

Masterplan Talmalaan en omgeving



Oktober 2011

Masterplan

Talmalaan en omgeving

Oktober 2011



Gemeente Utrecht

Colofon

Projectgroep

Lars Kleiverda, SO/ S&M
Dirk Jan Hoekstra, SO/ V&V
Joost Rosdorff, SW
Vincent Sloesen, SO/ GZ
Freek Deuss SO/ Milieu
Kjeld Vosjan, SO/ EZ
Koos Kok, bureau Massa
Jop van Buchem, Mitros
Michel de Graaf, Mitros
Ronald Snel, Mitros

Projectleiding

Frits Dinkla, Akro Consult
Johan Klein SO/ PMB

Opdrachtgevers

Karin Sam-Sin - Vos, SO / Programma's
Clé Moormann, Mitros

Grafische realisatie

SO/ S&M/ CAD-unit

Versiedatum

26 oktober 2011

Reproductiedatum

26 oktober 2011

Inhoudsopgave

1 Inleiding	7
1.1. Concept masterplan (maart 2010)	7
1.2. Participatietraject	8
1.3. Woonwensenonderzoek	9
1.4. Ruimtelijke verdiepingsstudie	10
2 Het Masterplan	11
3 Het gebied in zijn stedelijke context	14
3.1. Structuurvisie Utrecht	14
3.2. Ruimtelijk patroon	15
3.3. Groenstructuur in de "binnentuin"	15
4 Uitwerking van het Masterplan op onderdelen	16
4.1 Verkeer	16
4.2 Groen	20
4.3 Milieu en Duurzaamheid	21
5 Fasering	24
5.1. Fase 1: Lauwerecht 2 en 4	24
5.2. Fase 2: Lauwerecht 7	26
5.3. Fase 3: Lauwerecht 1B	28
5.4. Fase 4: Lauwerecht 8	29
6.1 Financiën	31
6.2 Beheertoets	31
6.3 CAGO	31
6.4 Welstand	31
6 Toetsingen van het masterplan	31
7 Vervolg	32
Bijlagen	33

Afbeelding 1

Satellietfoto 2011

Talmalaan en omgeving



1 Inleiding

Afbeelding 2
(rechterkolom)
Locaties Lauwerecht

Het masterplan Talmalaan kent een lange historie. In 2005 is ervoor gekozen het masterplan in twee delen op te knippen. Het eerste deel bestaat uit de herontwikkeling van het gebied direct grenzend aan de Talmalaan en de Troelstralaan. Op basis van het masterplan (2005) is voor het eerste deel een stedenbouwkundig plan opgesteld en in oktober 2005 vastgesteld. Deze woningen worden op dit moment gerealiseerd. Het tweede deel van het masterplan bestaat uit de complexen Lauwerecht 1 t/m 8, die rondom de Talmalaan in de Staatsliedenbuurt en Lauwerecht zijn gelegen. Mitros had destijds aangegeven deze woningen op termijn te willen slopen. Hierdoor ontstond de mogelijkheid een ruimtelijke visie te ontwikkelen voor het geheel. De grens van het stedenbouwkundig plan Talmalaan en de ligging van de complexen Lauwerecht 1 t/m 8 worden in afbeelding 2 weergegeven.

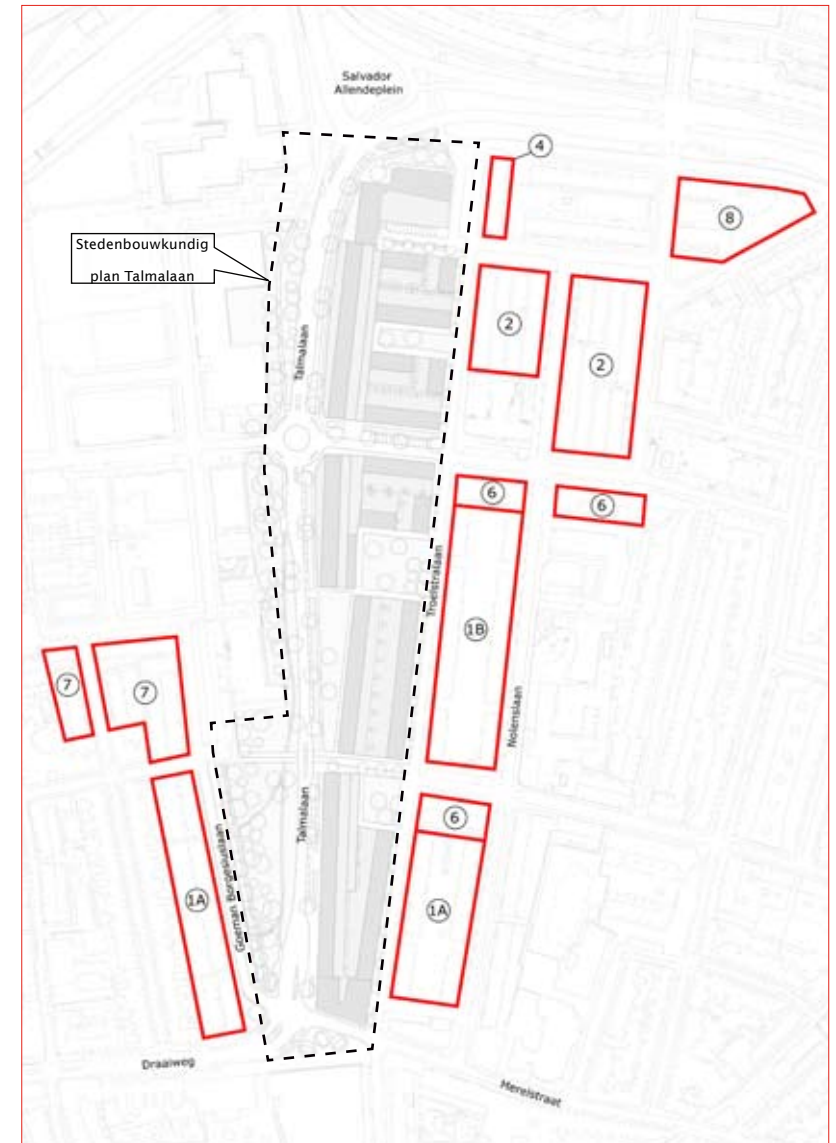
In 2005 is dus alleen het stedenbouwkundig plan Talmalaan vastgesteld. Het totale masterplan is toen als visie wel getoond, maar daarover is toen geen besluitvorming aan het gemeentebestuur gevraagd.

Na jaren van planvoorbereiding was er destijds bewust voor gekozen om de nieuwbouw van het stedenbouwkundig plan Talmalaan zo snel mogelijk in uitvoering te brengen. Op hoofdlijnen was er toen wel overeenstemming over het masterplan, maar een aantal ruimtelijke aspecten waren nog onvolgende uitgezocht c.q. uitgewerkt.

De jaren 2006 en 2007 stonden vervolgens in het teken van de procedure voor het aanpassen van het bestemmingsplan ten behoeve van de realisering van de woningen van het stedenbouwkundig plan. Dit heeft erin geresulteerd dat in 2008 verder is gegaan met het uitwerken van het masterplan.

1.1. Concept masterplan (maart 2010)

De verdere uitwerking heeft geleid tot een concept masterplan dat in maart 2010 door het College van B&W is vrijgegeven voor consultatie. Het masterplan uit 2010 komt in grote lijnen overeen met het masterplan van 2005. Het belangrijkste verschil is gelegen in het handhaven van een groot gedeelte van de wooncomplexen Lauwerecht 1.



Afbeelding 3 t/m 6

De 4 inrichtingsvoorstellen uit het bewonersadvies



Mitros heeft besloten om af te zien van de sloop van de woningen aan de Goeman Borgesiuslaan en het zuidelijk gedeelte van de Troelstralaan / Nolslaan (nabij de Draaiweg).

Naar aanleiding van de consultatie heeft de gemeente circa 60 reacties ontvangen. Deze reacties waren verschillend van aard. Eén reactie kwam in nagenoeg alle zienswijzen terug en dat was de constatering dat de belanghebbenden te weinig betrokken zijn geweest bij de totstandkoming van het masterplan. Deze constatering heeft ertoe geleid dat de gemeente en Mitros in juni 2010 hebben besloten het masterplan niet vast te laten stellen door het Gemeentebestuur, maar een tussenstap in te lassen in de vorm van een 'participatietraject'.

1.2. Participatietraject

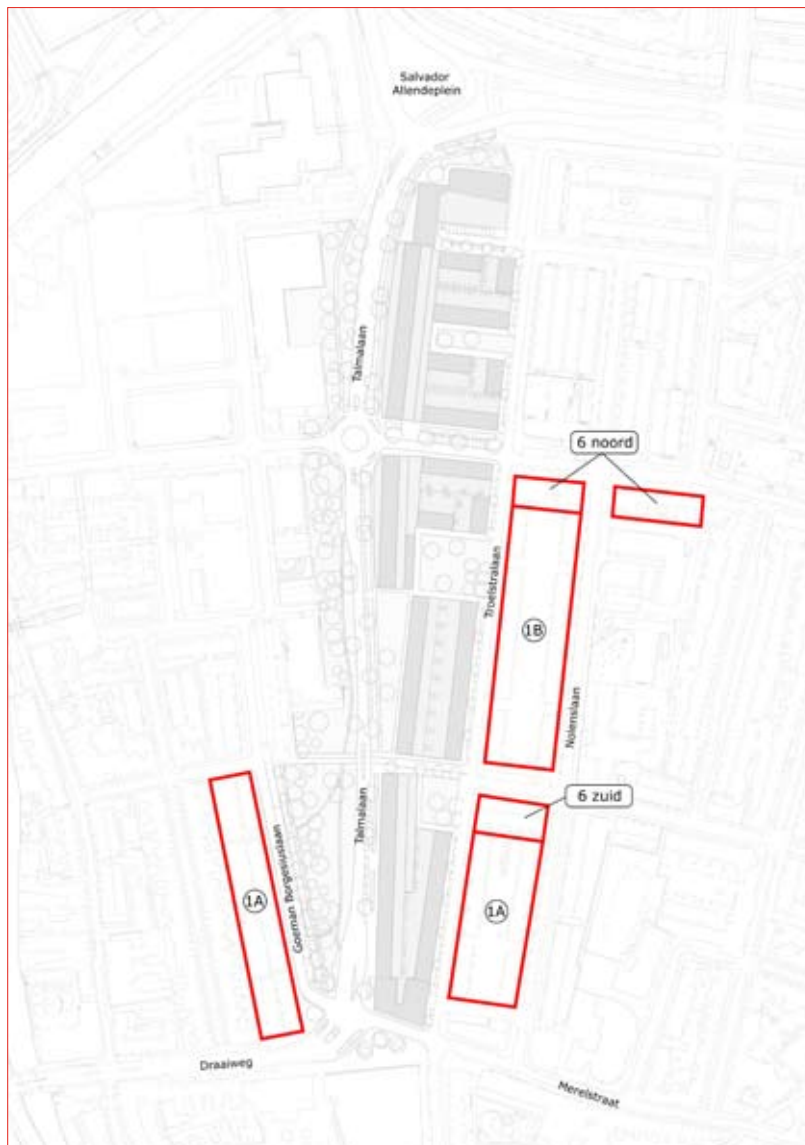
In de periode van augustus tot en met december 2010 is met belanghebbenden gewerkt aan de verdere invulling van het masterplan. Onder leiding van een onafhankelijk adviesbureau en een nieuwe stedenbouwkundige is in 5 sessies intensief gewerkt met een groep van circa 70 belanghebbenden om de ideeën en wensen om te zetten in concrete verbetervoorstellen voor het masterplan. Dit heeft uiteindelijk geleid tot een bewonersadvies met circa 40 adviezen en 4 ruimtelijke inrichtingsvoorstellen (zie bijlage 1). De belanghebbenden bleken verschillende voorkeuren te hebben ten aanzien van de gewenste ruimtelijke inrichting van het gebied. Afbeeldingen 3 t/m 6 geven de 4 inrichtingsvoorstellen op basis van het bewonersadvies weer.

Deze voorkeuren komen voort uit de keuze of de complexen Lauwerrecht 1 en 6 wel of niet worden gesloopt. Een deel van de bewoners (met name de huidige bewoners van de betreffende complexen) is voor handhaving van deze woningen en een deel van de bewoners (met name de bewoners, die een woning hebben gekocht in het deel van het stedenbouwkundig plan Talmalaan) is voor sloop van deze woningen. Door sloop ontstaat ruimte voor het groen (de zogenaamde pocket parcs).

Gemeente en Mitros hebben in een eerste reactie (zie bijlage 2) aangegeven dat in het bewonersadvies een groot aantal goede suggesties is gegeven, die zij in principe willen verwerken in het masterplan. Bij een aantal aspecten zijn kanttekeningen geplaatst, die tot gevolg hebben dat de gemeente

Afbeelding 7

Ligging deelgebieden
Lauwerecht 1A, 1B, 6 Noord
en 6 Zuid.



en Mitros op die aspecten het bewonersadvies niet zonder meer kunnen overnemen.

Om bovenstaande redenen is besloten een nieuwe ‘tussenstap’ in te lassen met als doel om de suggesties uit te werken op hun consequenties en de verdeeldheid tussen de verschillende belanghebbenden zo veel als mogelijk op te lossen. Verder wilden de gemeente en Mitros niet op basis van het bewonersadvies een harde keuze maken voor een bepaald ruimtelijk model en dus voor een bepaald masterplan. In deze tweede tussenstap hebben de gemeente en Mitros de volgende uitwerkingen/onderzoeken uitgevoerd:

- Woonwensenonderzoek: met dit onderzoek wilden de gemeente en Mitros de woonwensen (inclusief de verhuigeneigendheid in relatie tot de sloop van de woningen) van de huidige bewoners van de complexen Lauwerecht 1 en 6 beter in beeld krijgen. Hierdoor zijn meer objectieve gegevens beschikbaar gekomen om een besluit te nemen over de toekomst van deze wooncomplexen.
- Ruimtelijke verdiepingsstudie: In het bewonersadvies zijn vanuit de belanghebbenden suggesties gedaan om het masterplan te verbeteren. Gemeente en Mitros hebben hier kanttekeningen bij geplaatst. Deze kanttekeningen zijn in de ruimtelijke verdiepingsstudie nader uitgewerkt. Naast aspecten als financiën, parkeernormering of verkeersstructuur is gekeken naar de inpasbaarheid van de bewonersadviezen in het totaal en de consequenties daarvan.

1.3. Woonwensenonderzoek

In de periode februari – april 2011 is onder de bewoners van de complexen Lauwerecht 1A, 1B, 6 noord en 6 zuid een woonwensenonderzoek uitgevoerd om meer inzicht te krijgen in de woonervaringen en -wensen van de huidige bewoners. Met dit onderzoek is de mening van de bewoners gepeild over de plannen voor de woningen en is meer informatie gegeven over de mogelijkheden van het sociale plan en de financiële gevolgen. De onderzoeksdoelen zijn in het onderzoek uitgewerkt in circa 20 vragen. De vragen hebben betrekking op de persoonlijke situatie van de bewoners, de tevredenheid met de woning en de woonomgeving, de verhuishwensen en de mening over de huidige plannen en mogelijke toekomstopties. Vervolgens zijn alle bewoners van de complexen Lauwerecht 1A, 1B, 6 noord en 6 zuid benaderd voor een persoonlijk interview op basis van de vragen.

Tabel 1

Uitkomst van het woonwensenonderzoek

67% van de bewoners heeft meegedaan aan het onderzoek. In onderstaande tabel wordt de belangrijkste conclusie weergegeven. Voor meer gedetailleerde informatie wordt verwezen naar het Bewonersonderzoek (bijlage 3).

	Respons	Woning handhaven (en onderhouden)	Woning handhaven (en verbeteren)	Woning slopen
Lauwerecht 1A	66%	55%	28%	17%
Lauwerecht 1B	66%	35%	17%	48%
Lauwerecht 6 nrd	79%	36%	64%	0%
Lauwerecht 6 zd	71%	20%	80%	0%

Op basis van het woonwensenonderzoek hebben de gemeente en Mitros de conclusie getrokken om de complexen Lauwerecht 1A, 6 noord en 6 zuid uit het masterplan te halen en voor het complex Lauwerecht 1B uit te gaan van sloop. Gezien het percentage dat heeft aangegeven voor sloop te zijn, is de verwachting dat bij een draagvlakmeting het benodigde draagvlak van 60% gehaald zal worden. Dit mede omdat in een sociaal plan met bewoners concrete afspraken worden gemaakt over voorwaarden, zoals o.a. de verhuiskosten en de financiële vergoeding/compensatie.

Het verschil met het concept masterplan van maart 2010 zit in de handhaving van de complexen Lauwerecht 6 noord (het winkelstripje aan de Samuel van Houtenstraat) en Lauwerecht 6 zuid (de 7 eengezinswoningen).

Het woonwensenonderzoek is uitgevoerd in overleg met een afvaardiging van de bewoners van de complexen Lauwerecht 1 en 6 en een afvaardiging van de winkeliers,- en bewonersvereniging Lauwerecht 1 en 6 (de begeleidingscommissie). Ook de conclusies van het woonwensenonderzoek zijn gedeeld met de begeleidingscommissie.

1.4. Ruimtelijke verdiegingsstudie

Voor het uitvoeren van de ruimtelijke verdiegingsstudie zijn per deelgebied alle bouwblokken onderzocht. Daarbij is op het niveau van individuele woningen en parkeeroplossingen bekeken wat woontechnisch, ruimtelijk en financieel een haalbare oplossing is voor de betreffende plek. Voor de resultaten van deze studie wordt verwezen naar bijlage 4.

Uitgangspunt daarbij waren het concept masterplan van maart 2010 en de 4 inrichtingsvoorstellen van het bewonersadvies. Vervolgens is op basis van deze studie gekeken naar de gewenste inrichting van de openbare ruimte inclusief de benodigde ruimte om te voldoen aan de parkeernormering en de verkeersrouting in het totale gebied.

De ruimtelijke verdiegingsstudie is in nauw overleg met een klankbordgroep bestaande uit belanghebbenden en bewoners uitgevoerd in de periode februari - mei 2011.

Het bewonersadvies, de resultaten van het woonwensenonderzoek en de ruimtelijke verdiegingsstudie vormen de basis voor de bijstelling van het masterplan.

In de huidige economische situatie wordt de ruimtelijke invulling van een gebied in belangrijke mate bepaald door de markt. Als er voor een bepaald woonproduct geen of te weinig belangstelling is in de markt zal bijna geen enkele ontwikkelaar het risico gaan nemen om die woningen te realiseren. Bij de uitwerking van het masterplan zal daarmee rekening gehouden moeten worden.

2 Het Masterplan

De planopzet van het masterplan gaat uit van een mix van bouwmassa's geschikt voor eengezinswoningen en appartementengebouwen. De appartementengebouwen liggen in de structuur op markante punten en moeten door hun wisselende architectuur een afwisselend beeld opleveren. De eengezinswoningen moeten van de wegen in het gebied woonstraten maken. In het totale plangebied wordt uitgegaan van straatgericht wonen.

Naast de bestaande weginfrastructuur, die in hoofdzaak noord-zuid georiënteerd is worden de nieuw te realiseren 'pocket-parcs', gekoppeld aan de oost-west structuur, de belangrijkste structurerende elementen in het gebied. Deze relatief kleine parken moeten een netwerk van groenverbindingen gaan creëren van de Vecht tot aan het Willem van Noortplein.

Uitgangspunten voor het woningbouwprogramma zijn:

- Zo veel mogelijk grondgebonden woningen;
- 1/3e deel realiseren als sociale huurwoningen en 2/3e deel als vrije sectorwoningen.

Het belangrijkste verschil met het concept masterplan van maart 2010 is gelegen in het handhaven van het complex Lauwerecht 6 noord en 6 zuid. Met name de handhaving van het complex Lauwerecht 6 zuid heeft tot gevolg dat het meest zuidelijk gelegen pocket parc niet gerealiseerd zal worden.

Verder is de verkaveling van het complex Lauwerecht 8 aangepast in de richting van het bewonersadvies door in de Dodt van Flensburglaan woningen te maken en de hogere bebouwing te verplaatsen in de richting van de Kardinaal de Jongweg.

Op basis van de inbreng vanuit de belanghebbenden was een voorstel toegevoegd om op een stuk braak liggende grond 5 eengezinswoningen toe te voegen in de Dodt van Flensburglaan. Op basis van de reacties op het bijgestelde masterplan is besloten dit voorstel in te trekken en het 'veldje' niet te bebouwen.

De ligging van het appartementengebouw in complex Lauwerecht 4 is ook op basis van de inbreng vanuit de bewoners en belanghebbenden omgedraaid en de zwaardere bebouwing is nu aan de Kardinaal de Jongweg gesitueerd. Hierdoor wordt de hogere bebouwing meer naar de rand van de wijk verplaatst en worden ook de nadelige effecten op de direct ernaast gelegen bestaande woningen verminderd. Op basis van de reacties op het bijgestelde masterplan is besloten de breedte van het appartementengebouw aan te passen. Door deze aanpassing ontstaat meer ruimte voor de verbinding van de hoofdfietsroute tussen de Troelstralaan en het Salvador Allendeplein en ontstaat meer afstand tot de bestaande bebouwing. Een gevolg is wel dat voorgesteld wordt het gebouw hoger te maken (van 7 bouwlagen naar 9 bouwlagen). Na een nadere studie past een ranker, hoger gebouw beter in de ruimtelijke context.

In het complex Lauwerecht 2 is de buitenruimte van het kinderdagverblijf verplaatst van het Willem van Abcoudeplein naar een voorziening op het parkeerdek in de binnenruimte van het bouwblok. Indien de functie van kinderdagverblijf niet op deze locatie terecht zal komen zal naar een andere invulling van het parkeerdek worden gekeken. Hierdoor blijft conform de wens van het bewonersadvies het Willem van Abcoudeplein en de verkeerssituatie ongewijzigd. In de reacties op het bijgestelde masterplan wordt aangegeven dat het bouwblok van het kinderdagverblijf extra schaduwwerking op het Willem van Abcoudeplein tot gevolg heeft. Om aan te tonen dat de nadelige bezonningseffecten van deze bebouwing acceptabel blijft is een bezonningsstudie uitgevoerd (zie bijlage 5).

In het bewonersadvies was geadviseerd om de locatie Draaiweg te bebouwen. Hiermee kon het verlies aan opbrengsten door minder woningen mogelijkwerwijs op deze plek worden gecompenseerd. Dit voorstel is onderzocht, maar uiteindelijk toch niet verwerkt in het masterplan. Dit is gebeurd om de volgende redenen: de huidige parkeerplaatsen kunnen niet op een andere locatie in deze omgeving worden ingepast en de verhouding tussen de kosten van bouwrijp maken en verplaatsen van het milieuparkje en de opbrengsten van appartementen maken de herontwikkeling van deze locatie niet rendabel.

Tot slot is het aantal woningen in het gehele masterplan verlaagd. Dit was ook één van de frequent terugkomende reacties in de zienswijzen op het concept masterplan van maart vorig jaar.

In het bijgestelde masterplan worden 351 woningen gesloopt en daar worden op basis van de uitgevoerde ruimtelijke verdiepingsstudie 314 woningen voor teruggebouwd. In het concept-masterplan van maart 2010 werden 374 woningen gesloopt en werden 403 woningen teruggebouwd. Van de 314 te realiseren woningen bestaan circa 92 woningen uit eengezinswoningen (29%) en circa 222 woningen uit appartementen of andere vormen van woonbebouwing (71%). Eén derde van de nieuwe woningen zal in de sociale huursector worden gerealiseerd en de overige woningen zijn vrije sectorwoningen.

De herstructurering van de complexen Lauwerecht 2 t/m 8 valt onder het programma Bouwen aan de stad, de Utrechtse samenwerkingsafspraken tussen gemeente en woningcorporaties 2011-2015, waarbij recht wordt gedaan aan de afspraken die in het verleden zijn gemaakt tussen de gemeente en Mitros over het masterplan Talmalaan en omgeving. Dit betekent onder andere dat de integrale herontwikkeling van de complexen Lauwerecht plaats vindt voor rekening en risico van Mitros. In hoofdlijnen komt het erop neer dat Mitros verantwoordelijk is voor zowel de grond- als vastgoedexploitatie. De gemeente levert voor afgesproken onderdelen nog een financiële bijdrage.

Tussen de gemeente en Mitros is afgesproken dat de herstructurering van het complex Lauwerecht 1 behandeld wordt als ware het een locatie vallend onder hetzelfde regime.

De grond van de locatie Schermerhornstraat is eigendom van de gemeente en valt niet onder het bovengenoemde regime. De herontwikkeling van de Schermerhornstraat valt derhalve onder de verantwoordelijkheid van de gemeente Utrecht. De gemeente beraadt zich nog op welke wijze dit gebied op de markt gebracht zal worden.

Het masterplan moet het kader bieden voor de ruimtelijke ontwikkelingen voor de komende 10 jaar. Daarbij wordt uitgegaan van de voorstellen zoals die voor de verschillende locaties binnen de contouren van het masterplan zijn uitgewerkt. Hiermee wordt het ruimtelijk programmatisch kader aangegeven voor de herstructurering.

Afbeelding 8 (links)

Masterplan Talmalaan en
omgeving maart 2010



Afbeelding 9 (rechts)

Masterplan Talmalaan en
omgeving juni 2011



3 Het gebied in zijn stedelijke context

3.1. Structuurvisie Utrecht

De structuurvisie beschrijft de ruimtelijke structuur voor Utrecht tot 2030. In de structuurschets is uitgegaan van de Utrechtse kwaliteiten, de groei en de ontwikkelingen van de stad. In de structuurschets wordt uitgegaan van drie typerende kwaliteiten voor verschillende gebieden in de stad. De kwaliteit “binnentuin” is hierbij leidend voor het plangebied Talmalaan en omgeving. De specifieke kwaliteit van een binnentuin bestaat uit een kenmerkende ruimtelijke opzet, een typerende architectuur of een typerend gebruik en inrichting van de openbare ruimte. Deze elementen bepalen de waarde van de wijk voor de stad Utrecht.

De specifieke kwaliteiten en de structurerende elementen die de identiteit van het gebied Talmalaan en omgeving bepalen liggen vooral aan de randen van het gebied en zijn de Vecht, het Zwarte Water/ Willem Arntzkade/ Willem van Noortplein, de Kardinaal de Jongweg en de spoorlijn.

Afbeelding 10 (links)

De randen vormen duidelijk typerende ruimtelijke elementen

Afbeelding 11

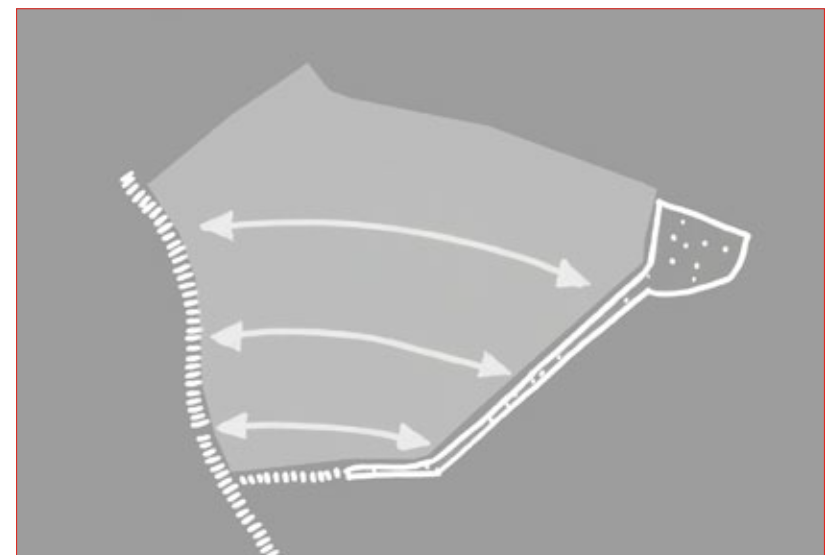
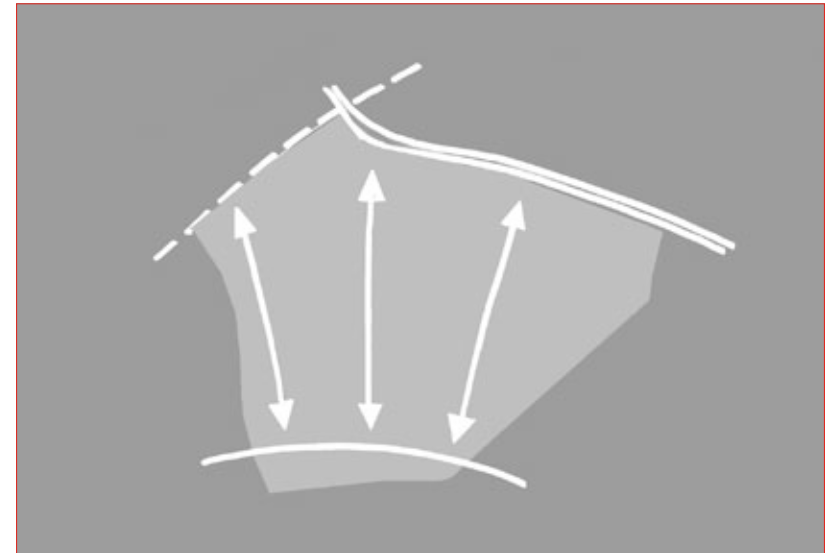
(rechtsboven)

Ruimtelijk patroon met de functionele structuur

Afbeelding 12

(rechtsonder)

Ruimtelijk patroon met de ruimtelijke structuur



3.2. Ruimtelijk patroon

Voor het gebied van de Talmalaan en omgeving is het kenmerkend dat een aantal functionele lijnen van noord naar zuid lopen. De ruimtelijke lijnen en de woonfunctie zijn veel meer oost-westgericht. Dit wordt nu niet op elke plek als zodanig ervaren en daarin ligt een belangrijke ontwerpogave in het masterplan.

Zoals aangegeven vormen de randen van de “binnentuin” in hoofdzaak de typerende elementen in dagelijkse woon-, en leefomgeving. Het beter verbinden van deze randen met de woongebieden via langzaam verkeersroutes is eveneens één van de ontwerpogaven.

3.3. Groenstructuur in de “binnentuin”

Ook de groenstructuur is gebaseerd op het ruimtelijk patroon en benadrukt met name de oost-west gelegen ruimtelijke lijnen. De rol van de Vecht en het Zwarte Water/ Willem Arntzkade/ Willem van Noortplein zou hierbij vergroot moeten worden. Hetzelfde geldt voor de route langs de Merelstraat/ Hopakker naar het centrum.

Daarnaast zijn de kleine open plekken, die soms groen zijn ingericht, typerend voor de ruimtelijke structuur van deze wijk. Een goed voorbeeld daarvan is het Willem van Abcoudeplein. Zowel de maat en uitvoering van dit plein passen zeer goed in deze wijk. Dit is de opmaat voor de gedachte om ‘pocket parcs’ als uitgangspunt voor het ruimtelijk concept te introduceren. Door meer van dit soort plekken te creëren ontstaat een unieke identiteit van deze wijk en kunnen bijzondere elementen geboden worden langs de langzaam verkeersverbindingen.

Afbeelding 13
Groenstructuur



4 Uitwerking van het Masterplan op onderdelen

4.1 Verkeer

Autoverkeer

De verkeersstructuur in het gebied van het masterplan blijft nagenoeg intact. De Talmalaan is een stedelijke invalsweg (secundaire as conform GVP 2005-2020) van en naar de binnenstad van Utrecht voor het doorgaande verkeer en de ontsluiting van de aangelegen buurten en wijken. In het verleden zijn er verschillende oplossingen bedacht voor de verkeerssituatie op de Talmalaan (w.o. éénrichtingsverkeer noordwaarts, éénrichtingsverkeer zuidwaarts). In 2002 is er voor gekozen de Talmalaan de inrichting te geven als stedelijke invalsweg met verkeer in twee richtingen. De overige straten in het gebied hebben of krijgen een functie als woonstraat.

Ten behoeve van de realisering van het stedenbouwkundig plan Talmalaan is de verkeerssituatie in de buurt Lauwerecht-noord aangepast. De Goeman Borgesiuslaan is daarbij in het zuiden aangesloten op het kruispunt Draaiweg/Talmalaan.

De ideeën van het masterplan hebben tot gevolg dat het verkeerssysteem op een aantal plaatsen aangepast behoeft te worden. Dit betreft de volgende gebieden:

- Laten vervallen aansluiting Troelstralaan / Aalbersestraat;
- Inrichten Troelstralaan als hoofdfietsroute;
- Auto vrij maken van pocket parc Schermerhornstraat.

Troelstralaan / Aalbersestraat

Als gevolg van de situering van het bouwblok bij Lauwerecht 4 zal de stratenloop in dit deel aangepast worden. Daarbij vervalt de aansluiting van de Troelstralaan op de Aalbersestraat. Om alle woningen bereikbaar te houden zal de Slotemaker de Bruinestraat tweerichtingsverkeer worden in plaats van éénrichtingsverkeer. Hetzelfde geldt voor de Aalbersestraat met dien verstande dat dit een doodlopende weg wordt met een keerlus bij de inrit van de parkeervoorziening van het bouwblok Lauwerecht 4.

Troelstralaan

De Troelstralaan zal worden ingericht als woonstraat met tevens een functie als hoofdfietsroute. Daarnaast doorkruist de Troelstralaan een pocket parc.

Mede op basis van de zienswijzen op het concept masterplan is ervoor gekozen de Troelstralaan niet meer in te richten als doodlopende straat met een fietspad door het pocket parc, maar uit te voeren als éénrichtingsweg over de gehele lengte. Bij het pocket parc komt een 'smalle' doorsteek met goed overzicht en een duidelijke afscherming (b.v. een haag) om te voorkomen dat in het groen spelende kinderen zo maar de weg op kunnen lopen. Er is voor deze oplossing gekozen omdat het park toch al doorkruist wordt door het druk gebruikte fietspad, er nu geen keervoorzieningen gemaakt behoeven te worden en door de invoering van éénrichtingsverkeer de aantrekkelijkheid als mogelijke sluiproute verminderd wordt. Het geven van maximaal comfort voor de fietser zal bij de uitwerking van de Troelstralaan het belangrijkste onderwerp zijn. Hierbij wordt onder andere gedacht aan het geven van voorrang voor de hoofdfietsroute en het maken van een fietsdoorsteek bij het groen en het milieupark bij de kruising Draaiweg / Troelstralaan om de kruising voor fietsers te verbeteren.

Schermerhornstraat en omgeving

Het gebied rond het Schermerhornstraat zal ingericht worden als pocket parc. Voor een deel komt dat overeen met de huidige inrichting als verblijfsruimte in het openbaar gebied. De bedoeling is om de kwaliteit van de inrichting van het gebied te vergroten. Deze ambitie zal mede moeten worden bereikt door het autoverkeer van het Schermerhornplein af te halen. Dat betekent dat het noordelijke gedeelte van de buurt Lauwerecht-noord via de Schermerhornstraat alleen gekoppeld is aan de Verenigingsstraat en de Goeman Borgesiuslaan. Hierbij blijft de Goeman Borgesiuslaan tweerichtingsverkeer en worden de Schermerhornstraat en de Verenigingsstraat éénrichtingsverkeer.

Ten noorden van de Schermerhornstraat zal de buurt rondom de Idenburgstraat als gevolg van het autovrij maken van het Schermerhornplein gekoppeld worden aan de Oudlaan via een nieuw te realiseren weg ten noorden van het meest noordelijk gelegen blok in Lauwerecht 7. Deze weg zal tevens gebruikt worden als ontsluitingsweg voor de parkeervoorziening van dit blok.

Afbeelding 14

Aanpassingen aan
de verkeersstructuur



Overige verkeersaspecten

Voor zover liggend in het plangebied is het de bedoeling de Samuel van Houtenstraat, de Melis Stokestraat, de Goeman Borgesiuslaan, de Nolenlaan, Samuel Mullerstraat, Dodt van Flensburglaan, Slotemaker de Bruinestraat, Adriaan Beijerkade en de Aalbersestraat opnieuw in te richten als woonstraat met parkeervakken.

De Dreeslaan en de Goeman Borgesiuslaan zijn en worden net als in de huidige situatie alleen gekoppeld door een fietsdoorsteek.

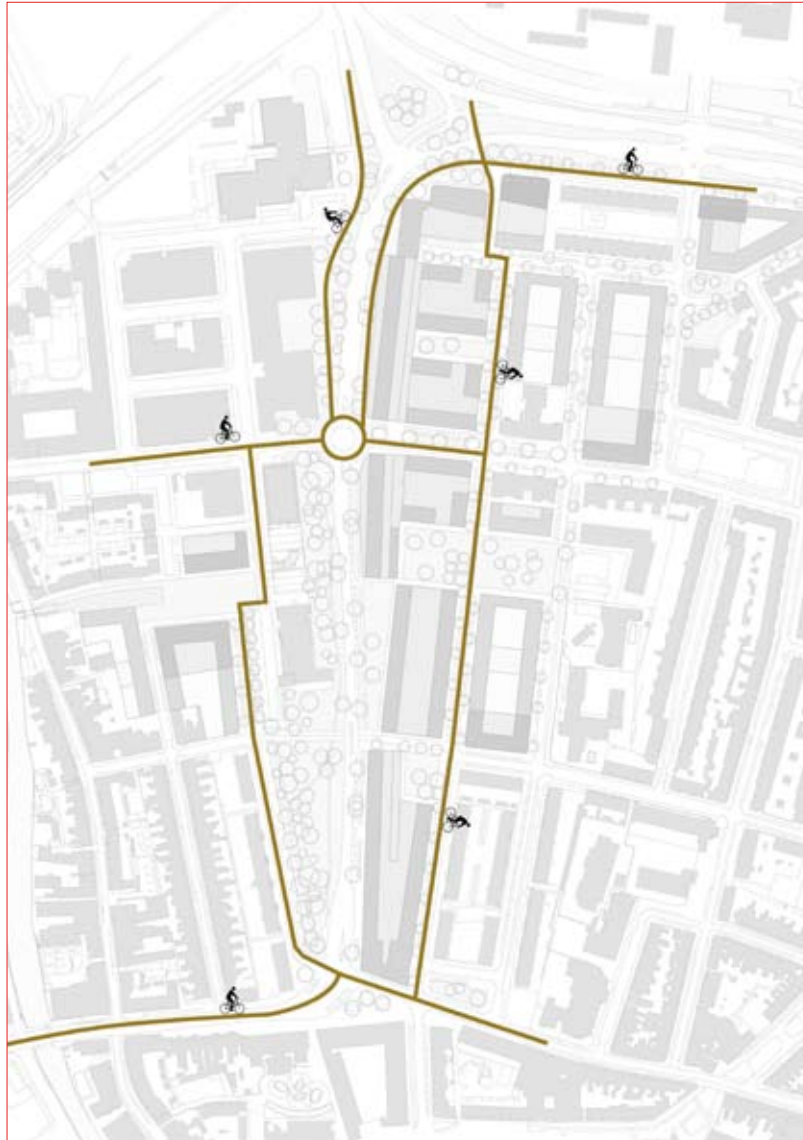
De verkeerssituatie op het Willem van Abcoudeplein zal in tegenstelling tot het voorstel in het concept masterplan van maart 2010 niet meer worden aangepast.

Openbaar vervoer

De openbaar vervoerroute ligt op de Talmalaan. De Talmalaan is onderdeel van het stedelijke OV-net. In het overige gedeelte van het masterplan is geen sprake van openbaar vervoer.

Afbeelding 15

Ligging fietsvoorzieningen



Fietsroutes

In het plangebied zal de volgende voorziening voor het fietsverkeer worden gerealiseerd:

- De Troelstralaan zal als woonstraat onderdeel uitmaken van het stedelijk (doorgaande) hoofdfietsroute-netwerk. Deze hoofdfietsroute sluit aan op de bestaande fietsvoorzieningen op het Salvador Allendeplein, de Draaiweg en de Merelstraat/Hopakker.

Daarnaast zal bij de inrichting van de openbare ruimte aandacht worden besteed om de volgende routes aantrekkelijk te laten zijn voor de fietser:

- De route Talmalaan / Oudlaan / Lauwerecht / Goeman Borgesiuslaan / Draaiweg
- De route Talmalaan / Samuel van Houtenstraat.

Op de overige wegen (met uitzondering van het zuidelijk gedeelte van de Talmalaan) is sprake van medegebruik door de fietser met het overige wegverkeer in de woonstraten.

Looproutes

Langs alle wegen in het plangebied van het masterplan zullen trottoirs worden aangelegd, zodat de voetganger overal in het plangebied kan komen en verblijven. De enige uitzondering hierop vormt de zone aan de westzijde van de Talmalaan nabij de kantoren. Deze zone is groen ingericht.

Naast de 'reguliere' looproutes via de trottoirs is de wens tussen de Verenigingsdwarstraat / Melis Stokestraat en de Samuel van Houtenstraat / Willem Dreeslaan in de oost-west richting attractieve wandelroutes te creëren voor het langzaam verkeer, mede bedoeld om de samenhang tussen de buurten te vergroten. De wijze waarop deze routes worden vormgegeven zal nader worden bepaald.

Afbeelding 16

Ligging wandelroutes



Verder zullen er aantrekkelijke wandelroutes gerealiseerd worden tussen de bestaande en nieuwe groengebieden:

- Schermerhornstraat (van Vecht naar bedrijfsverzamelgebouw De Goeman);
- Westzijde Talmalaan (van bedrijfsverzamelgebouw De Goeman naar Zwarte Water);
- Samuel van Houtenstraat (van noordelijk gelegen 'pocket-parc' naar Willem van Abcoudeplein).

Parkeren

Voor het parkeren gelden de parkeernormen van de Nota Parkeerbeleid (partiële herijking parkeernormen 7 juli 2008) als uitgangspunt. Vertaald naar deze locatie houdt dat in een parkeernorm van 1,3-1,5 parkeerplaats voor koopwoningen groter dan 120 m²; een parkeernorm van 1,2-1,4 parkeerplaats voor koopwoningen tussen de 70-120 m² en huurwoningen groter dan 90 m²; een parkeernorm van 1,1-1,3 parkeerplaats voor koopwoningen tussen de 50-70 m² en huurwoningen tussen de 40-90 m²; een parkeernorm van 0,5-0,8 parkeerplaats voor koopwoningen tot 50 m² en huurwoningen tot 40 m² en een parkeernorm van 0,3-0,6 parkeerplaats voor een aanleunflat / aanleunwoning (seniorenwoning).

Een deel van de parkeerplaatsen dient openbaar toegankelijk te zijn en de parkeerplaatsen dienen bij voorkeur zo dicht als mogelijk bij de woning te liggen.

Verder wordt uitgegaan van ten minste één parkeerplaats per woning op eigen terrein (voor een woning met een parkeernorm van minimaal 1 parkeerplaats per woning of meer). Deze parkeerplaatsen zijn onlosmakelijk gekoppeld aan een woning. Voor zover financieel haalbaar en ruimtelijk verantwoord inpasbaar mogen meer parkeerplaatsen gerealiseerd worden.

Het plangebied ligt in een gebied met betaald parkeren. In een gebied met een betaald parkeren-regime is het mogelijk om per huishouden maximaal 2 parkeervergunningen te krijgen (tegen betaling). Aangezien alle woningen minimaal 1 eigen parkeerplaats hebben op eigen terrein resteert er een

Afbeelding 17

Groen



recht van maximaal 1 parkeervergunning in de openbare ruimte. De afgifte daarvan is op basis van een wachtlijst en de beschikbare ruimte.

4.2 Groen

Kenmerkend voor het bedachte groenconcept is dat deze door de verschillende fasen heenloopt en deels ligt in het stedenbouwkundig plan Talmalaan en tevens deels ligt in het plangebied van het masterplan. In het verleden zijn de gedachte groene inrichtingselementen altijd aangegeven/bepaald voor het totale gebied.

In het totale gebied (stedenbouwkundig plan Talmalaan en masterplan) worden de volgende specifiek in te richten groenplekken gerealiseerd:

Stedenbouwkundig Plan Talmalaan:

- Groen aan de westzijde van de Talmalaan ten noorden van het bedrijfsverzamelgebouw De Goeman (direct voor de kantoren);
- Groen in het gebied tussen de Goeman Borgesiuslaan en de Talmalaan.
- Groen in de 'pocket-parcs' aan de oostzijde van de Talmalaan

Fase 2 van het masterplan:

- Groen in het gebied omgeving Schermerhornstraat;

Fase 3 van het masterplan:

- Groen in 'pocket-parc' aan de oostzijde van de Troelstralaan;

Ten opzichte van het concept masterplan van maart 2010 is als gevolg van het handhaven van het complex Lauwerecht 6 zuid het meest zuidelijk gelegen pocket parc komen te vervallen.

De groenvoorzieningen worden deels pas op termijn gerealiseerd. Bij het ontwerp en de inrichting zal daar rekening mee gehouden moeten worden. Tevens moet aandacht worden besteed aan het inpassen van de hoofdfietsroute en de éénrichtingsverkeersweg door het pocket parc. De invulling van alle groenvoorzieningen zal op het moment dat de aanleg van het groen aan de orde is in nauw overleg met de bewoners plaats vinden.

Op basis van de afspraken uit het verleden zijn de volgende inrichtingselementen in de groene plekken ondergebracht:

- Stedenbouwkundig plan Talmalaan: voetbalkooi / voetbalplek; speelplek voor kinderen (oudere jeugd) en honden uitlatenveld;
- Overige fasen (2 en 3): siertuin en speelplek voor kinderen (jongste jeugd).

Voor het Stedenbouwkundig Plan heeft het overleg met de bewoners inmiddels plaats gehad en voor de invulling daarvan is, met uitzondering van het groen in de 'pocket-parcs' aan de oostzijde van de Talmalaan, een definitief ontwerp inmiddels gereed en vastgesteld (zie bijlage 6). Hierbij zijn de bewoners ook betrokken geweest.

De voorbereiding voor het ontwerp van deze pocket-parcs aan de oostzijde van de Talmalaan start na vaststelling van het masterplan.

4.3 Milieu en Duurzaamheid

Geluid

De twee belangrijkste verkeersaders in het gebied zijn de Kardinaal de Jongweg en de Talmalaan. De verkeersintensiteiten op deze wegen hebben tot gevolg dat de voorkeurswaarden voor geluid op de nabij gelegen woningen wordt overschreden. Deze overschrijding moet met behulp van geluidwerende maatregelen en het creëren van een geluidluwe gevel (geluidsbelasting tot maximaal de voorkeursgrenswaarde) worden gecompenseerd.

In het plan Talmalaan is dat ook gebeurd en gezien de afschermende werking van deze woningen is aannemelijk dat daarmee de zwaarste maatregelen getroffen zijn in het gebied van het masterplan.

Dit geldt overigens niet voor de nieuw te realiseren woningen in de complexen Lauwerecht 4 en 8, die gelegen zijn aan de Aalbersestraat en de Adriaan Beyerkade (Kardinaal de Jongweg). Bij deze woningen zullen geluidwerende maatregelen getroffen moeten worden en bij het ontwerpen van de woningplattegronden dient er aandacht voor te zijn dat er in ieder geval een geluidluwe zijde bij de woning gecreëerd kan worden.

Voor elk deelplan moet de geluidsbelasting worden vastgesteld. Zo nodig moeten maatregelen worden genomen (hogere grenswaarden, geluidwerende maatregelen).

Naast verkeersgeluid kan lokaal geluid van belang zijn. Milieuhinderlijke bedrijven zijn in het plangebied niet voorzien, maar ook voor de inpassing van bepaalde winkels (laad- en losplaats) en een kinderdagverblijf (buitenspeelplaats) is aandacht nodig voor geluidhinder.

Luchtkwaliteit

Voor de uitvoering van het masterplan is luchtkwaliteit van belang in verband met een mogelijke verslechtering van luchtkwaliteit door een toename van verkeer en bij vestiging van gevoelige functies in de buurt van drukke wegen.

Uitvoering van het masterplan mag niet leiden tot overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit. Luchtonderzoek (november 2007) laat zien dat de luchtkwaliteit aan de grenswaarden voldoet. Uitvoering van de bouwplannen genereert in geringe mate extra verkeer, maar de luchtkwaliteit blijft acceptabel. Voor afzonderlijke bestemmingsplanaanpassingen moet dit te zijner tijd geverifieerd worden.

Dit geldt overigens niet voor de woningen gelegen in de nabijheid van de Kardinaal de Jongweg. Bij de herontwikkeling van die locatie is de luchtkwaliteit een aspect, waarmee rekening gehouden dient te worden. Gevoelige bestemmingen zijn plaatsen waar gevoelige groepen (kinderen, ouderen, zieken) lange tijd verblijven, zoals kinderdagverblijven, scholen, bejaardenhuizen, ziekenhuizen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening (Wet RO) adviseren de GG&GD en Milieu en Duurzaamheid bij voorkeur geen gevoelige bestemmingen te ontwikkelen binnen 50m. van drukke binnenstedelijke wegen (>10.000 motorvoertuigen/etmaal), in dit geval de Talmalaan en de Kardinaal de Jongweg.

Bodem

Het gemeentelijk bodembeleid gaat uit van de volgende algemene uitgangspunten uit de Wet bodembescherming:

- Nieuwe bodemverontreiniging moet worden voorkomen en indien er toch bodemverontreiniging ontstaat moet de bodem direct worden gesaneerd.
- Gevallen van ernstige bodemverontreiniging moeten worden gesaneerd als er tevens sprake is van milieuhygiënische risico's. Dit gebeurt functiegericht en kosteneffectief. Tevens is nieuwbouw op een geval van ernstige bodemverontreiniging niet toegestaan zonder saneringsmaatregelen.
- Hergebruik van (schone of licht verontreinigde) grond kan bij onverdachte terreinen plaats vinden op basis van de bodemkwaliteitskaart en het bodembeheerplan.

In het kader van de Wet Bodemverontreiniging zijn in het verleden verkennende en nadere bodemonderzoeken uitgevoerd in het plangebied van het stedenbouwkundig plan Talmalaan. Daarmee is een eerste indicatie verkregen van de te verwachten bodemkwaliteit. In het algemeen is geen sprake van ernstige bodemverontreinigingen. Wel is sprake van lichte bodemverontreinigingen. Deze mate van verontreiniging is vrij gebruikelijk in een stedelijke omgeving. Bij de uitgevoerde bodemonderzoeken voor het plangebied van het stedenbouwkundig plan Talmalaan zijn wel ernstige verontreinigingen aangetroffen en hier is voor herontwikkeling een bodemsanering uitgevoerd, in de vorm van een 'schone' leeflaag in de tuinen van de woningen. Tevens zijn vanwege de nabijheid van een diepere grondwaterverontreiniging met oplosmiddelen tegenmaatregelen getroffen bij grondwateronttrekking voor bouwwerkzaamheden.

Per deelplan zal bekeken moeten worden of er al bodemonderzoek is uitgevoerd, zo ja of er op basis daarvan nader onderzoek vereist is, en of er in het kader van de herontwikkeling gesaneerd moet worden. De eventuele bodemsanering heeft als doel de bodemkwaliteit geschikt te maken voor het beoogde gebruik. Vanwege de nabijheid van verontreinigd grondwater (oplosmiddelen) zijn grondwateronderzoek en zo nodig maatregelen nodig

bij grondwateronttrekking, zoals aan de orde bijvoorbeeld bij bemaling van bouwputten.

Duurzaam bouwen en energie

Het gemeentelijk Milieubeleidsplan en het programma Utrecht Maakt Nieuwe Energie stellen als ambitie dat Utrecht in 2030 CO2 neutraal is. Elke ontwikkelaar van een bouwplan heeft de verantwoordelijkheid om hieraan een bijdrage te leveren en dit in de planontwikkeling te onderbouwen. Veel energiematregelen betalen zichzelf binnen 5-10 jaar terug. Op gebiedsniveau, zoals het geval is in het plan Talmalaan, zijn zeker stadsverwarming en/of koude/warmte koppeling al snel rendabel te maken.

Naast het verantwoord omgaan met energie, moedigt de gemeente ook duurzaam bouwen en een duurzame gebiedsontwikkeling in brede zin aan, dat wil zeggen ecologisch (Planet), sociaal (People) en economisch (Profit). Goede instrumenten om deze concreet en meetbaar te maken zijn op gebiedsniveau DuurzaamheidsPrestatie van een Locatie (DPL, zie <http://www.ivam.uva.nl/index.php?id=51>) en op gebouwniveau GPR gebouw (Gemeentelijke Praktijk Richtlijn duurzaam bouwen, zie <http://www.gprgebouw.nl/website/>).

Water

In het plan zal worden uitgegaan van een gescheiden rioleringssysteem, waardoor het hemelwater gescheiden kan worden van het vuile water. In het kader van de bestemmingsplanprocedure ten behoeve van het stedenbouwkundig plan Talmalaan is een waterplan gemaakt. Dat waterplan was noodzakelijk omdat per saldo het oppervlak verhard gebied in het gebied rond de Talmalaan in de toekomst zal toenemen en omdat het de ambitie is om meer water in het gebied te bergen. Om die reden zal in het groengebied tussen de Talmalaan en de Goeman Borgesiuslaan een ondergrondse watershell worden gerealiseerd waar het regenwater via een apart afvoersysteem vanuit het gebied zal worden geleid. Tevens zal een afvoer van de watershell via de Schermerhornstraat naar de Vecht (ter hoogte van de Pelacussusbrug) worden gecreëerd als 'overloop'.

Afbeelding 18
(rechterkolom)

Masterplan Talmalaan en
omgeving versie juni 2011

Nader bekeken zal moeten worden of dit een ondergronds systeem wordt of een bovengronds systeem in de vorm van een waterloop.

Een deel van de schoonwater riolering om het regenwater vanuit het gebied naar de watershell te transporteren is aangelegd in het kader van het bouwrijp maken voor het stedenbouwkundig plan Talmalaan. De overige leidingen zullen aangelegd worden bij de realisering van de deelplannen van het masterplan.

Overige randvoorwaarden

Bij de nadere uitwerking van het masterplan zullen in de volgende fasen de consequenties voor de volgende aspecten nog in beeld gebracht moeten worden:

- Omleggen kabels en leidingen;
- Dimensionering aan te leggen riolering;
- Bomen;
- Cultuurhistorische waarden;
- Archeologie.



5 Fasering

Afbeelding 19
(rechterkolom)

Fasering van de realisatie van het masterplan

In dit hoofdstuk wordt de realisering van het stedenbouwkundig plan Talmalaan (de woningen, die nu gerealiseerd worden) niet meegenomen als een fase.

Het masterplan zal in vier fases worden uitgevoerd:

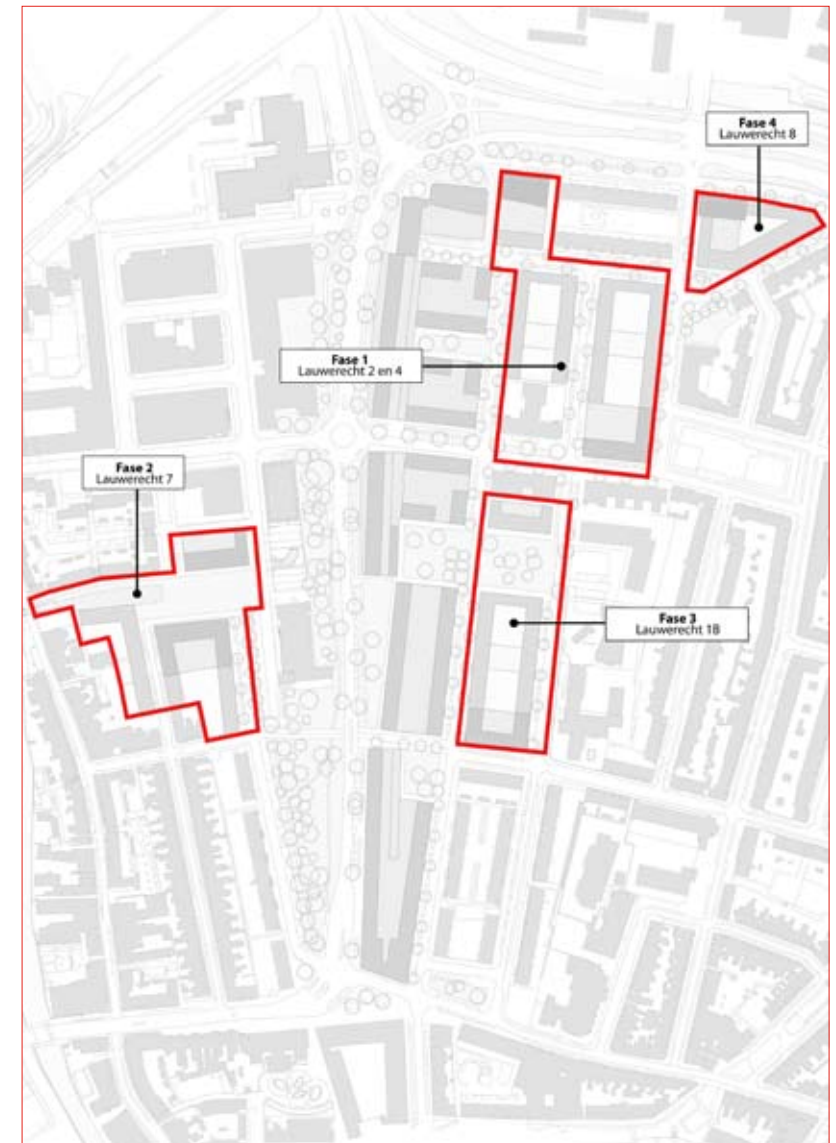
- fase 1: sloop en nieuwbouw van het complex Lauwerecht 2 en 4 (gebied gelegen tussen de Troelstralaan, de Aalbersetraat, de Slotemaker de Bruinestraat, de Samuel Mullerstraat en de Samuel van Houtenstraat);
- fase 2: sloop en nieuwbouw van het complex Lauwerecht 7 (gebied gelegen tussen de Vecht, de Schermerhornstraat (noord), de Idenburgstraat, de Oudlaan, de Goeman Borgesiuslaan, de Schermerhornstraat (zuid) en de Verenigingsstraat);
- fase 3: sloop en nieuwbouw van het complex Lauwerecht 1 (deels) (gebied gelegen tussen de Troelstralaan, de Samuel van Houtenstraat, Willem van Abcoudeplein, Nolenslaan en Melis Stokestraat);
- fase 4: sloop en nieuwbouw van het complex Lauwerecht 8 (gebied gelegen tussen de Samuel Mullerstraat, de Adriaan Beijerkade en de Dodt van Flensburglaan).

5.1. Fase 1: Lauwerecht 2 en 4

Lauwerecht 2

Het complex Lauwerecht 2 zal worden vervangen door een combinatie van eengezinswoningen aan de Troelstralaan, de Nolenslaan en de Samuel Mullerstraat, blokbeëindigingen met (woon-)gebouwen aan de Slotemaker de Bruinestraat en een haakvormig appartementengebouw aan de Samuel van Houtenstraat/Willem van Abcoudeplein.

In het appartementengebouw aan de Samuel van Houtenstraat is het de bedoeling een kinderdagverblijf te vestigen. Indien de situering van een kinderdagverblijf in dit appartementengebouw niet doorgaat is het mogelijk andere functies in de beoogde bouwmassa te realiseren. Hierbij wordt



gedacht aan woningen (appartementen), commerciële voorzieningen of maatschappelijke voorzieningen.

Alle in deze fase te realiseren eengezinswoningen krijgen een hoogte van in principe maximaal 3 bouwlagen. Indien bij de uitwerking van het masterplan een geringere bouwhoogte voor de eengezinswoningen bedacht wordt zal dat in zijn ruimtelijk context beoordeeld moeten worden. De noordelijk gelegen blokbeëindigingen met (woon-)gebouwen krijgen eveneens een hoogte van 3 bouwlagen. Het zuidelijk gelegen appartementengebouw krijgt een bebouwingshoogte van 4 bouwlagen. Deze bebouwing is iets hoger dan de bestaande bebouwing op die locatie. Bovendien ligt de rooilijn van het haakvormige gebouw ook iets anders dan de huidige bebouwing. Van deze veranderingen zijn de bezonningseffecten onderzocht (zie bijlage 5).

Lauwerecht 4

Het complex Lauwerecht 4 zal worden vervangen door een appartementengebouw van 9 lagen hoog (8 woonlagen en 1 parkeerlaag). Dit appartementencomplex zal een kopie zijn van het direct ernaast gelegen appartementengebouw aan het Salvador Allendeplein in het plangebied Talmalaan. Dat gebouw is 13 lagen hoog. Ten opzichte van het concept masterplan van maart 2010 is het appartementengebouw verplaatst van de Slotemaker de Bruïnestraat naar de Aalbersestraat. Daardoor zal de impact van dit gebouw in de buurt geringer worden en worden ook de bezonningseffecten op de bestaande bebouwing minder. Wel dient rekening gehouden te worden met de akoestische consequenties als gevolg van de geringere afstand tot de Kardinaal de Jongweg. In het bijgestelde masterplan was dit gebouw circa 7 lagen hoog.

Op basis van de ingebrachte reacties is het gebouw aangepast. Het gebouw is 2 bouwlagen hoger en 1 beukmaat van een woning smaller geworden. Er wordt nu uitgegaan van 4 woningen per verdieping in plaats van 5. Daardoor ontstaat een ranker gebouw, dat meer ruimte biedt voor de hoofdfietsroute en meer afstand houdt ten opzichte van de bestaande bebouwing. Ook wordt daardoor een beter ruimtelijk ensemble verkregen dat oploopt/afloopt van 13 bouwlagen, naar 9 bouwlagen, naar 5 bouwlagen.

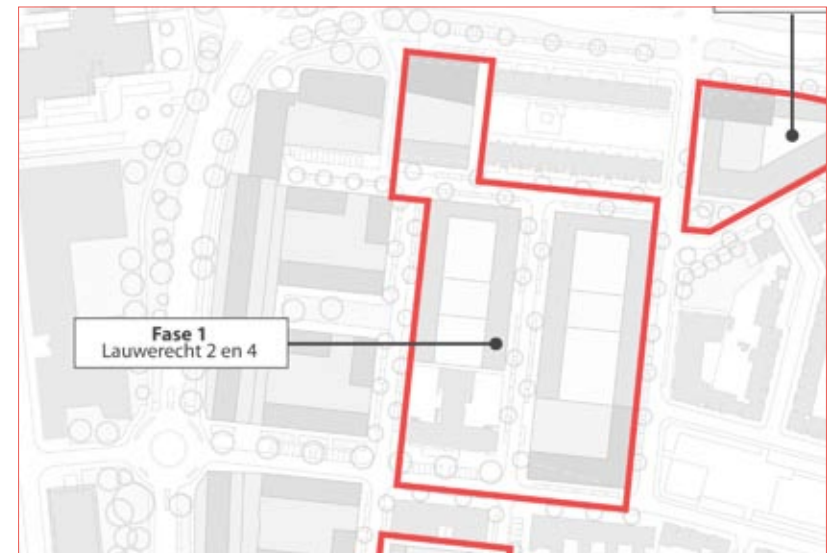
Het appartementengebouw zal gerealiseerd worden op een bovengronds parkeerdek dat doorloopt van de Slotemaker de Bruïnestraat tot aan de Aalbersestraat. Aan de zijde van de Slotemaker de Bruïnestraat zal het parkeerdek worden afgeschermd door 3 eengezinswoningen, die tegen het parkeerdek aan zijn gesitueerd.

In het parkeerdek zullen 14 extra parkeerplaatsen gerealiseerd worden ten behoeve van het appartementengebouw van 13 lagen aan het Salvador Allendeplein (liggend in het stedenbouwkundig plan Talmalaan).

In fase 1 zal een belangrijk aandeel van het aantal te realiseren sociale huurwoningen worden gerealiseerd. Van het aandeel sociale huurwoningen (1/3e van het totaal aantal woningen) zal circa 53% in fase 1 liggen.

Afbeelding 20
(rechterkolom)

Fase 1: Lauwerecht 2 en 4



Openbare Ruimte

Het huidige stratenpatroon in dit gedeelte zal niet veranderen ten opzichte van de huidige situatie op twee uitzonderingen na. De verbinding Troelstralaan / Aalbersestraat zal niet meer mogelijk zijn. Hierdoor zal de Slotemaker de Bruïnestraat tweerichtingsverkeer worden en de Aalbersestraat een doodlopende straat worden, ook met tweerichtingsverkeer.

Verder zal de Troelstralaan een weg worden met éénrichtingsverkeer als gevolg van het pocket parc en de combinatie met de hoofdfietsroute.

De gehele openbare ruimte zal worden herstraat. In de basis wordt uitgegaan van een profiel passend bij de categorie woonstraat met een rijloper, langspaarkeervakken en trottoirs aan beide zijden.

De inrichting van de openbare ruimte op de Troelstralaan staat vooral in het teken van de hoofdfietsroute. Hierbij wordt wel uitgegaan van een profiel met een rijloper voor fietser en auto (éénrichtingsverkeer), langspaarkeervakken en trottoirs aan beide zijden.

De inrichting van de Samuel van Houtenstraat verdient hierbij extra aandacht als buurtontsluitingsweg en ontsluiting van voorzieningen als buurthuis 'De Leeuw' en het toekomstige kinderdagverblijf met de daarbij behorende haal- en brengvoorzieningen dan wel een eventuele andere functie. Nader bezien zal moeten worden in hoeverre dat in dubbelgebruik zou kunnen met andere parkeerplaatsen (b.v. de parkeerplaatsen ten behoeve van de De Leeuw).

Voor het parkeren op eigen terrein zijn in deze fase specifieke oplossingen bedacht in de vorm van een overdekte parkeervoorzieningen op maaiveld in het binnenterrein van de bouwblokken en onoverdekte parkeervoorzieningen op maaiveld eveneens in het binnenterrein (tuinzone).

Samenvattend wordt in fase 1 op basis van de ruimtelijke verdiepingsstudie het volgende gerealiseerd:

- Realisering van circa 114 woningen;
- Circa 53% van het aandeel sociale huurwoningen.
- Realisering van een kinderdagverblijf dan wel eventuele andere functies;
- Realisering van minimaal 128 parkeerplaatsen (114 + 14) op eigen terrein;
- Realisering van minimaal 41 parkeerplaatsen in de openbare ruimte passend in een kwalitatief verantwoorde ruimtelijke inrichting.

5.2. Fase 2: Lauwerecht 7

Het complex Lauwerecht 7 zal worden vervangen door een mix van eengezinswoningen en woonbebouwing zoals bijvoorbeeld appartementen. Met name rondom het te creëren pocket parc op het Schermerhornplein is de woonbebouwing gesitueerd en langs de Verenigingsstraat en de Goeman Borgesiuslaan de eengezinswoningen.

Alle in deze fase te realiseren eengezinswoningen krijgen een hoogte van in principe maximaal 3 bouwlagen. Met name in de Verenigingsstraat zal rekening gehouden moeten worden met het bijzondere karakter van deze smalle straat en zal de bebouwing daar in zijn differentiatie en mogelijke wisselende hoogtes rekening mee moeten houden. Indien bij de uitwerking van het masterplan een geringere bouwhoogte voor de eengezinswoningen bedacht wordt zal dat in zijn ruimtelijk context beoordeeld moeten worden. De woonbebouwing rond het pocket parc/Goeman Borgesiuslaan krijgen elk een bebouwingshoogte van maximaal 4 bouwlagen. In de Verenigingsstraat zal de bouwhoogte van de appartementengebouwen teruglopen naar maximaal 3 bouwlagen.

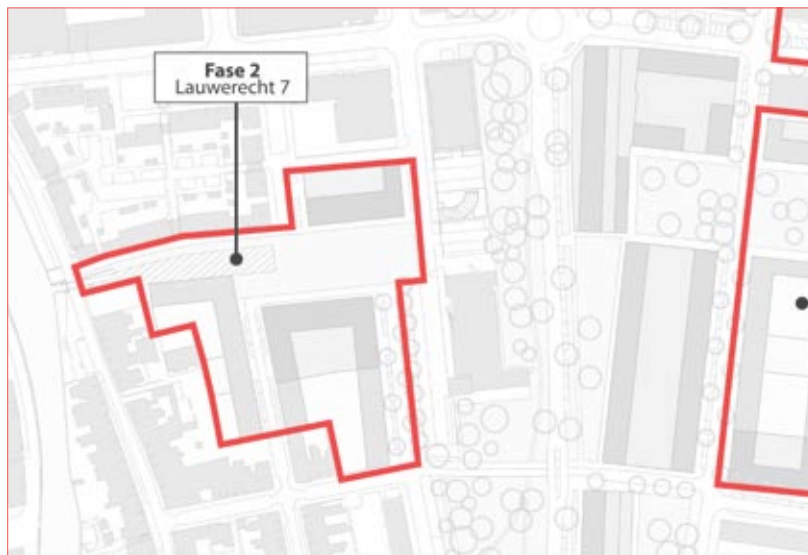
Van het aandeel sociale huurwoningen (1/3e van het totaal aantal woningen) zullen geen sociale huurwoningen in fase 2 liggen.

Openbare ruimte

Het huidige stratenpatroon in dit gedeelte zal veranderen ten opzichte van de huidige situatie. Om het pocket parc autovrij te maken zal de 'doorsteek' van de Schermerhornstraat noord naar de Schermerhornstraat zuid worden

Afbeelding 21

Fase 2: Lauwerecht 7



verwijderd voor het autoverkeer. Hierbij zal een nieuwe weg tussen de Oudlaan en de Idenbergstraat om de bereikbaarheid van alle woningen te garanderen. Nader onderzocht zal moeten worden in hoeverre een doorsteek door het pocket parc voor hulpdiensten noodzakelijk zal blijken te zijn. De gehele openbare ruimte zal worden herstraat. In de basis wordt er uitgegaan van een profiel passend bij de categorie woonstraat met een rijloper, langspareervakken en trottoirs aan beide zijden.

De straten langs het pocket parc krijgen geen pareervakken om het oppervlak groen zo groot mogelijk te maken.

Bij de inrichting van de openbare ruimte op de Goeman Borgesiuslaan zal eveneens worden uitgegaan van de realisatie van langs parkeren aan beide zijden. Via een strook openbaar groen wordt het parkeren van het bedrijfsverzamelgebouw De Goeman afgescheiden van de openbare ruimte.

De Vereningsstraat zal éénrichtingsverkeer worden, waardoor een vergelijkbaar profiel gemaakt kan worden ten opzichte van de Vereningsstraat-

zuid (gedeelte nabij de Draaiweg). In dat profiel is krap aan ruimte voor een rijloper en langs parkeren aan beide zijden.

Tot slot zal ten noorden van het noordelijk gelegen appartementengebouw en de bestaande bedrijfsbebouwing aan de Oudlaan een nieuwe weg gemaakt worden ten behoeve van de ontsluiting van de woningen in de Idenburgstraat en het appartementengebouw.

Voor het parkeren op eigen terrein zijn in deze fase specifieke oplossingen bedacht in de vorm van een overdekte parkeervoorzieningen op maaiveld in het binnenterrein van de bouwblokken en onoverdekte parkeervoorzieningen op maaiveld eveneens in het binnenterrein (tuinzone).

Op dit moment is nog in onderzoek of de bestaande waterloop bij de Pelacussusbrug doorgetrokken kan worden in de richting van het Schermerhornplein. Hierbij bestaat de ambitie om een gemetselde kadevoorziening (eventueel in meerdere niveaus) te realiseren. Grootste bottleneck is het bij elkaar krijgen van de benodigde financiële middelen voor dit onderdeel. Op het moment dat voldoende middelen gevonden kunnen worden zal het water worden gerealiseerd. Indien dat niet het geval is vervalt deze ambitie en wordt het water met andere beschoeiingmateriaal aangelegd of wordt deze zone groen ingericht.

Samenvattend wordt in fase 2 op basis van de ruimtelijke verdiepingsstudie het volgende gerealiseerd:

- Sloop van 54 woningen;
- Realisering van 79 woningen (waarvan 58 gelegen zijn op de locatie van de te slopen woningen en 21 op de locatie van de Schermerhornstraat 44);
- Realisering van minimaal 79 parkeerplaatsen op eigen terrein;
- Realisering van minimaal 23 parkeerplaatsen in de openbare ruimte passend in een kwalitatief verantwoorde ruimtelijke inrichting.

5.3. Fase 3: Lauwerecht 1B

Het complex Lauwerecht 1 bestaat uit drie bouwblokken, waarvan één gelegen is aan de Goeman Borgesiuslaan en twee gelegen zijn aan de Troelstralaan/Nolenslaan. Van dit complex, dat in 1999 deels gerenoveerd is, zullen twee bouwblokken gehandhaafd worden en wel het gedeelte aan de Goeman Borgesiuslaan en het zuidelijk gedeelte gelegen aan de Troelstralaan/Nolenslaan.

Op basis van de resultaten van het woonwensenonderzoek is besloten het noordelijke bouwblok van Lauwerecht 1 wel mee te nemen als een te slopen gedeelte. Het definitieve besluit tot sloop kan overigens pas genomen als uit een te zijner tijd uit te voeren officiële draagvlakmeting blijkt dat 60% van de bewoners voor sloop van dit bouwblok is.

Op dit gedeelte worden eengezinswoningen gerealiseerd aan de Troelstralaan en de Nolenslaan, blokbeëindiging met woonbebouwing aan de noordzijde van het pocket parc en woonbebouwing gelegen aan de Melis Stokestraat. De eengezinswoningen krijgen een hoogte van in principe maximaal 3 bouwlagen. Indien bij de uitwerking van het masterplan een geringere bouwhoogte voor de eengezinswoningen bedacht wordt zal dat in zijn ruimtelijk context beoordeeld moeten worden. Het appartementengebouw op de kop van het bouwblok aan de Melis Stokestraat krijgt een bebouwingshoogte van 4 maximaal bouwlagen.

Van het aandeel sociale huurwoningen (1/3e van het totaal aantal woningen) zal circa 5% in fase 3 liggen.

Openbare ruimte

Het huidige stratenpatroon in dit gedeelte zal in essentie niet veranderen ten opzichte van de huidige situatie op één uitzondering na.

Om geen keerbewegingen te hebben van het autoverkeer in de woonstraat / hoofdfietsroute op de Troelstralaan te krijgen, is ervoor gekozen om in het pocket parc, waar de hoofdfietsroute sowieso door heen loopt een smalle rijloper in één rijrichting te creëren voor het autoverkeer. Hierdoor wordt hinder als gevolg van draai- en keerbewegingen, waarbij sprake is bij het

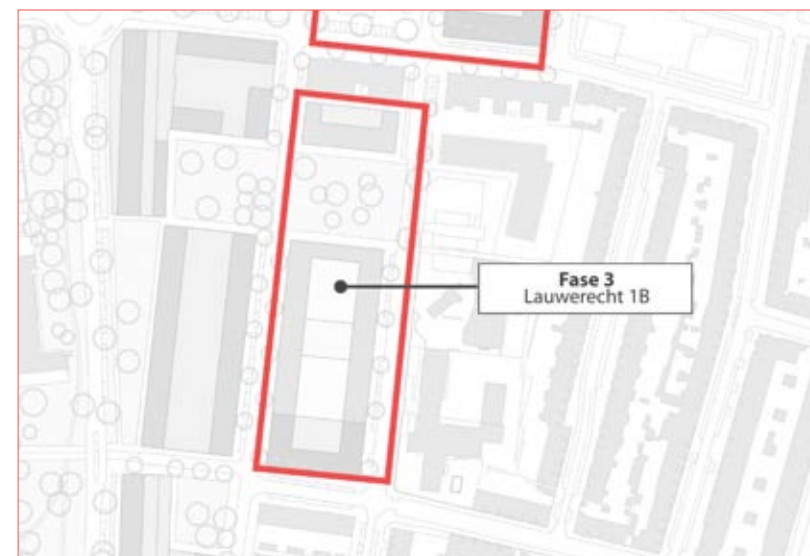
creëren van doodlopende straten, voorkomen. Het nadeel is dat de auto, evenals de fietser, het groen doorkruist, maar dit zal door een goede groeninrichting duidelijk moeten worden.

De gehele openbare ruimte zal worden heringericht. In de basis wordt uitgegaan van een profiel met een rijloper voor fietsers en auto's. (éénrichtingsverkeer), langspaarvakken en trottoirs aan beide zijden. In het pocket parc zal sprake zijn van een smalle rijloper van 3,5 meter voor de fietsers in twee richtingen en de auto (in één richting).

Voor het parkeren op eigen terrein zijn in deze fase specifieke oplossingen bedacht in de vorm van een overdekte parkeervoorzieningen op maaiveld in het binnenterrein van de bouwblokken en onoverdekte parkeervoorzieningen op maaiveld eveneens in het binnenterrein (tuinzone).

Afbeelding 22
(rechterkolom)

Fase 3: Lauwerecht 1B



Samenvattend wordt in fase 3 op basis van de ruimtelijke verdiegingsstudie het volgende gerealiseerd:

- Sloop van 108 woningen;
- Realisering van 61 woningen;
- Circa 5 % van het aandeel sociale huurwoningen
- Realisering van minimaal 61 parkeerplaatsen op eigen terrein;
- Realisering van minimaal 25 parkeerplaatsen in de openbare ruimte passend in een kwalitatief verantwoorde ruimtelijke inrichting.

5.4. Fase 4: Lauwerecht 8

Het complex Lauwerecht 8 zal worden vervangen door een alzijdig complex met woonbebouwing van maximaal 7 lagen hoog (6 woonlagen en 1 parkeerlaag) op de hoek van de Adriaan Beyerkaade / Samuel Mullerstraat. Op basis van het bewonersadvies is dit appartementengebouw zo ver mogelijk van de Dodt van Flensburglaan afgelegd. Verder zou dit appartementengebouw vorm gegeven moeten worden als een beeldbepalende bouwmassa langs de Kardinaal de Jongweg. Dit appartementengebouw zal grotendeels ontwikkeld en bestemd worden voor seniorenwoningen. Het exacte aantal seniorenwoningen wordt mede bepaald door de parkeerbalans in dit plan-deel. Seniorenwoningen hebben een aantal voordelen. Ten eerste leeft er in de buurt een nadrukkelijke behoefte aan dit soort woningen; ten tweede leent de plek zich ervoor vanwege het uitzicht op de drukke Kardinaal de Jongweg en ten derde kan dan met een lagere parkeernorm worden volstaan, waardoor dit gebied alzijdig bebouwd kan worden en toch voldoende parkeerplaatsen gemaakt kunnen worden.

Het appartementengebouw zal gerealiseerd worden op een bovengronds parkeerdek dat op maaiveld aan de westzijde van het bouwblok is gesitueerd.

Aan de Samuel Mullerstraat, de Dodt van Flensburglaan en de Adriaan Beyerkaade zal met een bouwhoogte van maximaal 3 bouwlagen woonbebouwing gerealiseerd worden. Hierdoor kan een alzijdig georiënteerd blok gemaakt worden.

Op de hoek van de Dodt van Flensburglaan / Samuel Mullerstraat ligt nog een stuk terrein braak. In het bijgestelde masterplan (versie 15 juni 2011) is

voorgesteld dit terrein te bebouwen. Hierop zijn veel reacties binnengekomen en op basis daarvan is besloten dit terrein niet meer te bebouwen en als groen 'veldje' voor de buurt te handhaven.

In fase 4 zal een belangrijk aandeel van het aantal te realiseren sociale huurwoningen worden gerealiseerd. Van het aandeel sociale huurwoningen (1/3e van het totaal aantal woningen) zal circa 42% in fase 4 liggen.

Openbare ruimte

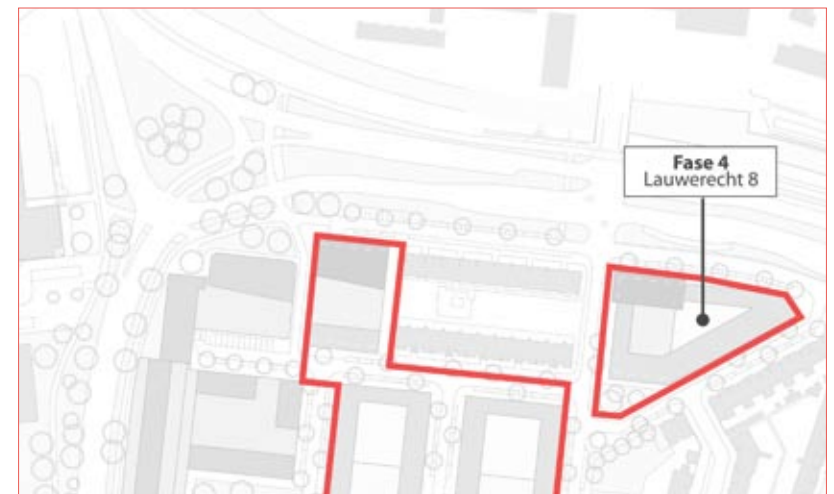
Het huidige stratenpatroon in dit gedeelte zal niet veranderen ten opzichte van de huidige situatie.

De gehele openbare ruimte zal worden herstraat. In de basis wordt uitgegaan van een profiel met een rijloper (in de vorm van éénrichtingsverkeer met uitzondering van de Samuel Mullerstraat), langspaarvakken en trottoirs aan beide zijden.

Afbeelding 23

(rechterkolom)

Fase 4: Lauwerecht 8



Voor het parkeren op eigen terrein zijn in deze fase specifieke oplossingen bedacht in de vorm van een overdekte parkeervoorziening op maaiveld in het binnengebied met een dek.

Samenvattend wordt in fase 4 op basis van de ruimtelijke verdiepingsstudie het volgende gerealiseerd:

- Sloop van 37 woningen;
- Realisering van 60 woningen;
- Circa 42 % van het aandeel sociale huurwoningen
- Realisering van minimaal 36 parkeerplaatsen op eigen terrein;
- Realisering van minimaal 6 parkeerplaatsen in de openbare ruimte passend in een kwalitatief verantwoorde ruimtelijke inrichting.

6 Toetsingen van het masterplan

6.1 Financiën

Over de realisering van het masterplan zijn financiële afspraken gemaakt tussen de gemeente en Mitros. Deze afspraken zijn conform het programma Bouwen aan de stad, waarbij recht wordt gedaan aan de afspraken die in het verleden zijn gemaakt tussen de gemeente en Mitros over het masterplan Talmalaan en omgeving. De afspraken zullen verder uitgewerkt worden in een samenwerkingsovereenkomst tussen partijen.

6.2 Beheertoets

De effecten van dit plan voor het beheer en onderhoud van de openbare ruimte zijn voor deze fase van de planvorming nog niet relevant en zullen in de volgende fasen bepaald worden.

6.3 CAGO

Het masterplan is besproken in het CAGO-overleg. Vanuit het CAGO-overleg zijn behoudens een aantal adviezen die van belang zijn bij de verdere uitwerking geen opmerkingen gemaakt die noodzaken tot een wijziging van de planopzet. De adviezen die gegeven zijn hebben o.a. betrekking op: aandacht voor de uitwerking van de Troelstralaan als hoofdfietsroute, aandacht voor de bereikbaarheid van de woningen voor de Brandweer, aandacht voor de uitwerking van het waterplan, het borgen dat het parkeren op eigen terrein daadwerkelijk als zodanig gebruikt wordt en het maken van een bebodingsplan en een straatnamenplan.

6.4 Welstand

De ruimtelijke opzet van het masterplan is in het verleden meerdere malen besproken in de welstandcommissie. De welstandcommissie heeft toen ingestemd met de ruimtelijke opzet. De plannen zullen bij de ontwerpfasen opnieuw aan de Welstand worden voorgelegd.

7 Vervolg

De procedure voor het vaststellen van het masterplan is na bestuurlijke besluitvorming van de voorliggende stukken definitief afgerond. Daarmee wordt de procedure, die in maart vorig jaar begonnen is met de vrijgave van het concept masterplan, afgerond. De in de afgelopen 1,5 jaar uitgevoerde onderzoeken waren allemaal ‘tussenstappen’ in de procedure van de vaststelling van het masterplan.

Na de vaststelling van het masterplan zal in fases gewerkt gaan worden aan de verdere uitwerking van het masterplan. De plannen zullen per fase zodanig worden uitgewerkt in SPvE's, ontwerpen en bouwplannen, dat de procedures voor de aanpassing van het bestemmingsplan doorlopen kan worden.

In de voorbereiding van het bouwplan moeten nog definitieve ontwerpen en bestekken gemaakt worden. Dit geldt zowel voor het bouwrijp maken, de inrichting van de openbare ruimte als de woningen.

In alle nog te nemen stappen zal op nader vast te stellen wijze geparticipeerd worden met bewoners en belanghebbenden.

Tabel 2
Indicatieve tijdsplanning

	uitwerken en besluitvorming SPvE's	ontwerpen, milieuonderzoeken maken, bestemmingsplan	procedure bestemmingsplan, zienswijzen, bestekken, aanbesteding	bouwrijp maken, realisatie woningen, realisatie openbare ruimte en groen
Fase 1 (Lauwerecht 2/4)	2011	2012	2013	2014-2015
Fase 2 (Lauwerecht 7)	2011	2012	2013	2014-2015
Fase 3 (Lauwerecht 1B)	2015	2016	2017	2018-2019
Fase 4 (Lauwerecht 8)	2018	2020	2021	2022-2023

Bijlagen

- 1 Bewonersadvies concept-masterplan Talmalaan (De Wijde Blik / KAW; december 2010)
- 2 Eerste reactie Mitros en gemeente Utrecht op het bewonersadvies (presentatie Mitros/gemeente Utrecht; 14 december 2010)
- 3 Bewonersonderzoek Lauwerecht 1 en 6 (Laagland Advies; juni 2011)
- 4 Verdiepingsstudie definitieve modellen Talmalaan Utrecht (Bureau Massa; juni 2011)
- 5 Bezonningsstudie hoek Samuel van Houtenstraat / Willem van Abcoudeplein (gemeente Utrecht; Augustus 2011)
- 6 Definitief ontwerp groengebied stedenbouwkundig plan Talmalaan (gemeente Utrecht; 4 april 2011)

