

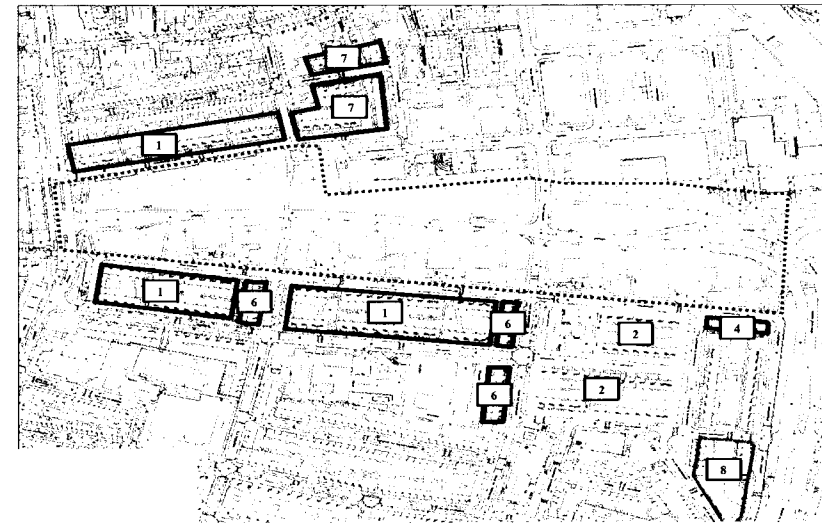
1. Inleiding

De voorbereiding van de herontwikkeling van de Talmalaan kent inmiddels een lange historie. In het verleden was een aanpassing van de verkeerssituatie op de Talmalaan een absolute randvoorwaarde voor de realisering van een bouwproject ter vervanging van de woningen aan de Talmalaan/Troelstralaan. In de periode 1990-1997 zijn dan ook de nodige verkeersaanpassingen overwogen en dit heeft destijds geleid tot een keuze voor een éénrichtingsverkeerssituatie op de Talmalaan. Op basis van die keuze is in de periode 1997-2000 een bouwplan ontwikkeld en zijn in 1998 de 150 woningen gesloopt. Voor de realisering van dit bouwplan was een aanpassing van het bestemmingsplan nagenoeg gereed en was door Mitros een bouwvergunning aangevraagd. Deze bouwvergunning is door de gemeente nooit verleend omdat de voorgestane aanpassing van de verkeerssituatie op de Talmalaan niet meer acceptabel gevonden werd en een verkeerssituatie met twee rijrichtingen op de Talmalaan nu uitgangspunt zou moeten zijn. Na een verkeersstudie en inspraak daarover is door het College van B&W in 2002 definitief besloten uit te gaan van een verkeerssituatie met twee rijrichtingen op de Talmalaan. Tevens is besloten op de kruising Draaiweg/Talmalaan uit te gaan van een rotonde en een vrij liggend fietspad langs de Talmalaan.

Door de realisering van de verkeersaanpassingen, de prijsstijgingen, de rentekosten, de (extra) plankosten, de gewijzigde marktomstandigheden en nieuwe inzichten was de grondexploitatie niet meer dekkend. Om die reden zijn in 2002 vier scenario's ontwikkeld voor de mogelijke voortzetting van het plan Talmalaan met als doel het totaal financieel meer haalbaar te krijgen zonder een te groot kwaliteitsverlies. In 2003 is door het College van B&W besloten uit de 4 bedachte scenario's te kiezen voor een scenario met verlegging van de Talmalaan conform het voorstel van DSO/Verkeer en alleen de functie wonen. Op basis van dat scenariobesluit heeft het Ontwikkelingsbedrijf opdracht gekregen om een stedenbouwkundig plan te ontwikkelen voor de Talmalaan.

In het gekozen scenario was berekend dat tussen de 300 en 350 woningen gerealiseerd moeten worden met een woningdifferentiatie van ± 120 eengezinswoningen en ± 100 sociale huurwoningen. De grondexploitatie gaf een saldo ongeveer € 1 miljoen negatief (contante waarde per 1 januari 2002) en in het zuiden van het plangebied blijft een ruimte van circa 7.000 m² over als park. Dit gebied wordt doorsneden door de Talmalaan.

DUO-locaties "Lauwerecht" in de omgeving van het plan Talmalaan



Al snel werd duidelijk dat in het kader van de DUO-opgave¹ de, om het plangebied Talmalaan heen liggende, woningen op termijn gesloopt zullen worden door Mitros en vervangen zullen worden door nieuwbouw. Dit heeft ertoe geleid dat er tijdens de vervaardiging van het stedenbouwkundig plan tussentijds besloten is een masterplan voor het totaal te maken, waardoor er een

¹ "De Utrechtse Opgave" (DUO) bevat de afspraken tussen de gemeente Utrecht en de in Utrecht actief zijnde woningbouwcorporaties over de fasering, de termijn en te volgen procedures bij de herstructurering van de sociale huurwoningen in Utrecht.

integraal kaderplan is ontstaan voor de in fasen uit te voeren herstructureringen.

Wel is daarbij gesteld dat het plan Talmalaan zelfstandig uitgevoerd en op korte termijn gerealiseerd moet kunnen worden. Overigens heeft bij de realisering van het bouwplan Talmalaan de gemeente het voortouw, terwijl bij de realisatie van de herstructurering in het kader van DUO Mitros het voortouw heeft.

Naast de herstructurering in het kader van DUO zijn ook voor de volgende locaties rondom het plangebied Talmalaan plannen in voorbereiding:

- Draaiweg/Merelstraat: op deze locatie wordt medio dit jaar begonnen met de uitvoering van de realisering van nieuwbouw met winkels en woningen met een ondergrondse parkeergarage. Daarnaast wordt de school aan de Draaiweg verbouwd tot woon-, en werkruimten voor kunstenaars;
- FNV-gebouw: dit gebouw staat al enige tijd te koop en is recentelijk verkocht. De koper van het pand heeft ideeën om in het gebouw woningen te realiseren;
- Bedrijventerrein Lauwerecht-noord: met name door de uitbreiding van de v.d. Hoevenkliniek zal een herinrichting plaats vinden van dit bedrijventerrein. Hierbij zal de v.d. Hoevenkliniek aanzienlijk vergroot worden.
- Schermerhornplein e.o.: In het verleden zijn er herinrichtingplannen gemaakt om de kwaliteit van de openbare ruimte in dit gebied te verbeteren. Recentelijk is er een gebouw rond dit plein beschikbaar gekomen voor herontwikkeling, waardoor ook hier nieuwe ontwikkelingen denkbaar zijn.

2. Planproces

Het stedenbouwkundig plan is gemaakt door een projectgroep. In deze projectgroep zaten vanuit de gemeente de volgende disciplines: projectleider (extern), DSO Stedenbouw, DSO Verkeer, DSB Ingenieursbureau en het Ontwikkelingsbedrijf. In een later stadium is de projectgroep uitgebreid met de disciplines DSO Wonen en DSO Milieu.

Daarnaast participeerden de volgende externe partijen in de projectgroep: Mitros (met als mede-ontwikkelaar Eurowoningen). Met instemming van de gemeente is door Mitros Peter Wilson ingehuurd om van het totale gebied (Talmalaan en DUO-gebied) een masterplan te maken, dat als ruimtelijk kader voor de totale ontwikkeling gaat fungeren.

Daarnaast zijn de ontwerpen in wording periodiek besproken in de klankbordgroep Talmalaan met daarin vertegenwoordigers van de buurtcomités Lauwerecht-noord, Staatsliedenbuurt en Vogelenbuurt, de ondernemersvereniging VBNO en een aantal bewoners.

Het stedenbouwkundig plan is daarnaast behandeld is de Staf Wijk- en Stadsontwikkeling, Grondzaken en het Wijkmanagement overleg.

Het stedenbouwkundig plan is vervaardigd in de periode september 2003-februari 2005.

3. De Talmalaan 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. 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.

Gebieden met de kwaliteit 'binnentuin' in de Structuurvisie



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.

3.2. Stedelijke invalsweg

De Talmalaan is een belangrijke invalsweg van de stedelijke ring (lopend over de Kardinaal de Jongweg) van en naar de binnenstad van Utrecht. Deze route loopt verder over de Draaiweg / David van Mollemstraat / Oudenoord. Naast deze functie ten behoeve van de stad is de Talmalaan tevens de belangrijkste ontsluitingsweg, die zorg draagt voor de bereikbaarheid van de aanliggende wijken en woonbuurten. De functie van de Talmalaan als verkeersader is een belangrijk uitgangspunt voor het stedenbouwkundig plan.

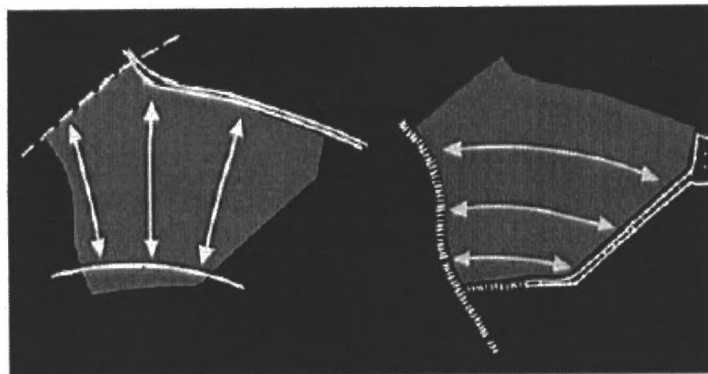
Functie van de Talmalaan in de stedelijke verkeersstructuur



3.3. Ruimtelijk patroon

Binnen het gebied van de 'binnentuin' 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 worden ervaren en daarin ligt een belangrijke ontwerpogave.

Ruimtelijk patroon



Functionele structuur

Ruimtelijke structuur

3.4. De Randen

In de huidige situatie is de Talmalaan evident een visuele en functionele barrière tussen twee deelgebieden. Binnen het gebied van de 'binnentuin' Talmalaan en omgeving vormen de randen in hoofdzaak de typerende elementen in dagelijkse woon-, en leefomgeving. Het beter verbinden van deze randen met de woongebieden via langzaam verkeersroutes is één van de ontwerpogaven.

De randen vormen duidelijk typerende ruimtelijke elementen



3.5. Ruimtelijk concept voor de 'binnentuin' Talmalaan en omgeving

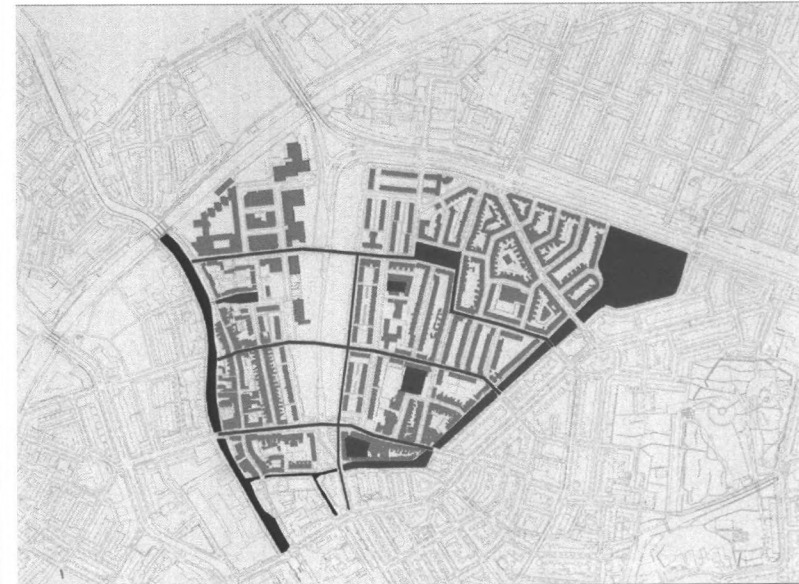
Het ruimtelijk concept is gebaseerd op het ruimtelijk patroon en benadrukt met name de oost-west gelegen ruimtelijke lijnen. In deze lijnen kunnen een aantal sferen onderscheiden worden, die de ontstaansgeschiedenis van dit gebied representeren. Bij het ontwerp zou dit onderscheid opgepakt moeten worden, onder andere door handhaving en uitbreiding van de langzaam verkeersroutes en door een onderscheid te maken in bebouwingsvormen en architectuur. In het plangebied Talmalaan ontstaan op deze wijze 4 sferen, die elk hun eigen beeldkenmerk kunnen krijgen. In het noordelijk deel past daarbij een sfeer van hogere losstaande bebouwing. Bij het middendeel past het best een traditionele uitstraling met voor-, en achtertuinen en een gesloten

bouwblok met binnentuinen en in het zuidelijk gedeelte zou een meer stedelijke uitstraling met 'individuele panden', openbare voorkanten en bijzondere achterzijden passen. De ruimtelijke massa, de rooilijnen, de architectuur en de wijze waarop de woningen aansluiten op de openbare ruimte zouden overeenkomstig dit ruimtelijk concept moeten zijn. De nieuwe Talmalaan moet hierbij meer ervaren worden als een weg door het gebied in plaats van langs het gebied. Onder andere door langs de Talmalaan straatgericht wonen te projecteren kan dit bereikt worden. Ook de weggebruiker zou bij het opdraaien op de Talmalaan vanaf het Salvador Allendeplein meer moeten ervaren dat hij/zij zich in de stad bevindt.

De 4 sferen in het ruimtelijk concept



Groenstructuur



3.6. Groenstructuur voor de 'binnentuin' Talmalaan en omgeving

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, die oost-west lopen.

4. Het Masterplan

Op basis van de noties over de Talmalaan in zijn stedelijke context is door Peter Wilson is een masterplan gemaakt voor het totale gebied (plangebied Talmalaan en DUO-gebied).

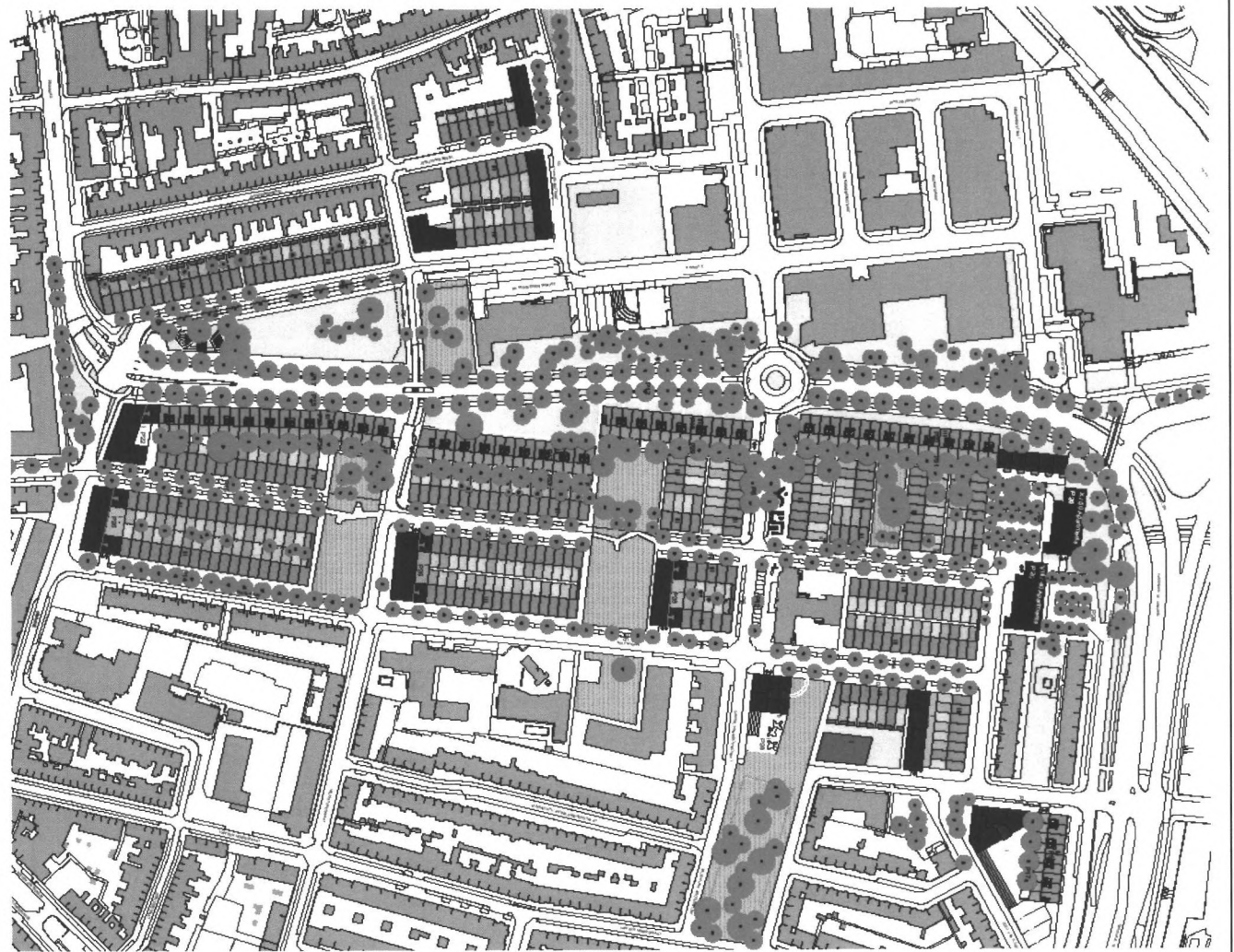
De planopzet gaat uit van een mix van bouwmassa's geschikt voor eengezinswoningen en appartementengebouwen. De appartementengebouwen liggen in de structuur op markante punten en moeten door hun wisselende architectuur een afwisselend beeld opleveren. De eengezinswoningen moeten van de wegen in het gebied woonstraten maken. De wegen worden door een structurele bomenrij opgenomen in het groensysteem.

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 en het Griftpark.

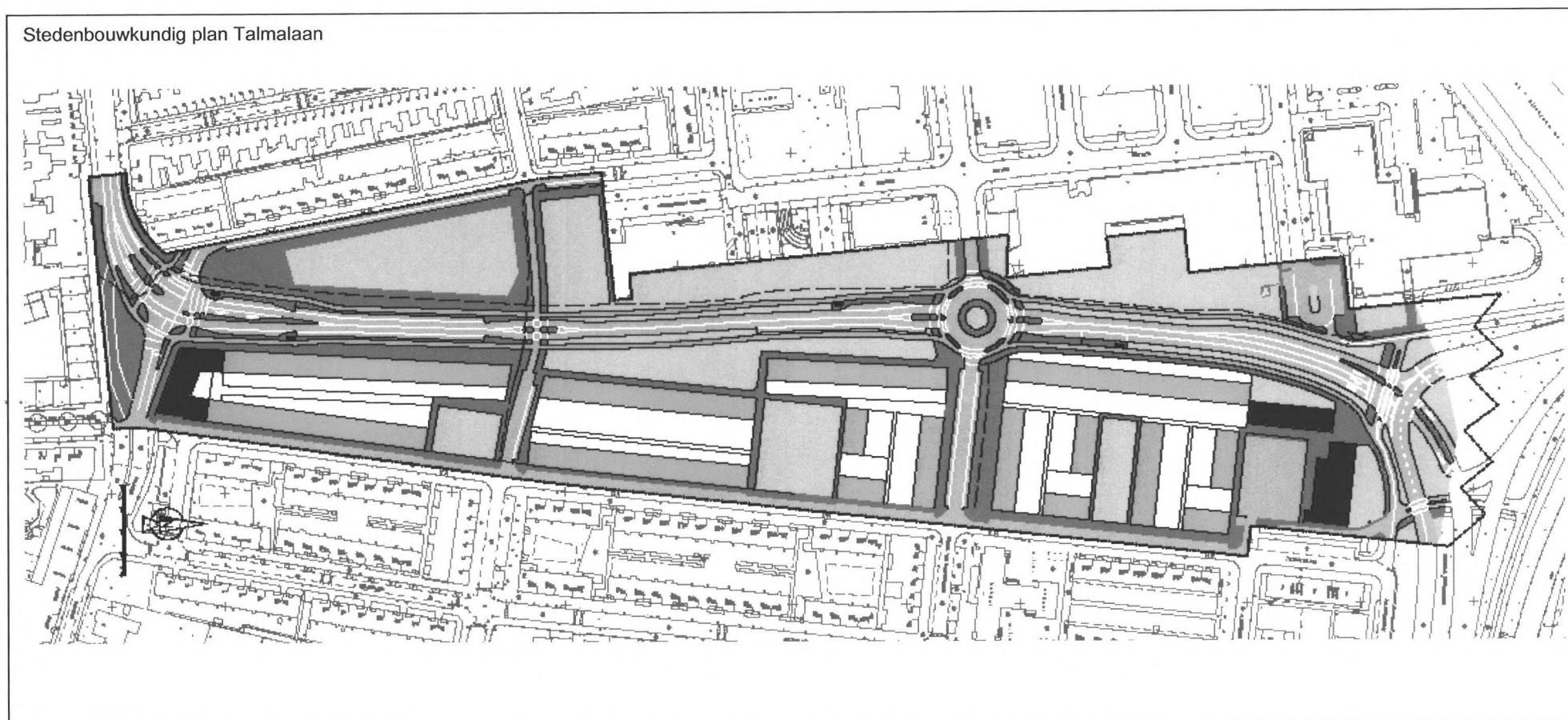
Het masterplan zal in de toekomst moeten gaan gelden als referentiekader voor alle ruimtelijke ontwikkelingen in deze buurt. Als eerste is in deze notitie het plangebied Talmalaan op basis van de ideeën van dit masterplan verder uitgewerkt.

De ideeën in het kader van DUO zijn nog niet verder uitgewerkt en moeten daarom ook beschouwd worden als indicatief. Aan deze tekening kunnen voor de onderdelen gelegen buiten het plangebied Talmalaan geen rechten ontleend worden.

Masterplan Peter Wilson (CONCEPT)



5. Het Stedenbouwkundig Plan



5.1. Uitgangspunten voor het stedenbouwkundig plan

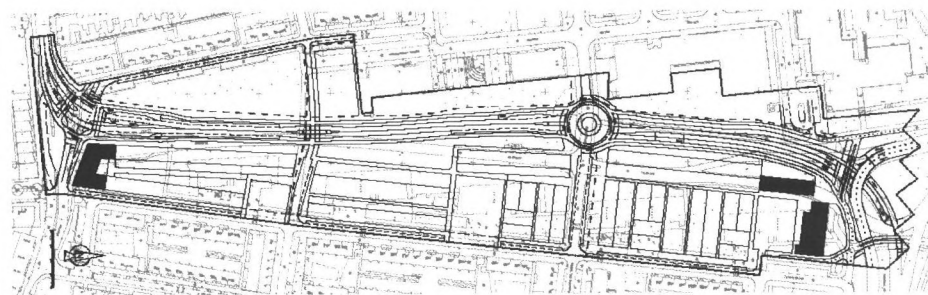
In het plangebied Talmalaan gelden de volgende uitgangspunten voor het *functionele programma*:

- Woningen langs de Talmalaan;
- Woningen langs de Troelstralaan;
- Straatgericht wonen;
- Meerdere woningtypes, waardoor een afwisselend beeld kan ontstaan.

Ten aanzien van de *bebouwingshoogte* wordt van het volgende uitgegaan:

- Langs de Talmalaan en de Troelstralaan wordt uitgegaan van eengezinswoningen. Deze woningen hebben langs de Talmalaan minimaal een hoogte van 3 bouwlagen en langs de Troelstralaan een hoogte van maximaal 3 bouwlagen;
- Aan de noord-, en zuidzijde van het plangebied wordt 'op de koppen' uitgegaan van appartementengebouwen;
- Nabij het Salvador Allendeplein komt een appartementengebouw van 10 bouwlagen exclusief een eventuele laag voor bebouwd parkeren. Haaks op dit gebouw komt een appartementengebouw van 5 bouwlagen exclusief een eventuele laag voor bebouwd parkeren langs de Talmalaan. Dit gebouw vormt de overgang van het gebouw van 10 lagen naar de eengezinswoningen;
- Nabij het winkelcentrum op de Draaiweg komt een appartementengebouw van 4 bouwlagen, exclusief een eventuele laag voor bebouwd parkeren.

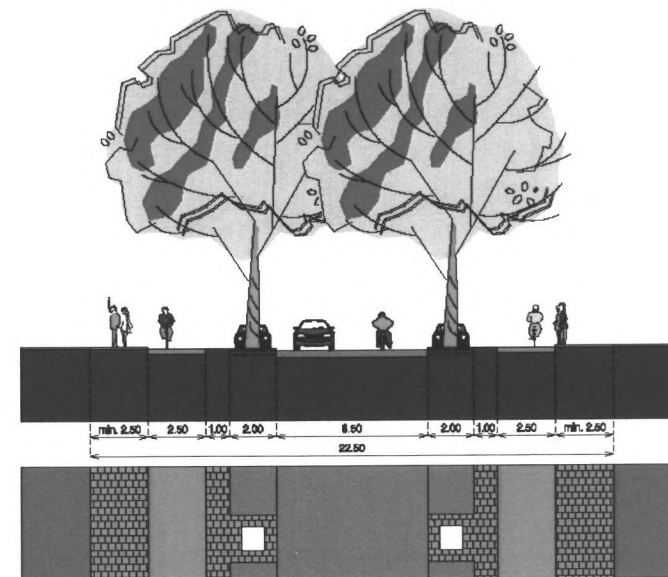
Ligging appartementengebouwen



5.2. Inrichting openbare ruimte

De basis voor de inrichting van de openbare ruimte wordt gevormd door de verlegging van de Talmalaan in westelijke richting (in de richting van de kantoren). Hierdoor ontstaat de mogelijkheid een nieuw wegprofiel te ontwikkelen voor de Talmalaan en een groter gebied beschikbaar te krijgen voor de situering van woningen en groen.

Principe wegprofiel nieuwe Talmalaan



De Talmalaan krijgt een stedelijk en formeel karakter en zal door zijn uniforme wegprofiel over de gehele lengte een eenheid moeten creëren. Hierbij wordt uitgegaan van het volgende wegprofiel:

- Trottoir;
- Fietspad;
- Bomenzone (bedoeld voor bomen, langs parkeren, bushalten en groen);

- Rijbaan met 2 rijstroken;
- Bomenzone (bedoeld voor bomen, langs parkeren, bushaltes en groen);
- Fietspad;
- Trottoir.

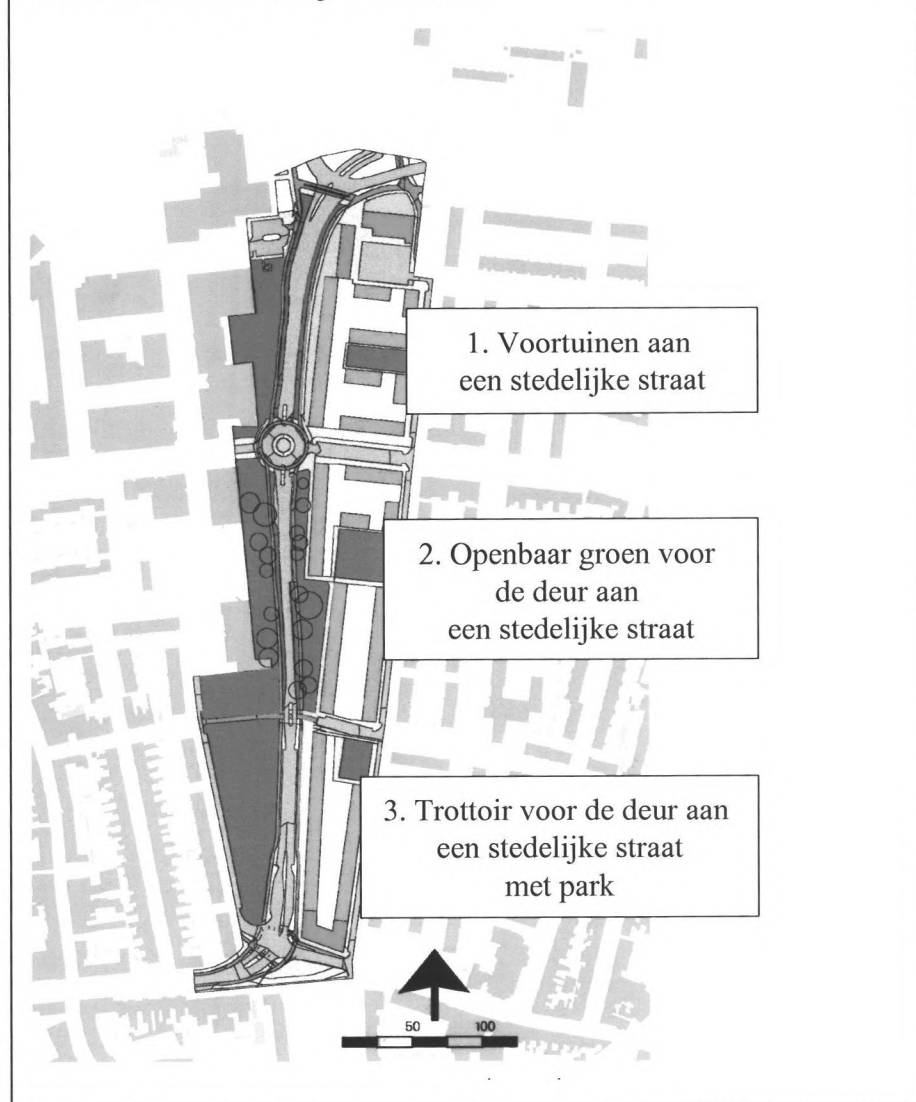
Ter versterking van het karakter van het wegprofiel zal de bebouwing langs de Talmalaan niet in één rooilijn langs dit profiel worden gelegd, maar zullen de blokken in twee subtiel verschillende richtingen langs de Talmalaan komen te liggen. Dit soort verspringingen van de bouwblokken komt elders in deze wijk ook voor. Daarnaast zullen de afstanden van de bouwblokken tot de Talmalaan verschillen, waardoor verschillende soorten van verblijfsruimten voor de woningen ontstaan. Hierdoor wordt het risico van een monotone gevel langs de Talmalaan voorkomen.

Door de nieuwe woningen langs de Talmalaan verder ook een verschillende uitstraling te geven per blok kan daarnaast ook invulling gegeven worden aan het creëren van verschillende woonsferen langs de Talmalaan. Deze sferen zijn een vertaling van het gewenste ruimtelijk concept, waarbij aan de noordzijde de woningen meer de uitstraling hebben van hogere losstaande bebouwing en aan de zuidzijde van het plangebied de woningen met een meer stedelijke uitstraling met meer 'individuele panden', openbare voorkanten en bijzondere achterzijden.

Als basis voor het inrichtingsniveau van de openbare ruimte wordt op bijzondere plaatsen uitgegaan van een inrichting met standaard-plus bestratingsmateriaal. Voor het overige wordt uitgegaan van standaard bestratingsmateriaal;

Langs de Troelstralaan wordt uitgegaan van een informeel karakter. Er zal geen lange voorgevel van woningen ontstaan langs de Troelstralaan, maar een mix van voorgevels, zijgevels, groene gebieden en woonstraten.

Te creëren woonsferen langs de Talmalaan



Langs de Samuel van Houtenstraat wordt uitgegaan van voorgevels. Deze weg leidt naar het buurthuis 'De Leeuw' en de winkels en verdient daarmee een formeel karakter.

Op de 'koppen' van het plan (nabij het Salvador Allendeplein en nabij de Draaiweg) zullen de appartementengebouwen scharnierpunten worden tussen de sfeer binnen het plangebied Talmalaan en de (directe) omgeving.

5.3 Groen

In de 'oude plannen' voor de Talmalaan ligt in het zuidelijk gedeelte van het plangebied een buurtpark. In dit buurtpark, dat gescheiden wordt door de Talmalaan, waren de volgende inrichtingselementen ondergebracht:

- Siertuin;
- Speelplek voor kinderen (jongste jeugd);
- Speelplek voor kinderen (oudere jeugd, waaronder in ieder geval een voetbalplek);
- Honden uitlaatveld.

Tot slot was er een wandelroute door het buurtpark bedacht. Het park had in de tekening van de openbare ruimte behorende bij de bouwaanvraag een omvang van circa 9.000 m². In het scenariobesluit, dat de basis vormt voor dit stedenbouwkundig plan, was de omvang van het park door de rotonde en de verschoven bebouwing teruggelopen tot circa 7.000 m².

In het stedenbouwkundig plan wordt de volgende specifiek in te richten groenplekken gerealiseerd:

- Groen aan de oostzijde van de Talmalaan ten noorden van het FNV-gebouw (direct voor de kantoren);
- Groen in het gebied tussen de Goeman Borgesiuslaan en de Talmalaan.
- Groen in 2 'pocket-parcs' aan de oostzijde van het plangebied; Deze groenvoorzieningen liggen deels in het plangebied en deels in het DUO-gebied. Dit groen zal dus pas op termijn volledig gerealiseerd kunnen worden.

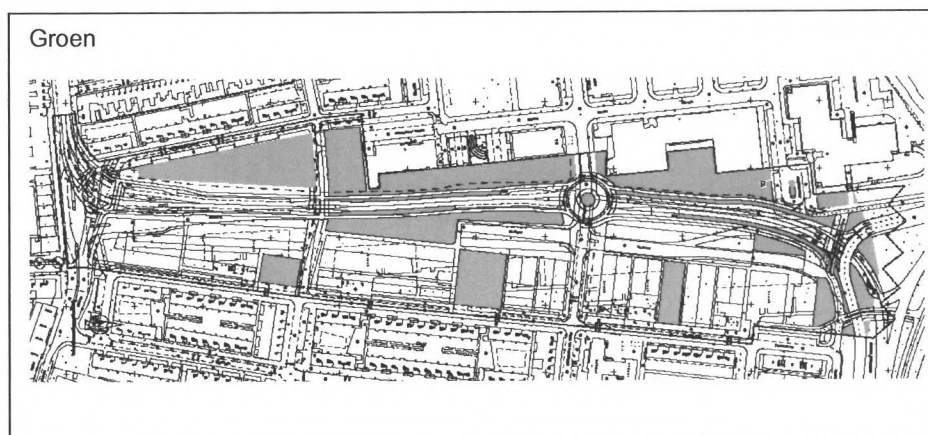
Alhoewel de volledige 'pocket-parcs' pas na enige jaren gerealiseerd zullen worden, kunnen uiteindelijk functioneel de destijds bedachte inrichtingselementen in de groene plekken worden ondergebracht:

- Siertuin: meest noordelijk gelegen 'pocket-parc';
- Voetbalplek: direct ten zuiden van het FNV-gebouw;
- Speelplek voor kinderen (jongste jeugd): meest zuidelijk gelegen 'pocket-parc';
- Speelplek voor kinderen (oudere jeugd): zone tussen Goeman Borgesiuslaan en Talmalaan;
- Honden uitlaatveld: zone direct ten oosten van het FNV-gebouw;
- Tussen de groenvoorzieningen zal een wandelroute worden gecreëerd.

Voor de beide 'pocket-parcs' zal nog bekeken kunnen worden op welke manier in het plangebied Talmalaan alleen voorlopig een goede siertuin (voor het meest noordelijk gelegen 'pocket-parc') en een speeltuin voor kinderen (jongere jeugd, voor het meest zuidelijk gelegen 'pocket-parc') gerealiseerd zal kunnen worden.

Het oppervlak van het groen is uiteindelijk circa 13.000 m². Hiervan ligt circa 8.000 m² in het plangebied.

Bij de nadere uitwerking van alle groene plekken zal zo veel mogelijk worden geprobeerd deze locaties een plek te geven in de voorgestelde beelden in het voorbeeldenboek 'Natuur voor de stad Utrecht'. Als referentie voor deze wijk in de stad wordt in dit boek uitgegaan van geveltuinen, wijknatuurruinen en gevarieerde middenbermen.



5.4 Woningbouw

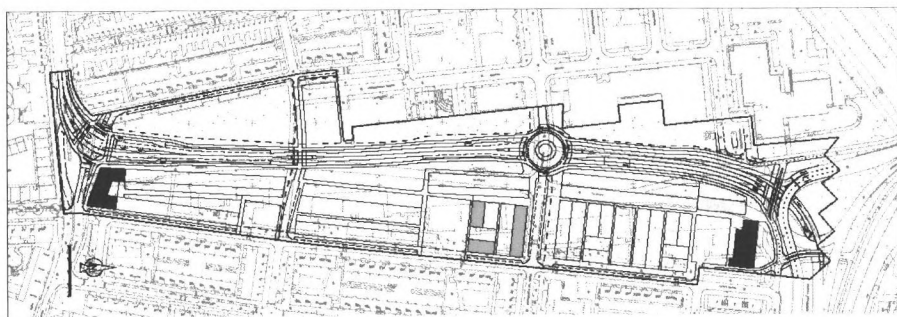
Uitgangspunten voor het woningbouwprogramma zijn:

- Zo veel mogelijk grondgebonden woningen;
- 1/3e deel realiseren als sociale huurwoningen en 2/3e deel als vrije sectorwoningen;
- de sociale huurwoningen mogen niet als een enclave in het plangebied liggen, maar er dient een mix van de ligging van de verschillende woningen te zijn;

Er is sprake van 252 woningen, waarvan 162 eengezinswoningen (64 %) en 90 appartementen (36 %), waarvan 86 sociale huurwoningen (34 %) en 166 vrije sectorwoningen (66 %).

Bij de uitwerking van de woningtypen zal het woonprogramma en de doelgroepen nog nader ingevuld moeten worden

Ligging van de sociale huurwoningen



5.5 Verkeer

Autoverkeer

De Talmalaan is een stedelijke invalsweg van en naar de binnenstad van Utrecht. De volgende uitgangspunten hebben ten grondslag gelegen aan de voorgestelde inrichting en karakter van de weg:

- Inrichten als een tweerichtingsverkeersweg;

- Een maximumsnelheid van 50 km/uur;
- Het nemen van specifieke verkeersmaatregelen om de maximumsnelheid te waarborgen;
- Op het gedeelte ten zuiden van de Dreeslaan een maximale verkeersintensiteit van 15.000 mvt/etmaal;
- Een goede oversteekbaarheid voor fietsverkeer en voetgangers creëren.

Om te voldoen aan deze uitgangspunten komt er in de Talmalaan een rotonde. Oorspronkelijk was deze gepland op het kruispunt met de Draaiweg. Nadeel van deze locatie is dat vrachtverkeer en bussen komende vanuit de binnenstad de rotonde driekwart moet rondrijden. Dit vraagt een relatief groot ruimtebeslag, vanwege de vereiste grote diameter. Daarnaast is er ter plaatse ook ruimte nodig is voor laden & lossen bij de nieuwbouw op de hoek van de Draaiweg met de Merelstraat. Dit grote ruimtebeslag geeft op dit belangrijke schakelpunt in de stad niet de gewenste ruimtelijke uitstraling. Om deze redenen is besloten de rotonde te verplaatsen naar het kruispunt met de Dreeslaan. Het kruispunt met de Draaiweg zal nu worden geregeld met verkeerslichten. Met deze maatregel zal de verkeersveiligheid op dit kruispunt voldoende gewaarborgd zijn.

Bijzondere aandacht bij de vormgeving van het kruispunt Talmalaan/Draaiweg vraagt de route vanaf de Talmalaan richting de Merelstraat. Dit is een hoofduitrukroute voor de nood- & hulpdiensten, die zo directe toegang hebben tot het noordelijke deel van de binnenstad.

Ook vrachtverkeer richting de noordelijke binnenstad maakt gebruik van de route via de Merelstraat. Een alternatieve route is momenteel niet voorhanden vanwege hoogtebeperking bij het spoorviaduct op de Oudenoord (3,70 m) en de onmogelijkheid vanaf de Oudenoord linksaf de Kaatstraat in te rijden.

De ontsluiting van de buurt Lauwerecht-noord was in het verleden aangepast doordat de Goeman Borgesiuslaan een doodlopende weg voor alleen bestemmingsverkeer was geworden. In dit stedenbouwkundig plan is dat niet meer aan de orde en sluit de

Goeman Borgesiuslaan aan op de kruising Talmalaan/Draaiweg. Ten aanzien van de huidige verkeerssituatie verandert er in de buurt Lauwerecht-noord in dit stedenbouwkundig plan niets aan de verkeerscirculatie. De kans op sluipverkeer is daarmee verwaarloosbaar.

De rotonde zal gesitueerd worden bij de kruising Talmalaan/Samuel van Houtenstraat/Dreeslaan. Deze kruising vormt de enige entree tot het bedrijventerrein van af de Talmalaan. De verkeersintensiteiten op dit punt vragen om maatregelen en een rotonde voldoet hier uitstekend aan de uitgangspunten t.a.v. de Talmalaan.

Op de oversteek voor het langzaam verkeer bij de kruising van de Talmalaan met de Verenigingsdwarsstraat/Melis Stokestraat zal, net als in de huidige situatie, een met verkeerslichten op aanvraag geregelde voetgangersoversteek komen.

De Troelstralaan krijgt een functie als woonstraat en wordt ingericht als een woonstraat met 'gematigde' drempels om de doorgaande fietsroute voldoende comfort te geven. Voor zover liggend in het plangebied zullen ook de Samuel van Houtenstraat, de Melis Stokestraat. De Draaiweg en de Goeman Borgesiuslaan een inrichting krijgen als woonstraat. De Dreeslaan krijgt een inrichting behorend bij de status als bedrijfsterrein.

Openbaar vervoer

De Talmalaan is onderdeel van het stedelijke OV-net. Daarom komen er ter hoogte van de kruising met de Draaiweg en bij de rotonde met de Dreeslaan bushaltes. Busverkeer zal halteren in haltehavens en dus niet op de rijbaan.

Tussen de halte bij de Dreeslaan en het Salvador Allendeplein komt een apart busstrook (alleen in noordelijke richting).

Wandelroutes

Tussen de Verenigingsdwarsstraat/Melis Stokestraat en de Samuel van Houtenstraat/Willem Dreeslaan zullen in de oost westrichting

verbindingen komen, mede bedoeld om de samenhang tussen de buurten te vergroten.

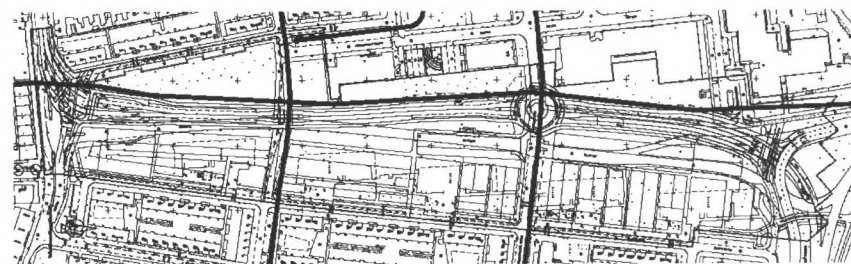
Verder zullen er groen ingerichte wandelroutes gerealiseerd worden tussen de bestaande en nieuwe groengebieden in en direct buiten het plangebied:

- Schermerhornstraat (van Schermerhornplein naar FNV-gebouw);
- Oostzijde Talmalaan (van FNV-gebouw naar Zwarte Water);
- Melis Stokestraat (van FNV-gebouw naar zuidelijk 'pocket-parc');
- Samuel van Houtenstraat (van hondenuitlaatveld naar noordelijk gelegen 'pocket-parc' en Willem van Abcoudeplein).

Langs de wegen Troelstralaan, Talmalaan en de Draaiweg zullen verder 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 wordt groen ingericht.

Extra aandacht vragen nog de looproutes van en naar de bushaltes.

Ligging wandelroutes



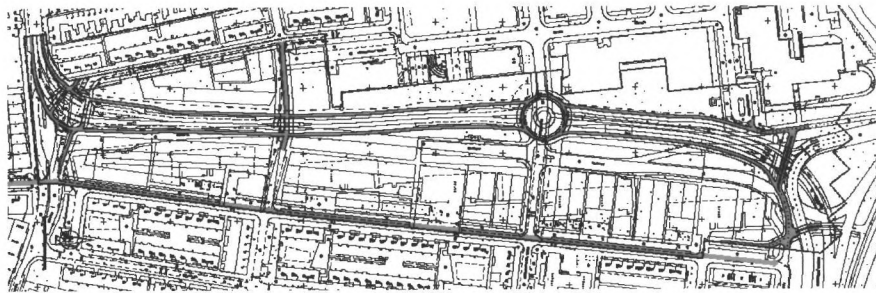
Fietsroutes

In het plangebied zullen de nodige voorzieningen voor het fietsverkeer worden gerealiseerd:

- Langs de Talmalaan wordt aan beide zijden een vrij liggend fietspad in één richting aangelegd;

- De Troelstralaan zal als woonstraat onderdeel uitmaken van een (doorgaande) hoofdfietsroute;
 - Melis Stokestraat / Verenigingsdwarsstraat.
- Deze fietsvoorzieningen sluiten aan op bestaande fietsvoorzieningen op het Salvador Allendeplein, de Draaiweg en de Merelstraat, die gehandhaafd zullen worden. Op de overige wegen is sprake van medegebruik met het overige wegverkeer.

Ligging fietsvoorzieningen



parkeerplaatsen dienen openbaar toegankelijk te zijn.

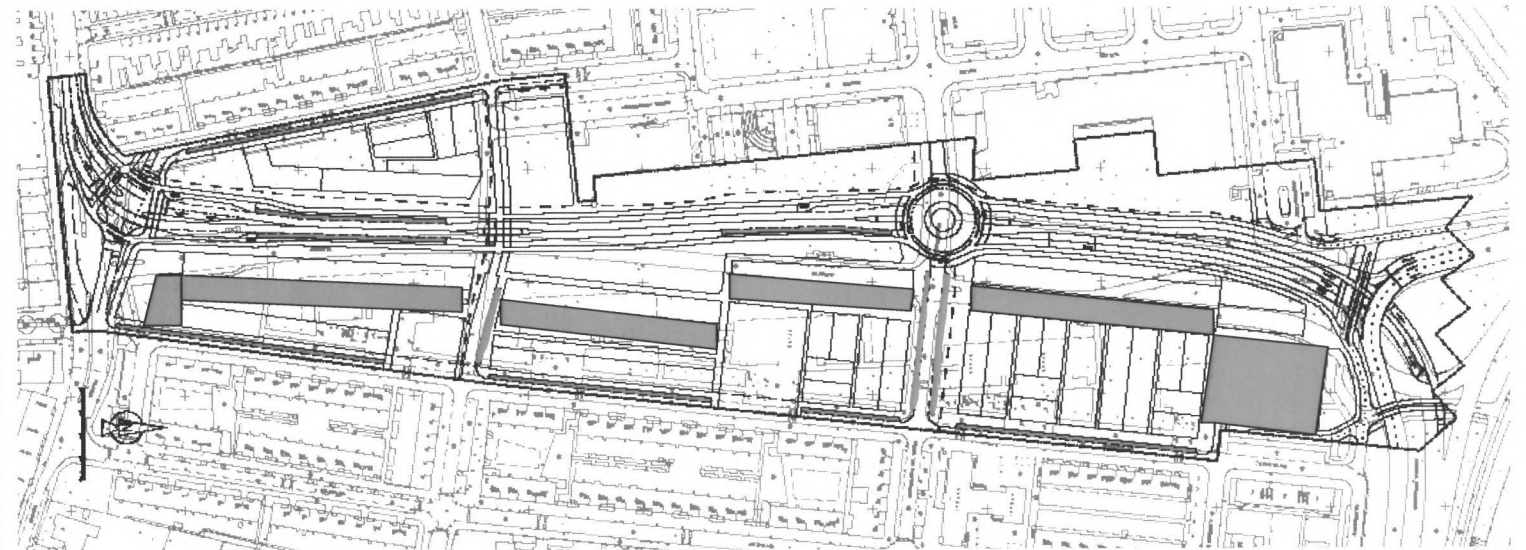
Verder geldt als uitgangspunt dat in ieder geval het parkeren voor de vrije sectorwoningen op eigen terrein plaats vindt (in een eigen bebouwde parkeervoorziening, deels gekoppeld aan de eigen woning). Hiervoor zijn achter de woningen aan de Talmalaan in een gebouwde parkeervoorziening parkeerplaatsen gedacht voor alle eengezinswoningen.

Voor de sociale huurwoningen geldt hetzelfde streven, maar moet bij de nadere uitwerking blijken of de realisering van een gebouwde parkeervoorziening financieel haalbaar is. Het plein achter en onder het gebouw aan het Salvador Allendeplein is bedoeld als parkeervoorziening voor de twee appartementengebouwen. Ook bij het appartementengebouw nabij de Draaiweg is het de bedoeling om een gebouwde parkeervoorziening te realiseren.

5.6 Parkeren

Als parkeernorm wordt uitgegaan van ten minste één parkeerplaats per woning. Voor zover financieel haalbaar en ruimtelijk verantwoord inpasbaar mogen meer parkeerplaatsen gerealiseerd worden. De parkeerplaatsen dienen zo dicht als mogelijk bij de woning te liggen. Verder dient rekening te worden gehouden met een toeslag van 10 tot 15 % extra aan bezoekers-parkeren. Deze

Ligging parkeerplaatsen



De overige parkeerplaatsen zullen op straat langs de Talmalaan (oostzijde), Troelstralaan (westzijde), Goeman Borgesiuslaan (oostzijde), Samuel van Houtenstraat (beide zijden) en Melis Stokestraat (noordzijde) gerealiseerd worden.

De parkeerplaatsen aan de Troelstralaan (oostzijde) en Goeman Borgesiuslaan (westzijde) blijven bedoeld voor de bestaande woningen.

Het plangebied Talmalaan ligt in een gebied met betaald parkeren.

5.7 Milieu en Duurzaamheid

Geluid

De beoordeling van de plannen voor de Talmalaan vanuit de Wet geluidhinder kent een aantal aspecten. In de eerste plaats is de geluidbelasting op de nieuw te realiseren woningen van belang en in de tweede plaats is de geluidbelasting op de bestaande woningen van belang. Dit laatst wordt veroorzaakt doordat de Talmalaan wordt verlegd en er daarom sprake is van een reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder.

Bepalend voor de geluidsbelasting als gevolg van het wegverkeer zijn de verkeersintensiteiten op de Talmalaan en Kardinaal de Jongweg, nu en in de toekomst. Daarnaast vormt het type asfalt op de Talmalaan een factor van belang voor de geluidbelasting op de woningen. Hierbij is de geluidbelasting bij dicht asfaltbeton (DAB) hoger dan bij een geluidsreducerend wegdek. Om deze reden wordt op de nieuwe Talmalaan uitgegaan van de toepassing van een geluidsreducerend wegdek.

Bij de nieuwbouwwoningen op de Talmalaan wordt de voorkeursgrenswaarde nagenoeg op alle waarneempunten overschreden. De hoogste geluidsbelasting bedraagt maximaal 65 dB(A). Dit is exact de maximaal te verlenen hogere waarde bij de nieuwbouw. Op een aantal punten (en dan met name bij het appartementenblok aan het Salvador Allendeplein) is sprake van een

aanzienlijke overschrijding. Om een geluidsluwe gevel van deze appartementen te waarborgen dient bij de nadere uitwerking een muur of een scherm aan de bebouwing worden toegevoegd om een geluidsluwe gevel te krijgen bij het appartementengebouw aan het Salvador Allendeplein. Ook zal het verkrijgen van een geluidsluwe gevel bij de verdere uitwerking eisen stellen aan de woningplaattegronden van met name de woningen aan de Talmalaan.

Door de toepassing van geluidsreducerend wegdek is bij de bestaande woningen nergens sprake van een reconstructiesituatie en zijn geluidwerende maatregelen aan de bestaande woningen niet noodzakelijk.

Luchtkwaliteit

In het kader van het Besluit luchtkwaliteit moeten bouwplannen worden beoordeeld op de gevolgen voor de luchtkwaliteit op plekken waar mensen worden blootgesteld. Aangezien de Talmalaan een weg is met meer dan 4.500 motorvoertuigen per etmaal zijn er berekeningen uitgevoerd ter vaststelling van de luchtkwaliteit (volgens de richtlijnen van februari 2005).

Uit de uitgevoerde berekeningen van de luchtkwaliteit op 2 meter uit de gevel alsmede de luchtkwaliteit op het trottoir blijkt dat de berekende waarden ruim voldoen aan alle grenswaarden.

Bodem

In het kader van de Wet Bodemverontreiniging zijn in het verleden verkennende en nadere bodemonderzoeken uitgevoerd.

Uit de uitgevoerde onderzoeken blijkt dat in het plangebied geen sprake is van zware bodemverontreinigingen. Wel is sprake van lichte bodemverontreinigingen. Deze mate van verontreiniging is vrij gebruikelijk in een stedelijke omgeving en heeft tot gevolg dat in de toekomstige tuinen een schone leeflaag aangebracht zal moeten worden. Hiermee zal tijdens het bouwrijp maken rekening gehouden moeten worden.

Water

Bij de verlegging van de riolering dient voldaan te worden aan de eisen van de Wet Oppervlaktewater. Behoudens wellicht een enkel solitair functionerend waterelement in één van de 'pocket-parcs' zal in het plangebied geen nieuw oppervlaktewater worden gerealiseerd.

In het plan zal worden uitgegaan van een gescheiden rioleringssysteem, waardoor het hemelwater gescheiden kan worden van het vuile water.

5.8 Overige randvoorwaarden

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

- Omleggen kabels en leidingen;
- Omleggen diepriool onder de huidige Talmalaan
- Aanleg riolering
- Bomen;
- Cultuurhistorische waarden
- Archeologie.

6. Toetsingen van het stedenbouwkundig plan

6.1 Grondexploitaie

Bij de aanvang van de vervaardiging van het stedenbouwkundig plan is als randvoorwaarde meegegeven dat de grondexploitatie voor de realisering van het plan voor de Talmalaan mag sluiten met een tekort van EURO 1.000.000,-.

Het stedenbouwkundig plan voldoet niet aan de gestelde randvoorwaarde ten aanzien van het toegestane financiële tekort. De grondexploitatie van dit model sluit op een tekort van circa EURO 2,3 miljoen. Het bedrag, dat uitstijgt boven het toegestane tekort, zal worden gefinancierd uit het budget dat de provincie Utrecht voor de stad Utrecht heeft gereserveerd ter uitvoering van het Streekplan 2005-2015.

6.2 Beheertoets

In het kader van de beheertoets is een berekening uitgevoerd van de effecten van dit plan voor het beheer en onderhoud van de openbare ruimte.

Aangezien het stedenbouwkundig plan tot op heden slechts uitgewerkt is in vlekken zijn de berekende beheerkosten nog slechts indicatief berekend en dienen deze in een later stadium nauwkeuriger bepaald te worden.

De beheerkosten van dit plan zijn berekend op een bedrag van EURO 78.5000,- per jaar (groen en wegen). De beheerkosten waren EURO 48.5000,- per jaar.

6.3 CAGO

De stedenbouwkundige planopzet is besproken in het CAGO-overleg. De belangrijkste opmerking van de CAGO betrof de toets of de route van de Talmalaan, via de Draaiweg naar de Merelstraat en verder richting binnenstad voor de hulpdiensten en dan met name de Brandweer goed te berijden zal blijven. Dit zal worden gegarandeerd. Verder waren er, behoudens een aantal detailopmerkingen geen

opmerkingen gemaakt, die noodzaken tot een wijziging van de planopzet.

6.4 Welstand

Het plan is informeel besproken in de welstandcommissie.

Behoudens een aantal detailopmerkingen zijn er in de welstandcommissie geen opmerkingen gemaakt, die noodzaken tot een wijziging van het stedenbouwkundig plan.

Zodra de woningen verder uitgewerkt zijn zal het plan besproken worden met de Woonadviescommissie en de Politie i.v.m. de toetsing aan de eisen van het Politiekeurmerk.

7. Vervolg

Na de vaststelling van het stedenbouwkundig plan door het College van B&W zal inspraak op het plan worden gehouden. De inspraakreacties zullen vervolgens betrokken worden bij de behandeling van het plan in de Raadscommissie.

Na de vaststelling van het stedenbouwkundig plan door de Raadscommissie zal gewerkt moeten gaan worden aan de verdere uitwerking van het plan. Het plan zal zodanig moeten worden uitgewerkt dat de procedure voor de aanpassing van het bestemmingsplan (artikel 19) gestart kan worden.

Na de start van de artikel 19-procedure kan parallel gewerkt worden aan de voorbereiding van de uitvoering van het bouwplan en het doorlopen van de procedure.

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.

Bij de procedure zal eerst de aanpassing van het bestemmingsplan ingezet moeten worden. Aan het einde van deze procedure zal bouwvergunning aangevraagd moeten worden, zodat op enig moment de bouwvergunning afgegeven kan worden.

Planning

- Inspraak op het stedenbouwkundig plan en behandeling in Raadscommissie: na de zomervakantie 2005;
- Uitwerking van het plan tot een 'artikel 19 gereed ontwerp': tweede helft 2005/begin 2006;
- Doorlopen artikel 19 procedure/uitwerken plan: vanaf voorjaar 2006;
- Start uitvoeringswerkzaamheden bouwrijp maken: in 2007.

Deze planning gaat uit van een gunstig besluit in het College en de Raadscommissie en een positief verloop van de inspraak.