Bundel van de Raadsinformatiebijeenkomst van 7 september 2021

1 Regionale Energiestrategie 1.0

Tijd: 19.30-20.30 uur
Beleidsveld: Energie/Van Hooidonk
Digitale raadsinformatiebijeenkomst: een gesprek tussen raadsleden, betrokken ambtenaren, bewoners en belangstellenden.
Agendeerders; Gertjan te Hoonte (VVD), Jelmer Schreuder (D66), Rachel Heijne (GL) en Jantine Zwinkels (CDA)

Motivatie:
De raad heeft voor de zomer de Regionale Energiestrategie U!6 ontvangen ter besluitvorming. Eerder heeft de raad over de concept-RES bijeenkomsten georganiseerd. De agenderende fracties willen nu graag in gesprek met bewoners en belanghebbenden over de Regionale Energie Strategie. In het bijzonder wil de raad in gesprek over de volgende onderwerpen in gesprek:
• Wijzigingen in de RES ten opzichte van de concept RES inclusief zoekgebieden.
• De RES als geheel en het aandeel van de gemeente Utrecht daarbinnen mede in verhouding tot de andere gemeenten
• Zorg-, aandachtspunten en kansen bij zoekgebieden in Utrecht als mede zoekgebieden in de direct omringende gemeente
• Andere zorg-, aandachtspunten en kansen die inwoners en belanghebbenden met de raad willen delen
Daarnaast wil de raad/de agenderende fracties graag een ambtelijke / bestuurlijke toelichting op de uitwerking van de RES ten opzichte van de concept RES. In het bijzonder wil de raad geïnformeerd worden over de knelpunten die zich gedurende het opstellen in het bestuurlijke proces hebben voorgedaan. Met de volgende specifieke vragen:
• Wat waren de belangrijkste knelpunten bij het tot stand komen van bestuurlijke overeenstemming over de RES?
• Hoe zijn deze knelpunten in het voorliggende voorstel verwerkt?

Regionale Energiestrategie -Info-en-Bijdragen-deelnemers (WEB).docx

RIB RES - bijdrage Bewonerse windmolens tbv de bespreking van de Regionale Energiestrategie - 7 sept 2021.pptx

RIB RES-Bijdrage presentatie Buren van Lage Weide-Geen Windmolen op Lage Weide - 14-06-2021.pdf

RIB RES-Bijdrage Stichting Milieugroep Zuilen.pdf

1.1 Raadsvoorstel Regionale Energiestrategie 1.0

Dossier 1944 voorblad

Raadsvoorstel Regionale Energiestrategie 1.0 .docx

RES 1.0 – U16 .pdf

2 Beurskwartier

Tijd: 19.30-21.00 uur
Beleidsveld: Stationsgebied
Digitale raadsinformatiebijeenkomst: een gesprek tussen raadsleden, betrokken ambtenaren, bewoners en andere belangstellenden.
Agendeerders; Maarten Koning (D66), Rick van der Zweth (PvdA), Tim Schipper (SP), Julia van Ophem (Student & Starter), Erwin Virginia (GroenLinks) , Bert van Steeg, CDA, David Bosch, PVV, Erik van der Marel, VVD

Motivatie: De fracties willen de plannen voor het Beurskwartier bespreken.
Voorafgaand aan de Raadsinformatiebijeenkomst willen de fracties vragen insturen over onderwerpen die in deze rib aan de orde moeten komen. Het zal dan in ieder geval gaan over:

** Woonprogramma;*
** Duurzaamheid / energieprestaties;*
** Mobiliteit in het gebied en 'doorwaadbaarheid';*
** Aansluiting op naastgelegen gebieden / ontwikkelingen.*
In het bijzonder willen de fracties aandacht en ruimte voor de bestaande bewoners van de Croeselaan en de mogelijkheden die aan hen geboden worden om een nieuwe woning te vinden.

RIB Beurskwartier- bijdrage bewoners Croeselaan - brandbrief raadsinformatiebijeenkomst-.pdf

RIB Beurskwartier-brief Jaarbeurs inz vaststellingsrapport BP Beurskwartier.pdf

Beurskwartier-Info-en-Bijdragen-deelnemers (WEB).docx

RIB Beurskwartier- Bijdrage Fietsersbond op ontwerpbestemmingsplan Beurskwartier 1.pdf

RIB Beurskwartier - bijdrage deelnemer dhr d.B..pdf

2.1 Vaststelling bestemmingsplan en opening grondexploitatie Beurskwartier

Dossier 1869 voorblad

Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan en opening grondexploitatie Beurskwartier.docx

Vaststellingsrapport Beurskwartier 1.pdf

Chw bestemmingsplan Beurskwartier 1.pdf

NL.IMRO.0344.BPCHWBEURSKWARTIE1-VA01-Kader-000.pdf

Link naar RO publiceer Chw bestemmingsplan Beurskwartier 1.pdf

Juridisch advies bestemmingsplan Hekkelman.pdf

Raadsbrief Bestemmingsplan en grondexploitatie Beurskwartier.docx

Besluitenhistorie en Parkeren Beurskwartier 1.docx

Sociaal AfsprakenKader Beurskwartier.pdf

Juridische beoordeling Sociaal AfsprakenKader door VBK.pdf

3 Nieuw Buurland/ Staatsliedenbuurt

Tijd: 19.30-20.30 uur
Beleidsveld: Ruimtelijke Ontwikkeling, wethouder Klaas Verschuure
Digitale raadsinformatiebijeenkomst: een gesprek tussen raadsleden, betrokken ambtenaren, bewoners en andere belangstellenden.
Agenderendenr: Bülent Isik (PvdA), Jantine Zwinkels (CDA), Anne Sasbrink (PvdD)
De fractie van de PvdA wil van het college een korte presentatie en toelichting mbt het plan. De fractiesj willen informatie over de inhoud van het plan en willen graag weten hoe het participatietraject is verlopen en of en zo ja welke aanpassingen zijn gedaan op basis van het participatietraject. Fracties ontvangen signalen dat de participatie niet goed verlopen is en dat de communicatie vanuit de gemeente summier was en de mensen die minder betrokken waren het gevoel gaf dat alle plannen al definitief zouden zijn, terwijl hier nog besluitvorming over dient plaats te vinden.
Van omwonenden willen de agenderende fracties horen hoe zij naar het plan kijken en welke zorgen zij hebben. Meerdere fracties (CDA, PvdD, VVD en DENK) zijn eerder langs geweest bij de omwonenden. Zij maken zich zorgen over de bouwhoogte (die afwijkt van het oorspronkelijke startdocument/IDOC, de leefkwaliteit, positionering van de bouwblokken en het niveau van voorzieningen in de directe omgeving. Van Mitros willen de agenderende fracties graag horen waarom zij voor dit plan hebben gekozen en niet voor behoud van het complex.

Staatsliedenbuurt-Info-en-Bijdragen-deelnemers-WEBversie.docx

RIB-Nieuw-Buurland-Reactie-bewoners-van-de-Generaal-op-SPvE-Nieuw-Buurland.pdf

RIB-Nieuw-Buurland-Bijdrage-bewoners-Huidige afstand tot de flat.jpg

RIB-Nieuw-Buurland-Foto-bijdrage-bewoners.jpg

RIB-Nieuw-Buurland-bijdrahge-bewoners-Bouwtekening.jpg

RIB-Nieuw-Buurland-Bouwplan.jpg

Staatsliedenburrt-Spreektekst-Buren-Nieuw Buurland-anoniem.docx

Staatsliedenbuurt-Mailtekst-na-RIB-Nieuw-Buurland-anoniem.docx

Staatsliedenbuurt-Reactie-BvNB-op-SPvE-Nieuw Buurland-geannonimiseerd.docx

Staatsliedenbuurt-Spreektekst-lid-Klankbordgroep-Nieuw-Buurland-anoniem.docx

3.1 Stedenbouwkundig Programma van Eisen Nieuw Buurland (Staatsliedenbuurt)

Dossier 1910 voorblad

Raadsvoorstel Vaststelling Stedenbouwkundig Programma van Eisen 'Nieuw Buurland'.docx

Stedenbouwkundig Programma van Eisen Nieuw Buurland.pdf

Reactienota Stedenbouwkundig Programma van Eisen Nieuw Buurland .pdf

4 Winkelcentrum De Gaard Valetonlaan

Tijd: 21.00-22.00 uur
Beleidsveld: Economie, Mobiliteit en Wijkgericht werken en participatie.
Digitale raadsinformatiebijeenkomst: een gesprek tussen raadsleden, betrokken ambtenaren, winkeliers, bewoners, vastgoedeigenaar en andere belangstellenden.
Agendeerders:: Martijn van Dalen (VVD), Cees Bos (SBU), Rick v/d Zweth (PvdA), Ruurt Wiegant (SP), Jantine Zwinkels (CDA), Eva Oosters (Student &Starter), Ralph Peters (D66), Thijs Weistra (GroenLinks).

Motivatie:
Het winkelcentrum De Gaard in Tuindorp is na een langdurige verbouwing geopend. Het winkelcentrum is zo ingericht dat het winkelend publiek langs (lokale) winkels lopen richting de supermarkt. Voor een levendig winkelcentrum en het voortbestaan van (lokale) winkels is het nodig dat de stroom bezoekers langs deze winkels loopt. Hiervoor is ook de afspraak gemaakt dat 70% van het winkelend publiek via de hoofdingang door de passage naar de supermarkt loopt. De parkeerterreinen zijn hier ook op ingericht. Echter, er is gebleken dat een groot gedeelte van de bezoekers (50%) de achteringang neemt. Deze is dichter bij de ingang van de supermarkt. Dit leidt tot minder bezoekers via de hoofdingang en gaat ten koste van de zichtbaarheid van de (lokale) winkeliers. Daarnaast leidt dit tot parkeeroverlast bij de bewoners bij de achteringang (op de stoep parkeren, etc.). het omdraaien van de rijrichting van de Valetonlaan is hiervoor een oplossing volgens de winkeliers, de bewoners, de supermarkt en de vastgoedeigenaar van het winkelcentrum. Dat zorgt ervoor dat bezoekers ook de grote (hiervoor bedoelde) parkeerterreinen parkeren en het winkelcentrum via de hoofdingang bezoeken. De agenderende partijen willen graag meer duidelijkheid over de wenselijkheid, de haalbaarheid en de genoemde kosten bij het omdraaien van de rijrichting van de Valetonlaan. De agenderende partijen willen graag een toelichting van een verkeerdeskundige, de mening van bewoners die parkeeroverlast ervaren, de mening van winkeliers over deze oplossing en de mening van de vastgoedeigenaar van het winkelcentrum.

De Gaard Valetonlaan-Info-en-Bijdragen-deelnemers- WEB.docx

Presentatie-RIB-Winkelcentrum-De-Gaard-Verkeersdeskundige.pdf

4.1 SV 2021 nr. 52 Omdraaien rijrichting Valetonlaan simpele oplossing voor betere vitaliteit winkelcentrum De Gaard (met antwoord)

Dossier 1982 voorblad

5 Veranderende taakstelling Regionale Uitvoeringsdienst (RUD)

Tijd: 21.30-22.30 uur
Beleidsveld: Milieu en Emisieloos vervoer/ Eerenberg
Digitale raadsinformatiebijeenkomst: een gesprek tussen raadsleden, betrokken ambtenaren en genodigde experts.
Agendeerders; Jelmer Schreuder, D66, Jan Wijmenga, Christenunie, Martijn van Dalen, VVD, Rachel Heijne, Groenlinks, Jantine Zwinkels, CDA, Tessa Sturkenboom, S&S

Motivatie: De RUD is de afgelopen jaren vooral door de raad besproken in het kader van zienswijzen op begrotingen en bij klachten. Nu het verbeter- en verandertraject van de RUD is ingezet gaat de raad graag met college en RUD het gesprek aan over de taakverdeling, hoe de taakverdeling verandert onder invloed van het traject Samen op weg & de omgevingswet, en tot slot de eigen rol van de raad hierin. Hierbij krijgen fracties graag een toelichting van zowel de gemeentelijke organisatie als de RUD, alsmede de begeleiders van het verandertraject. Het doel is hierbij om ook duidelijk te krijgen welke besluiten er door de raad genomen kunnen en moeten worden, welke kaders gesteld moeten worden en op welke wijze de raad in positie is om de uitvoering en samenhang in taken goed te controleren.

RUD-Info-en-Bijdragen-deelnemers (WEB).docx

5.1 Raadsbrief Ontwikkeling Regionale Uitvoeringsdienst Samen op weg

Dossier 2054 voorblad

Raadsbrief Ontwikkeling Regionale Uitvoeringsdienst Samen op weg.pdf

Startnotitie Uitvoeringstrategie VTH regio Utrecht.pdf

6 Parkeervisie

Tijd: 21.00 - 22.00 uur
Beleidsterrein: Mobiliteit/ wethouder Lot van Hooijdonk
Digitale Raadsinformatiebijeenkomst: de raadsleden willen in gesprek met inwoners en experts.
Agenderenden: Marijn de Pagter (VVD), David Bosch (PVV), Bert van Steeg (CDA) en Hind Dekker-Abdulaziz (D66)
Motivatie:
De Raad heeft een voorstel voor een nieuwe Parkeervisie van het college ontvangen. Goede parkeervoorzieningen zijn belangrijk om de gemeente leefbaar en bereikbaar te houden, zowel voor inwoners als voor bezoekers. De agenderende fracties willen graag insprekers en experts bij een raadsinformatiebijeenkomst uitnodigen om hun standpunt over de Parkeervisie te delen. Daarbij willen de fracties met name ingaan op de parkeernormen bij nieuwbouw en renovatie, in het bijzonder in de buurt van snelwegen. Tevens willen de fracties vragen aan de insprekers stellen over de effecten van minimale parkeernormen op bestaande buurten, bijvoorbeeld in de omgeving van de Merwedekanaalzone.
Ten slotte kunnen de fracties bij wijze van voorbeeld verwijzen naar de in het verleden toegepaste parkeernormering bij Rachmaninoff, een locatie dicht bij de snelweg. Er is namelijk een onderzoek geweest naar de parkeernormering op die locatie.

Parkeervisie-Info-en-Bijdragen-deelnemers-WEB.docx

2021.02.01.Reactie Fietsersbond Parkeervisie.def.pdf

Presentatie Parkeervisie GU - RIB 7 september 2021.pdf

6.1 Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen

Dossier 1866 voorblad

Raadsvoorstel Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen.docx

Parkeervisie.pdf

Module Aanpak betaald parkeren.pdf

Module Parkeernormen.pdf

Bijlage Parkeernormentabellen.pdf

Nota van beantwoording op inspraakreacties Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen.docx

Inspraakreacties Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen.docx

Raadsbrief Uitwerking en toezeggingen Parkeervisie.docx

Regionale Energiestrategie

Basisinformatie

Datum	**7** september 2021
Gespreksleider	Marijn de Pagter
Tijd	19.30-20.30 uur
Zaal	Digitaal
Soort bijeenkomst	Bespreken raadsvoorstel
Werkvorm	Gesprek tussen raadsleden, betrokken ambtenaren, bewoners en andere belangstellenden.
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Bertrokken ambtenaren/presentatoren	Inge van Klundert
Vervolg	De gemeenteraad debatteert over dit onderwerp tijdens de vergadering van de commissie Stad & Ruimte op 23 september 2021. De raad besluit in principe hier over tijdens de eerstvolgende raadsvergadering.
Links naar	Website gemeente en facebook
Deelnemers	deelnemer, Buren van Rijnenburg en Reijerscop deelnemer, Buren van Lage Weide deelnemer, Projectbureau Energie Utrecht deelnemer, de A.H.G. Fokkerstraat (wijk Zuilen) en omliggende straten deelnemer, Rijne Energie deelnemer, Rijne Energie deelnemer, Energie-U deelnemer, bewoner

Programma

Presentatie(s)
Vragen raadsleden
Mening van betrokkenen/deelnemers aan het woord
Vragen raadsleden
Reflectieronde

Motivatie

Agendeerders;
Gertjan te Hoonte (VVD), Jelmer Schreuder (D66), Rachel Heijne (GL) en Jantine Zwinkels (CDA).

De raad heeft voor de zomer de Regionale Energiestrategie U!6 ontvangen ter besluitvorming. Eerder heeft de raad over de concept-RES bijeenkomsten georganiseerd. De agenderende fracties willen nu graag in gesprek met bewoners en belanghebbenden over de Regionale Energie Strategie. In het bijzonder wil de raad in gesprek over de volgende onderwerpen in gesprek:

- Wijzigingen in de RES ten opzichte van de concept RES inclusief zoekgebieden.
- De RES als geheel en het aandeel van de gemeente Utrecht daarbinnen mede in verhouding tot de andere gemeenten
- Zorg-, aandachtspunten en kansen bij zoekgebieden in Utrecht als mede zoekgebieden in de direct omringende gemeente
- Andere zorg-, aandachtspunten en kansen die inwoners en belanghebbenden met de raad willen delen

Daarnaast wil de raad/de agenderende fracties graag een ambtelijke / bestuurlijke toelichting op de uitwerking van de RES ten opzichte van de concept RES. In het bijzonder wil de raad geïnformeerd worden over de knelpunten die zich gedurende het opstellen in het bestuurlijke proces hebben voorgedaan. Met de volgende specifieke vragen:

- Wat waren de belangrijkste knelpunten bij het tot stand komen van bestuurlijke overeenstemming over de RES?
- Hoe zijn deze knelpunten in het voorliggende voorstel verwerkt?

Bijdrage

Deelnemer, Buren van Rijnenburg en Reijerscop
Utrecht handhaaft zijn ambitie van 8 windturbines (120 GWh) en 230 ha zonne-park (160 GWh) voor Rijnenburg en Reijerscop. Dit is niet realistisch. Initiatiefnemers hebben in Rijnenburg geen medewerking gekregen van particuliere grondbezitters. Initiatief Rijne Energie c.s. bevat na twee rondes nog slechts 2 turbines in Rijnenburg en 1 geisoleerde turbine in Reijerscop plus 6 ha zon (50 GWh). Er is wel mogelijke medewerking voor alternatief initiatief met alleen zon met grote meeropbrengst t.o.v. huidig initiatief. Hiervoor is draagvlak en het is te combineren met woningbouw op kortere termijn. Ook met zon halen we ruimschoots de klimaatdoelen. Zie PBL rapport RES.

Deelnemer, Buren van Lage Weide
Wij hebben in juni een PPT presentatie naar de raadsleden gestuurd over het idee om Lage Weide opnieuw te overwegen als locatie voor hoge windmolens. Daar verwijs ik graag naar.

Deelnemer namens de A.H.G. Fokkerstraat (wijk Zuilen) en omliggende straten
Geleverde bijdrage opgenomen bij de stukken op internet.

Deelnemer, Energie-U
Goed dat deze RES er is. Ernaast is wel meer nodig om tot goede realisatie en goede benutting te komen.

Buren van Lage Weide
Aangehecht onze bijdrage voor de RIB, morgenavond, 7 september, over de RES. Het betreft:

- De in mei/juni toegestuurde PPT presentatie met 10 heikele discussiepunten aan de raadsleden m.b.t. het slecht onderbouwde idee van het college om Lage Weide opnieuw tot zoeklocatie voor hoge windmolens te benoemen.
- Enkele specifieke reacties van omwonenden die via onze website zijn binnengekomen en die we hier meenemen. Niet om volledig te zijn, dat kan niet in het tijdsbestek dat u ons geeft, het gaat om een eerste smaak.

In de RIB willen we vooral op het volgende ingaan:

Wat ons, kiezers, omwonenden van Lage Weide, families, werknemers en ondernemers, bevreemdt is dat de raad nauwelijks in debat gaat - althans niet in de vergaderingen (over de RES en RSU) die wij online hebben gevolgd - over de aangeroerde kwesties in onze presentatie. Terwijl op veel plaatsen in het land de windmolens hoger worden en de overlast en het verzet toenemen. Er worden televisieprogramma's over gemaakt. Over door ons aangeroerde punten is van alles te doen: geluid, gezondheid, slagschaduw, waardedaling, bescherming van natuurlijke soorten, nut en noodzaak van subsidies. Over de processen die bestuurders voor ons, kiezers, bedenken. Geen klein bier. Maar we horen u er niet over. Wij willen dat u die onderwerpen behoorlijk bediscussieert en uw standpunt bepaalt. omdat ze ons raken, omdat ze urgent zijn, en omdat ze onderdeel vormen van uw vertegenwoordigende taak. Hoe kan dit?

U weet of kunt weten dat gebrek of onwil van overheden om via democratische wegen op bezwaren vanuit de omgeving in te gaan een terugkerend punt is in onderzoeksrapporten rond de komst van windparken. In het bredere verband van klimaatmaatregelen waarschuwt de AIVD voor eventuele veiligheidsrisico's die kunnen voortvloeien uit frustratie en onmacht tegen degenen het bestuurlijke spel bepalen. U en dit college weten dat er een arrest ligt vanuit de Europese context, bekrachtigd door de Raad van State, dat overheden dwingt om een behoorlijk proces van participatie en effectrapportage te starten. Dat gaat ook over locatiekeuze. U weet dat Lage Weide in 2014 is geschrapt als locatie voor hoge windmolens, en tot aan de Provincie toe, vanwege de nabijheid van woonwijken, waar geen draagvlak voor dergelijke plannen bestaat. U weet dat omwonenden in Rijnenburg, een landelijker gebied, een uitgesproken voorkeur hebben voor een duurzaam alternatief: zonnepanelen. Dat moet u, wat ons betreft, tot voorzichtigheid en tegelijk urgentie manen. Hoe komt u opnieuw tot de keuze voor windmolens op Lage Weide en waarom op deze manier, via een RSU en een RES?

Specifieker, gezien het voorgaande: Wat vind deze raad ervan dat het college via bijlagen in de RSU, via plaatjes en mistige teksten over niet-bezwaarlijk afstanden van 400 meter, en via verwijzingen naar elkaar ('balletje-balletje'), Lage Weide als zoeklocatie voor windmolens in 'duurzame energieparagrafen' wordt gemoffeld?

Wat vind de raad ervan dat wij ons In februari en maart 2021 aanmelden voor duurzame energie-avonden van de Gemeente Utrecht en beide keren het bericht krijgen dat de bijeenkomst vol is? Is dat - helaas, dankzij corona - de norm voor Utrechtse inspraak en betrokkenheid geworden?

Wat vind de raad ervan dat een Utrechtse ambtenaar die betrokken is bij 'duurzame energie' zich in een online vergadering in mei denigrerend uitlaat over abstract 'verzet vanuit de omgeving'? Terwijl hij de duizenden omwonenden bedoelt, in Zuilen, Schepenbuurt, Terwijde, Lage Weide, kiezers, ofwel de natuurlijke soort van vlees en bloed die via ons democratisch bestel zijn salaris betaalt?

Hoe vind u het dat zo'n belangrijk stuk als de RSU zo megalomaan wordt opgesteld en daags voor de zomervakantie wordt geagendeerd en ter besluitvorming wordt besproken? Snapt u dat u tal van kwesties hierin louter worden aangeroerd, die in deze vorm ook onmogelijk goed zijn te lezen, te begrijpen, laat staan behoorlijk en tijdig voor ons te beïnvloeden? Denkt u in dit verband dat het starten van een petitie tegen die RSU toeval is? Wilt u dat dit college met een concept-RES in het tijdsbestek van een maand ook zo omgaat?

Met vriendelijke groet,
namens Buren van Lage Weide

deelnemer, Projectbureau Energie
Utrecht, 20 augustus 2020
Betreft: Besluitvorming RES 1.0 regio U16

Geachte bestuurders en volksvertegenwoordigers in de regio U16,

In het kader van het nationale Klimaatakkoord werken de 16 gemeenten in de regio U16 samen met Stedin, de Provincie Utrecht en vier Waterschappen aan een Regionale Energie Strategie (RES). Een belangrijk onderdeel van de RES is de uitwerking van gedragen keuzes voor grootschalige duurzame energieopwekking in de regio: hoeveel energie gaan we uit wind en zon halen in 2030 en daarna en op welke wijze? Als bestuurders en volksvertegenwoordigers besluit u deze periode over het RES-bod 1.0, een concretisering van de Concept RES die vorig jaar werd vastgesteld.

De Natuur en Milieufederatie Utrecht (NMU) en de koepel coöperatie Energie van Utrecht (EvU) hebben de afgelopen tijd actief bijgedragen aan manieren om voortvarend én verantwoord werk te maken van de energietransitie in de regio U16. Om u te helpen een goed besluit te vormen over RES 1.0 maken we graag van de gelegenheid gebruik u een aantal van onze overwegingen mee te geven.

We vragen in onze brief aandacht voor de volgende thema's
een goede balans tussen zon op land/dak en wind op land
aanpak waarbij alle maatschappelijke opgaven in samenhang en elkaar versterkend worden opgepakt
participatie en lokaal eigendom als belangrijk leidend principe
onze betrokkenheid bij het vervolg

Balans tussen windturbines en zon op land/dak is noodzakelijk in de energietransitie
De klimaatcrisis is urgent en vraagt om een voortvarende aanpak op alle fronten en in alle gebieden. Energiebesparing en 'no regret' maatregelen (zoals zon op dak) moeten daarbij de hoogste prioriteit krijgen, maar zijn op zichzelf niet voldoende om onze collectieve klimaatimpact op tijd terug te dringen. Energieopwekking in het buitengebied, via windturbines en zonnevelden, is daarom een essentieel onderdeel in het totale pakket aan klimaatmaatregelen.

Het is van groot belang dat ook de regio U16 verantwoordelijkheid neemt en een serieuze bijdrage levert aan de landelijke RES-doelstellingen. Daarbij roepen we u op om de juiste discussies te voeren: niet 'of' er in de regio windturbines en zonneparken ingepast kunnen worden, maar 'waar', 'hoe' en 'met wie'. De energietransitie gaat onvermijdelijk een impact hebben op onze leefomgeving. Dat vraagt enerzijds om goede sturing, betrokkenheid van de lokale stakeholders en een eerlijke belangenafweging. Daar hoort ook het maken van moeilijke keuzes bij. De nu voorliggende verdeling tussen zon en wind heeft in onze ogen een groot risico in zich. De kans is groot dat Stedin niet in staat is om gedurende het gehele jaar de opgewekte stroom met de vele zon op land projecten op het net te verwerken. Daarmee komt een deel van de zon op land projecten in de gevarenzone. De businesscase voor zon op land is door de steeds lagere SDE-subsidie al lastig rendabel te krijgen. Als daarbij ook rekening gehouden moet worden met het gedurende zonnige dagen niet kunnen leveren van de opgewekte stroom, dan valt de financiële basis onder verschillende projecten weg.

We willen de bestuurders en gemeenteraden dan ook verzoeken om meer werk te maken van het zoekproces om tot geschikte locaties voor wind te komen. Daarbij willen we meegeven dat het op voorhand uitsluiten van windturbines in het bos, het aantal mogelijkheden sterk beperkt. Dan blijven locaties over waar de turbines verhoudingsgewijs dicht bij bebouwing komen te staan. Het

maatschappelijk draagvlak daarvoor is onder bepaalde groepen mensen de afgelopen tijd sterk afgenomen. Maar de politiek gaat ook over lastige keuzes maken: het op voorhand uitsluiten van windenergie in de U16 kan in onze ogen niet het vertrekpunt zijn voor het langere-termijn energiebeleid.

Aanpak in samenhang waarbij alle maatschappelijke uitdagingen worden meegenomen
De energietransitie staat niet op zichzelf. Er is ook een opgave om de biodiversiteit te beschermen en liefst te vergroten. De landbouw heeft de transitie te maken naar natuur-inclusiviteit en naar het sluiten van de lokale kringloop van mineralen. Ook heeft de landbouw de opgave om de druk van stikstofemissie op onze Natura 2000 en NNN-gebieden significant te verminderen.
Het lijkt ons zinvol om nog meer dan tot nu toe gebiedsgericht en integraal te denken en te handelen. Hoe kan de opbrengst van het opwekken van duurzame energie bijdragen aan de transitie in de landbouw en het vergroten van de biodiversiteit? Hoe kunnen we projecten die op deze integratie gericht zijn een extra impuls geven? We vragen de U16 gemeenten om in hun afwegingen de projecten die een koppeling van deze opgaven bevatten voorrang te geven.

Participatie en lokaal eigendom als belangrijk leidend principe
De energietransitie heeft grote impact op onze leefomgeving. Betrokkenheid van bewoners over de vormgeving van die transitie is dan ook van groot belang. Daar valt in onze ogen nog veel winst te behalen.
De lokale energiecoöperaties hebben hun basis in de lokale gemeenschap. Dat geldt ook voor de milieu- en natuurorganisaties die nauw verbonden zijn met de NMU en Energie van Utrecht. Lokale proces-participatie vanaf de start en vervolgens lokale zeggenschap en eigendom verhogen de kans dat de belangenafwegingen leiden tot een gedragen besluit. Het op een goede manier vormgeven aan lokaal eigendom zorgt ervoor dat de lasten en de lusten eerlijk verdeeld worden. Energiecoöperaties borgen lokaal eigendom door het bieden van financiële participatiemogelijkheden voor leden en door het betrekken van de omgeving bij de ontwikkeling van opwek-projecten.
Wij pleiten er dan ook voor dat iedere gemeente in haar afwegingskader lokaal eigendom van minimaal 50% als hard criterium opneemt in het beoordelen van aangeboden projecten. Voor commerciële partijen wordt het dan vanzelfsprekend om samen te werken met de lokale stakeholders zoals energiecoöperaties en natuurorganisaties.

Onze actieve bijdrage voor het vervolg
In het proces om tot het RES-bod 1.0 te komen hebben wij als maatschappelijke organisaties getracht om bij te dragen aan het proces. Tot nu toe heeft dit niet op reguliere basis plaatsgevonden. De focus lag toch vooral op het organiseren van het interne besluitvormingsproces binnen de 16 gemeentelijke organisaties. Op zich begrijpelijk, maar met soms vervelende consequenties. Communicatie met de omgeving, met burgers, leidde in veel gevallen tot onrust en hetgeen werd voorgelegd werd door veel burgers als voldongen feit ervaren. Er werd onvoldoende invloed ervaren, laat staan een vorm van zeggenschap.
In de vormgeving van het RES U16 proces is er tot nu toe geen structurele plek ingeruimd voor de belangrijkste maatschappelijke stakeholders. Dat is spijtig, want we zien dat aansluiten bij de maatschappelijke basis, een belangrijke voorwaarde is om tot een maatschappelijk gedragen plan te komen.
Om die reden zien wij voor het vervolg graag een andere manier van organiseren van het proces. Wij beschouwen onszelf als belangrijke maatschappelijke stakeholders en zouden graag uitgenodigd worden om op vaste momenten meer in dialoog en uitwisseling mee te praten over het maken van gezamenlijke afwegingen.

Wij verzoeken u om de aanbevelingen in onze brief in overweging mee te nemen tijdens de aankomende vergaderingen over dit onderwerp.

Met vriendelijke groet,
Namens de NMU en Energie van Utrecht,
Directeur Natuur & Milieufederatie Utrecht
Directeur projectbureau Energie van Utrecht

Bijdrage voor de bespreking van de Regionale Energiestrategie 1.0 op de Raadsinformatiebijeenkomst op 7 september 2021.

Ten behoeve van de inbreng van bewoners.

Zorgen van buurtbewoners van de vliegeniersbuurt in Zuilen en aangrenzende buurten naar aanleiding van de mogelijke komst van windmolens op lage Weide.

Vertegenwoordiging namens de vliegeniersbuurt:
T.B.

Peiling van reacties van omwonenden

Via een online formulier in de periode 2 sept – 4 sept hebben bewoners hun zorgen en vragen ingestuurd naar aanleiding van de mogelijke komst van windmolens op lage Weide.

- Uitgezet in 3 whatsapp- groepen:
  - Bewoners A.H.G. Fokkerstraat
  - Bewoners Wethouder Plompstraat
  - Ouders van groep 4 van basisschool de kleine vliegenier
- 64 reacties in twee dagen
- Reacties afkomstig uit de volgende straten:
  - Wethouder Plompstraat
  - A.H.G. Fokkerstraat
  - H. Wijnmalenstraat
  - C. Van Maasdijkstraat
  - Bernard de Waalstraat
  - Queeckhovenhof
  - M. van Meelstraat
  - Prins Bernardplein
  - P.G. van Nieuwkerkpad
  - W.J. Bossenbroekstraat
  - Lieven de keylaan

Resultaten

Geeft aanleiding tot zorg. Gevolgen zijn niet bekend	72 %
Onwenselijk vanwege de mogelijke gevolgen van geluidshinder en / of slagschaduw	94 %
Het is iets waar ik beter bij betrokken moet worden door de gemeente	42 %
Onwenselijk vanwege landschapsvervuiling	45 %
Begrijpelijk ivm duurzaamheid, maar ik geef de voorkeur aan alternatieven	48 %
Een goed initiatief als 100 % is aangetoond dat er geen risico's zijn voor de gezondheid	6 %
Onwenselijk vanwege de mogelijke waardedaling van huizen	71 %

Bij de optie 'anders' zijn door 7 personen aanvullende bezwaren ingestuurd. Waaruit blijkt dat men alternatieven wilt / lage weide een onlogische plek vindt / ervan op de hoogte is dat in Nederland verkeerde normen worden gehanteerd.

1 persoon is positief, maar deze is ook de enige die geen straatnaam heeft ingegeven. Het is dus onduidelijk hoe dicht deze persoon bij Lage Weide in de buurt woont.

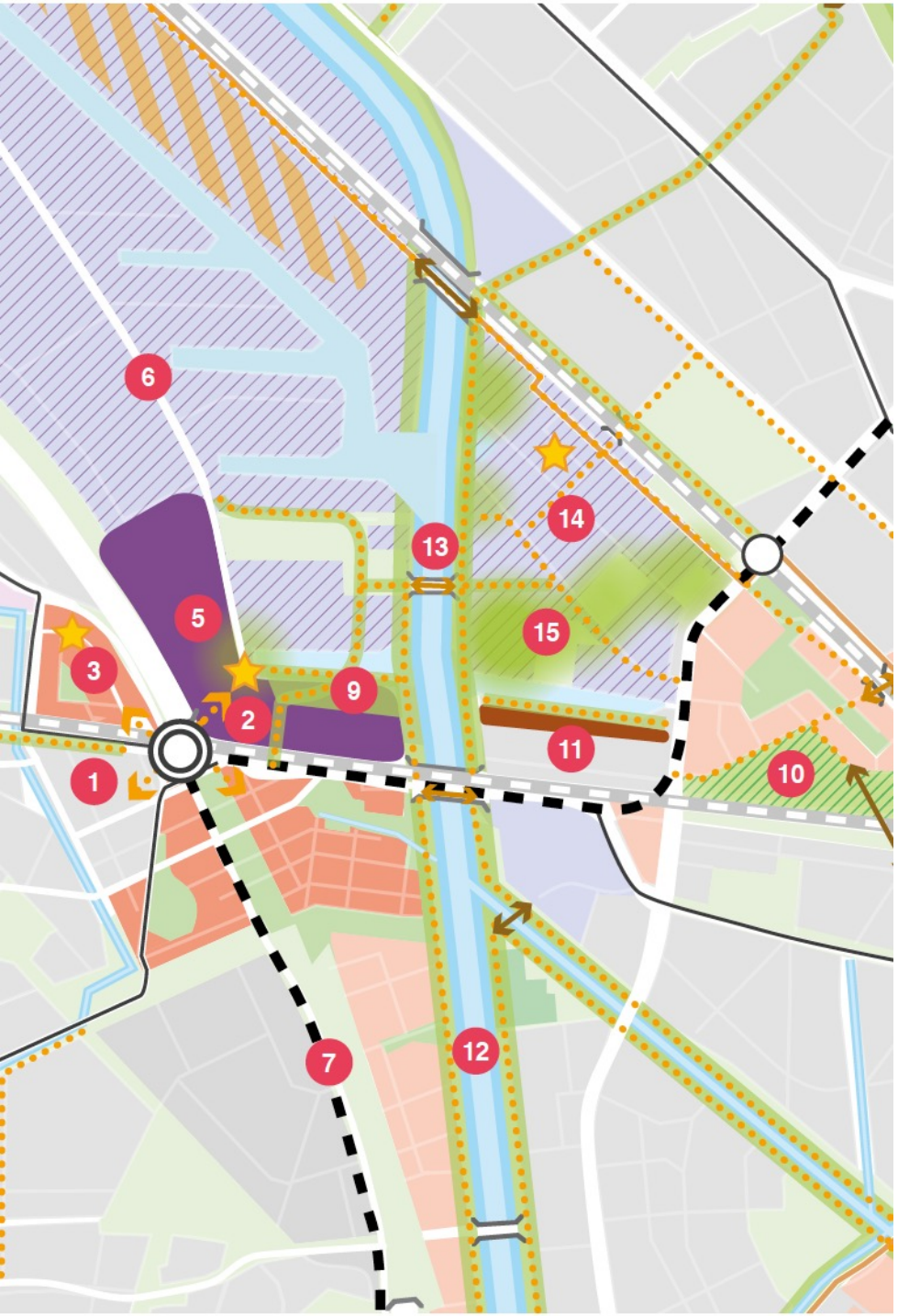
Conclusies

- Uit deze eerste peiling blijkt absoluut geen draagvlak aanwezig te zijn onder omwonenden. Men wil dit niet.
- In persoonlijke gesprekken geeft men aan graag duurzame oplossingen te willen, maar denkt aan alternatieven.

Windmolens?
Op Lage Weide?

14 juni 2021

Buren van Lage Weide



Lage Weide is geschrapt als locatie voor windmolens

Op 30 januari 2014 stemde de Utrechtse gemeenteraad met grote meerderheid tégen het plan om zes 150 meter hoge windmolens op Lage Weide te plaatsen. Gebrek aan draagvlak onder omwonenden, ondernemers, wijkraden en buurgemeente Stichtse Vecht was een belangrijke reden dat dit plan niet doorging, maar niet de enige!

Zo kwam vlak voor de gemeenteraadsverkiezingen van 2014 een einde aan een slepend vraagstuk. Nota bene na ruim twee onzekere jaren voor omwonenden en na herhaalde oproepen aan politieke partijen om duidelijker te kiezen. Vervolgens schrapten ook de Provinciale Staten Lage Weide als locatie. In dat proces heeft Buren van Lage Weide zich namens duizenden omwonenden constructief en daadkrachtig geroerd.

In januari 2021 duikt Lage Weide weer op als ‘zoekgebied’, in meerdere stukken, bv de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Waarom? Onder wiens verantwoordelijkheid gebeurt dit? Dat wilen kiezers weten.

Aan de hand van 10 punten leggen wij nogmaals uit waarom hoge windmolens in dichtbebouwd stedelijk gebied geen goed idee is.

Geen windmolens op Lage Weide in 10 punten

Buren van Lage Weide

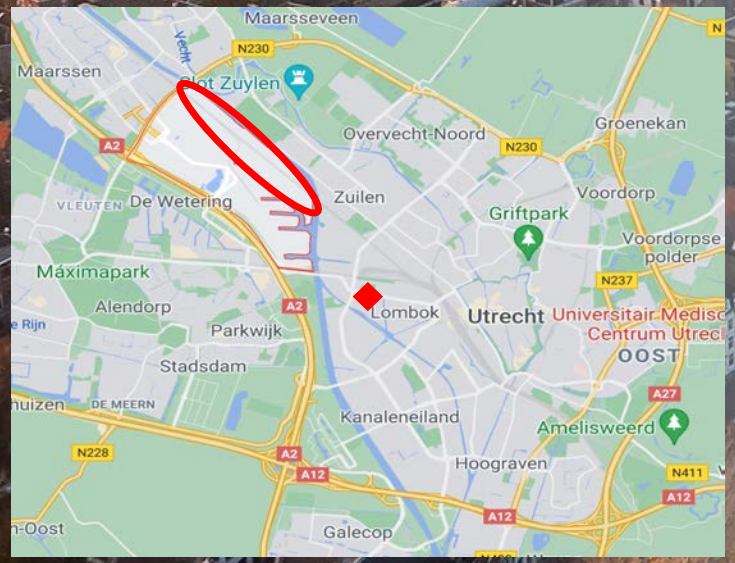
1. Lage Weide ligt middenin de stad
2. De toekomst van Lage Weide is divers
3. Windmolens = geluidsoverlast
4. Gezondheidsschade is ernstig
5. Slagsschaduw is ook overlast
6. Woning- en vastgoedwaardes dalen behoorlijk
7. Waar zijn de alternatieven?
8. Met SDE-subsidies worden nut en effectiviteit van windmolens op land onvoldoende aangetoond
9. Ook windmolens zorgen voor vervuiling en natuurschade
10. Er is geen noodzaak

1

Lage Weide ligt middenin de stad

Utrecht is een fijne plek om te wonen. Meer dan 360.000 mensen waarderen de stad als plek om ***gezond*** te wonen, te werken en te leven. Dat is ook de nieuwe ambitie van deze stad.

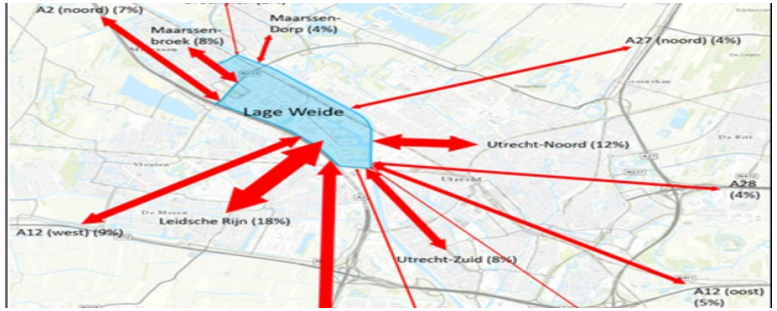
De stad groeit hard. Er zijn de nodige uitdagingen om die in de toekomst voor alle groepen als fijne en gezonde plek te behouden.



Zoekgebied windmolens Lage Weide

Geografisch middelpunt van de stad in 2020

Utrechters willen echte duurzaamheid. Het plaatsen van mega-windmolens met tiphoogte van 240 meter en schadelijke neveneffecten staat haaks op de idee van een gezonde en leefbare toekomst die we met elkaar nastreven.



2

De toekomst van Lage Weide is divers

Lage Weide is in 2021 een terrein met kantoren en bedrijven dat ligt ingeklemd tussen de oude stad, het nieuwere Leidsche Rijn en gemeente Stichtste Vecht.

‘Oud’ en ‘nieuw’ groeien naar elkaar toe. In de komende jaren zal Lage Weide transformeren van bedrijventerrein naar een multifunctionele omgeving, naar nieuw middenpunt van de stad.

Hoge windmolens maken geen onderdeel uit van deze nieuwe, duurzamere leefomgeving.

3

Windmolens = geluidsoverlast

Nieuwe windmolens hebben een masthoogte van 165 en een tiphoogte van 240 meter. Zoevend, laag frequent geluid is storend en tot in huis te horen. Vooral ‘s nachts. Dit komt als centrale klacht naar voren: bv in Houten, de Hoekse Waard.

Lees de ervaringen, luister naar omwonenden. Het is verontrustend dat overheden in Nederland zulke gevolgenen blijven toestaan.

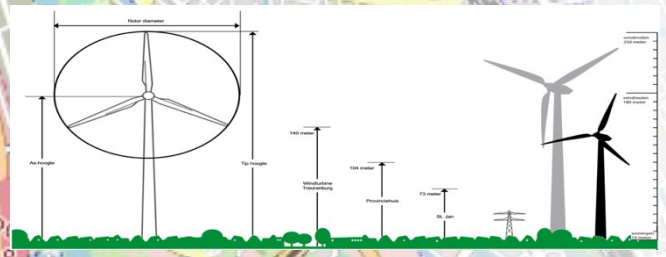
Onderzoekers zeggen dat een veilige afstand tussen molens en bewoond gebied minimaal 1500 m bedraagt. Of 10 keer de tiphoogte.

Zoekgebied windmolens Lage Weide

Afstand naar woonwijken

Bewoners rond Rijnenburg wijzen erop dat kritische geluidsrapporten uit 2018 en 2019 door het College van Utrecht worden gebagatelliseerd.

Alleen al in Zuilen, op 400 meter (!) afstand van de zoeklocatie, staan heel veel woningen. Wie wil de slaaprust van duizenden mensen verstoren met windmolens?



4 Gezondheidschade is ernstig

Dr. ir. Jan de Laat (LUMC) et al. concluderen na een systematische review van 300 studies dat blootstelling aan windturbines ernstige gevolgen kan hebben voor de gezondheid.

Geluidsoverlast en blootstelling aan laagfrequent geluid leiden bij veel omwonenden tot verhoogd stressniveau, slapeloosheid, concentratieverlies, verhoogde druk op de oren/hoofd, hoofdpijn, depressie en een verhoogde kans op hartinfarcten bij bestaande hartklachten.

Hun advies is om windturbines op minimaal 1500m afstand van woningen te plaatsen.

Audioloog Jan de Laat (LUMC) pleit voor een minimale afstand van windmolens van 10 keer de ashoogte

Ook huisartsen wijzen op gezondheidsrisico's:
Artsen uit Noord en Ijburg: windmolens dicht bij woongebied wel degelijk riskant

'Windmolens maken wel degelijk ziek', Sylvia van Manen, huisarts in Den Bosch

https://bit.ly/3uEUsxW .

Het RIVM gaf op 30 maart jl. toe dat onderzoek naar gezondheidseffecten ontoereikend is.

5

Slagschaduw is ook overlast

Waar windmolens verschijnen ontstaan problemen met slagschaduw.

Slagschaduw geeft het effect van een knipperende lamp en verschilt op basis van seizoen, zonstand en uur van de dag.

In de praktijk worden windmolens pas na klachten van omwonenden stilgezet, moderne systemen die de windmolen automatisch moeten stilzetten ten spijt.

Het plaatsen van minder windmolens draagt in de meeste gevallen niet bij aan een oplossing.

https://www.youtube.com/watch?v=LQCVX7NQ66M

6 Woning- en vastgoedwaardes dalen behoorlijk

Onderzoek van UvA en VU naar waarde van woningen toont een gemiddelde waarde-daling aan van 5%, in een straal van 2 km rond molens met tiphoogte vanaf 150 meter. Bij hogere molens neemt deze daling toe.

Voor Rijnenburg-Reierscop calculeert men een waarde-verlies van ruim €75 miljoen, rekening houdend met een eigen risico van 2%. Onderzoekers kunnen zich in die berekening vinden.

Voor Zuilen/Elinkwijk, Terwijde, Schepen-buurt, Lage Weide en Stichtse Vecht leidt elk plan tot hoge economische schadekosten gezien het aantal woningen en kantoren.
In 2014 is hier al uitgebreid op gewezen.

7

☀️ Waar zijn de alternatieven?

Het zonnige alternatief waarbij duurzame energie wordt opgewekt door zonnepanelen heeft in de hele stad potentie, zeker op overheidsgebouwen. Hoe staat het daarmee?

Bedrijven, de grootste energieverbruikers, blijven achter bij het verduurzamen van hun energiehuishouding. Hun bijdrage is 2% tov 7% door burgers, staat in een gemeenterapport. Naast een enkel groot initiatief op Lage Weide zijn veel bedrijfsdaken leeg. Waar bleef in de afgelopen 10 jaar *hét* zonnepanelen-alternatief voor Lage Weide?

Welk deel van de regionale energieopgave (RES) vullen overheden in met energiebesparingen?Welke plannen draagt Utrecht daarvoor aan?

Kiezers verwachten van politici inzicht in zinvolle duurzame alternatieven voor er zoekgebieden voor mega windmolens worden afgekondigd. Utrechters willen intelligent worden geïnformeerd, niet betutteld!

7a

☀ Het alternatief van Rijnenburg

Buren van Rijnenburg & Reierscop hebben vroeg in het proces een zonnealternatief omarmd dat 230 ha zonne-energie (160 GWh) omvat. Dit plan kan in fases worden uitgevoerd, grondeigenaren hebben er oren naar. Bovendien is het plan niet ongunstig voor noodzakelijke woningbouw.

Het Utrechts college steunt nu een plan met 45 GWh aan windenergie (3x15 GWh) en 18 GWh aan zonne-energie (26 x 0,7 GWh). Dit levert slechts 63 GWh op. Onzeker is of dit tot een haalbare windmolenopstelling kan leiden.

Opnieuw zeggen burgers hier tegen college en raad dat er niet naar hen wordt geluisterd.

Met een te sturende rol van overheden loopt Nederland het risico dat burgers gedemotiveerd raken om bij te dragen aan klimaatdoelen. Zo wordt de energietransitie ondergraven.

8 Met SDE-subsidies worden nut en effectiviteit onvoldoende aangetoond

Lage Weide is een windluw gebied.

Er wordt nu onvoldoende aangetoond dat windmolens op land in windluwe gebieden rendabel zijn, ook met subsidie. Of opwegen tegen duurzame alternatieven.

Op Lage Weide is de windsnelheid op 200 meter hoogte gem. 6-7 meter per seconde. Met risico's van stilstand, etc. leidt dit tot onderproductie en zwakke business cases.

Het subsidiëren van windmolens in windluwe gebieden is verspild publiek geld.

Rapport: 'Vergelijkend onderzoek: Windturbinelocaties in wind- luwe en wind-rijke gebieden'

Lammergier in Noord-holland geraakt door wiek van windmolen, mei 2021

9

Ook windmolens zorgen voor vervuiling en natuurschade

De technische levensduur is vele malen langer dan de SDE subsidiegrens van 25 jaar. Daarna worden molens schroot.

Mega-windmolens moeten hun CO2-footprint terugverdienen. Dit duurt minimaal 1-2 jaar per windmolen.

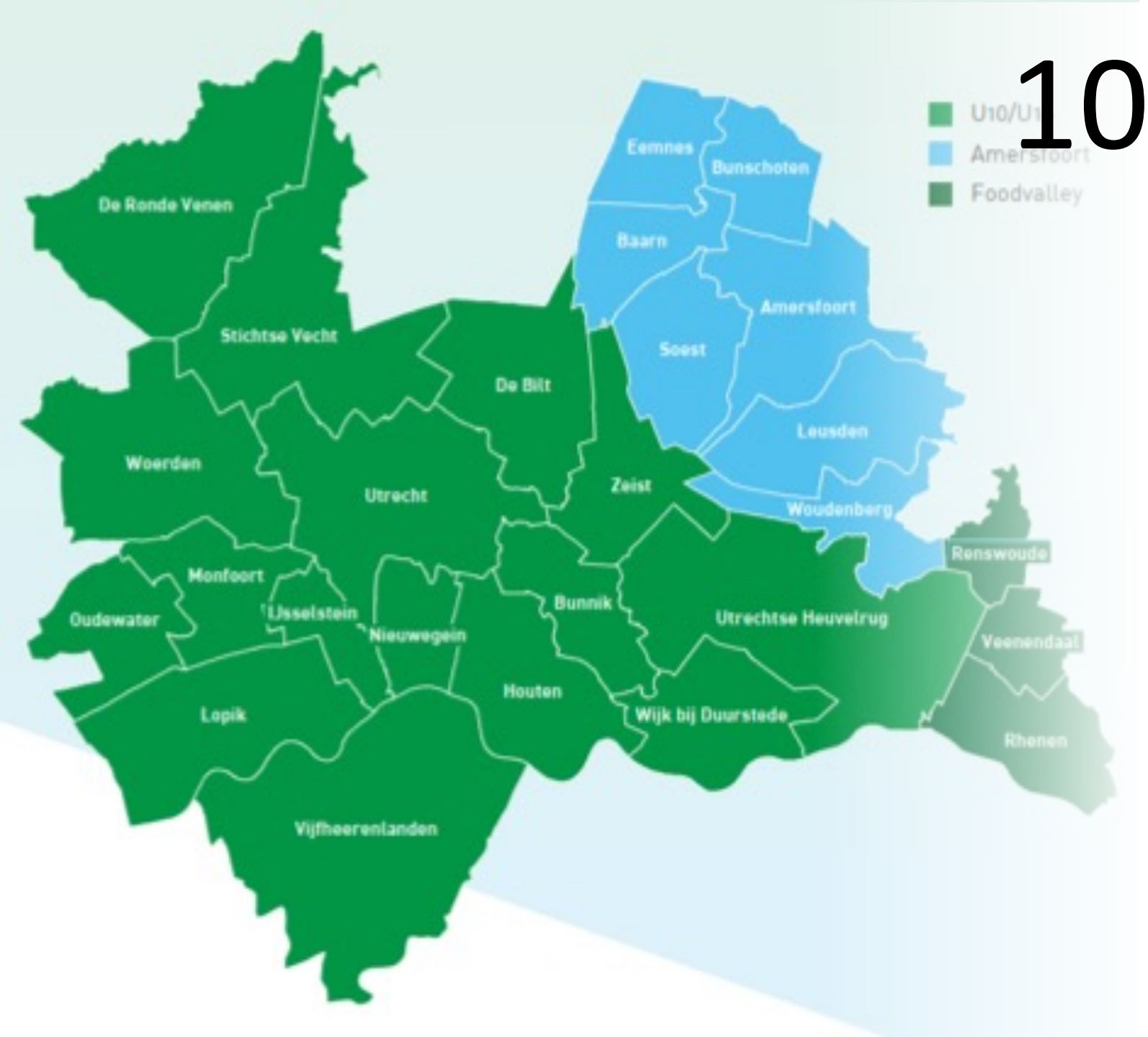
Grote magneten in windmolens worden gemaakt van delfstoffen die bv. in China leiden tot ernstige milieuschade.

Energiecentrales schakelen fossiele noodstroomaggregaten bij in perioden van windluwte. Vaak, zegt Nuon.

Worden deze effecten in CO2-belasting serieus meegenomen bij besluiten?

In de Flora en Fauna-wet staat welke soorten beschermd moeten worden. Vanaf 2015 zijn windmolens hiervan vrijgesteld. Snapt u het nog?

Mensen zijn geen vogelvrije natuursoort!



10 Er is geen Noodzaak

De Regio Utrecht (U16) bestaat uit 16 gemeentes. U16 heeft een concept voorstel ingediend voor 1,8 TWh, terwijl de eis uit de RES 1,2 TWh is, ofwel 50% meer dan opgelegd. Dit is onnodig, boven-proportioneel en uit kostenoogpunt onverstandig.

Windmolens zijn niet persé nodig. Met zon kun je al 1.2 TWh halen. Grootschalige windopwekking hoort op zee; in het landelijk klimaatakkoord wordt 60% van de duurzame energie op zee opgewekt. Dit gebeurt nagenoeg zonder subsidie en overlast. Dat is een betere keuze dan (fragmentarische) opwekking op land.

Het regiovoorstel bestaat uit 3 onderdelen: zon op dak van grote gebouwen (0.5 TWh) en 800 ha. zonnepark (0.6 TWh). Het onderdeel 45 grote windturbines (0,7 TWh) kan komen te vervallen want op 800 ha is met de huidige zonnepanelen 0,8 TWh te behalen.

Volgens ontwikkelaars van zonne-energieparken wordt de opbrengst van zonne-energie veelal te laag ingeschat. Men rekent tegenwoordig met 1 GWh per ha. Dit betekent dat er nu op 800 ha geen 0,6 TWh maar 0.8 TWh kan worden opgewekt.

De regio Utrecht kan alleen met zonne-energie, met een opbrengst van minimaal 1,1 TWh en maximaal 1,3 TWh, ruimschoots voldoen aan de proportionele RES bijdrage voor het klimaatakkoord.

Waarom gebeurt dat niet?

Tot slot…onze fijne, gezonde en leefbare stad

"Mijn voornaamste vraag is: in wat voor stad willen wij leven? Mijn antwoord is dat Utrecht een stad moet zijn die fijn is voor iedereen. Ik geloof erin dat we van de stad een gezonde en fijne plek kunnen maken..”
Wethouder Lot van Hooijdonk (Groen Links) op de gemeentesite

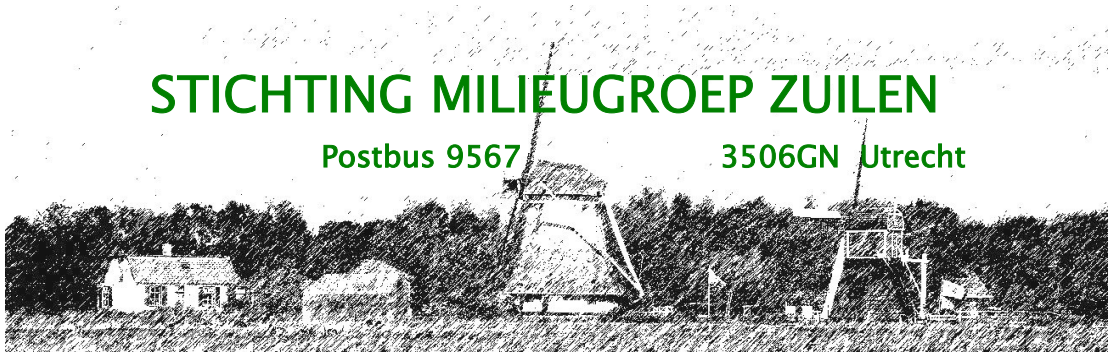
Gesprekken die wij tot dusver hadden met zittende raadsleden, en zeker de RIB in mei 2021 over zoekgebieden energie, leren iets anders. Bewoners, werknemers en ondernemers, kortom kiezers en hun wensen, staan niet op nummer 1 bij zittende politici en de voor hen werkende ambtenaren.

Raads Informatie Bijeenkomst (RIB) van 18 mei jl. (windmolens vanaf minuut 30:00)
Hoe de betrokken ambtenaar tegen raadsleden praat over Lage Weide en omliggende woonwijken, en bewoners als abstracte tegenstand wegzet, en vervolgens de Nieuwe Hollandse Waterlinie afvinkt, is een aanfluiting voor het begrip volksvertegenwoordiging. Bewoners en hun wensen leven kennelijk niet. De mens als natuursoort. Wat zij van 2011-2014 met kennis van zaken, zorg en inspanning hebben aangedragen is niet bij stilgestaan in de voorbereiding. Met welke alternatieven kunnen we de RES-bijdrage invullen: hoezo? Politieke voorkeuren, tactische doelen, wettelijke kaders en beleidsafwegingen, kortom abstracties, domineren gedachten en handelen.

Dit moet veranderen, Utrecht! Iedereen is voor duurzaamheid. Alle burgers zijn nodig voor klimaatdoelen. In 2014 heeft een meerderheid duidelijk gemaakt dat windmolens niet passen bij een fijne stad en een gezonde, leefbare woonomgeving. Achterhaald besluit? Dat zien we in maart 2022!

STICHTING MILIEUGROEP ZUILEN

Postbus 9567 3506GN Utrecht



Gemeenteraad Utrecht
uitsluitend per email
Stadhuisbrug 1,
3511 JK Utrecht

per mail	raadsleden@utrecht.nl raadssecretariaat@utrecht.nl
onderwerp:	bijdrage RIB 7 sept. 2021 RES – 400 meter –
uw kenmerk	8491346/20210118/HK
ons kenmerk	20210906-RES

Utrecht, 6 september 2021

Geachte raadsleden,

Op 22 januari bent u door de heer X. YZABC namens wethouder KLMNOP geïnformeerd over de 'Onderbouwing zoeklocaties energie in RSU'. Milieugroep Zuilen verbaast zich in hoge mate dat industrieterrein Lage Weide opnieuw tot zoekgebied voor windturbines is verklaard. Terwijl die locatie in 2013/2014 al ongeschikt werd verklaard na uitgebreid onderzoek (o.a. bij een ingenieursbureau in Amersfoort) waarbij de toen gangbare molens zijn doorgerekend aan de hand van modellen en projecties op Lage Weide. De toen geldige regelgeving (2011) werd toegepast.

In de raadsbrief van 22 januari wordt bij herhaling gesproken over een afstand tot woningen van 400 meter. Terwijl het volgens de opsteller, ook binnen een kleinere afstand kan. "Bewoners en betrokkenen moeten blij zijn met de genereuze opstelling van de gemeente", zo wordt gesteld. Er zijn zeker drie passages in de raadsbrief die vragen oproepen over die 400 meter.

1) Waar komt dat getal vandaan? Het lijkt uit de lucht gegrepen en niet onderbouwd. Graag neem ik de raadsleden mee in mijn zoektocht. Zie bijlage. De passages zijn genummerd ABC.
2) Hoe kan de wethouder garanderen dat er "slechts" 9% ernstig geluidgehinderden zijn als bijvoorbeeld op 400 meter windturbines worden neergezet. Waarom zou dat acceptabel* zijn?
3) Als uiteindelijk tot daadwerkelijke planvorming wordt overgegaan komt de aanvrager in een verplichte plan MER niet weg met dergelijk flinterdunne onderbouwing.

Met vriendelijke groet,

Namens de Stichting Milieugroep Zuilen
Q. RST, bestuurslid

* The Danish cross-sectional study (Poulsen et al, 2019a) made use of a cohort of 583,968 addresses and studied the association between modelled WT sound levels above 24 dB at the façade and low frequency sound level indoor and the use of prescribed sleep medication. Age, gender, income, education, marital status, type of dwelling and distance to a nearby road were included as important confounders. Results showed that a **five-year averaged outdoor night time WT sound level of 42 dBA or more was weakly associated with use of sleep medication** with an odds ratio (OR) of 1.14 [95% confidence interval (CI):0.98, 1.33) per 10 dB increase. No association was found that was related to the indoor sound level. Further analysis showed the strongest associations for the older age groups. The risk of bias was estimated to be medium, since this is an ecological study, in which the data are analysed at group/population level, rather than at individual level.

A. In de potentieelstudie hebben we projecties gemaakt op basis van afstanden van 300, 500 en 800 meter.
   - Welke potentieelstudie? U bedoelt het rapportje van bureau "Over Morgen" [10-03-2020]?

B. De afstand van 400 meter is overgenomen van de recent door de provincie Utrecht gepubliceerde 'digitale toolkit windenergie'.
   - *In december 2020 is de 'Toolkit windenergie' beschikbaar gesteld aan betrokken partijen en adviseurs ten behoeve van de participatie. Dit is een digitale omgeving plus een geschreven toelichting gericht op professionals, waarin kaarten uit de Ontwerp Interim Verordening samen met kaarten van beperkingen voor het realiseren van windturbines die voortvloeien uit nationale wet- en regelgeving, afkomstig van het Nationaal Programma RES bijeen zijn gebracht. De Toolkit is behulpzaam bij het uitwerken van en communiceren over (potentiële) zoekgebieden en locaties richting de RES 1.0 en erna.*
   - *Ten slotte heeft de provincie visualisatietools ter beschikking gesteld, namelijk de Windplanner en Tygron. De Windplanner is ingezet bij het proces in Rijnenburg en bij windpark Goyerbrug. Meerdere gemeenten hebben interesse getoond om gebruik te maken van deze visualisatietools voor participatietrajecten in zoekgebieden in de fase na het vaststellen van RES 1.0.*

   Zie Participatie voor en door de provincie Utrecht [29-apr-2021]

   UTRECHT (X. YZABC. en de wethouder) hebben helemaal niet gedaan wat wordt aangeraden:
   2019 https://www.binnenlandsbestuur.nl/Uploads/2019/7/Handreiking-zon-en-wind.pdf
   2018 https://www.npbo.nl/handboek-burgerparticipatie-bij-windenergie-op-land
   NPBO is speeltje van economische zaken…

C. De *wettelijke geluidnorm voor windmolens, gaat gepaard** met een mate van hinderbeleving die door de *wetgever acceptabel is bevonden*** . Volgens het RIVM ondervindt 8 tot 9% van de omwonenden die belast worden met het geluidniveau dat hoort bij de wettelijk norm, ernstige geluidhinder***.

   * Verhullend taalgebruik. Weest op uw hoede.
   ** Welke wet? Welke wettelijke norm?
   *** Waarom zou 9% acceptabel zijn? Beleid zou op terugdringen van overlast gebaseerd moeten zijn.

RIVM 2019-0227
"Motie Schonis en de WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid (2018) Het doel heiligt de middelen"

- P.81 De normen voor geluid van windturbines zijn pas in 2011 vastgesteld. Hierbij is de dosismaat gewijzigd van LA,RT naar Lden. Er is geprobeerd een norm neutrale omzetting te realiseren. Hierbij is uiteindelijk gekozen voor 47 dB Lden en 41 dB Lnight. Dit kwam overeen met 9% ernstige hinder.
- P.82 Omdat de normen voor windturbines pas later zijn opgesteld, heeft men bij het bepalen daarvan wel gebruik kunnen maken van een bron- specifieke BR-relatie. Het gaat om de BR-relatie die is afgeleid door Janssen et al [85]. Deze BR-relatie is echter gebaseerd op slechts drie studies. Dit wijkt af van de andere BR-relaties: De bestaande BR-relaties voor bijvoorbeeld geluid van wegverkeer zijn echter op een veel groter aantal studies gebaseerd.

- P.87 Voor geluidniveaus hoger dan de advieswaarden van de WHO is in tabel 5.1 en tabel 5.2 weergegeven hoeveel personen in Nederland gedurende een etmaal en in de nachtperiode zijn blootgesteld aan geluidniveaus van weg-, rail-, en vliegverkeer en windturbines hoger zijn dan de WHO- advieswaarden. [Windturbines WHO advieswaarde (Lden) 45]. In 2015 zijn dat er 9100.

Het woord afstand en het getal 400 komen beiden niet in het rapport voor.

Windmolens en gezondheid
https://www.rivm.nl/windenergie/windmolens-gezondheid

RIVM heeft onderzoek gedaan naar de gezondheidseffecten van het geluid van windturbines, door alle wetenschappelijke literatuur tussen 2017 en 2020 over de gezondheidseffecten van het geluid van windturbines te analyseren en te evalueren. Deze review is een update van een vergelijkbaar overzicht uit 2017 over de voorgaande jaren.

https://www.rivm.nl/publicaties/health-effects-related-to-wind-turbine-sound-update

- Uit de literatuurstudie blijkt dat hinder optreedt als gevolg van geluid: hoe sterker het geluid (in dB) van windturbines, hoe groter de hinder ervan. Uit de literatuur bleek niet dat het zogeheten 'laagfrequent geluid' (lage tonen) van windturbines voor extra hinder zorgt tot die gerelateerd aan "gewoon" geluid.
- Voor andere gezondheidseffecten zijn de resultaten van wetenschappelijk onderzoek niet eenduidig: deze effecten hangen niet duidelijk samen met het geluidniveau, maar soms wel met de ervaren hinder.
- De literatuur liet duidelijk zien dat omwonenden minder hinder hebben van de windturbines als ze betrokken werden bij de plaatsing ervan. Door mee te kunnen denken over de plaatsing en de balans tussen kosten en baten, ervaren omwonenden minder hinder. Het is daarom belangrijk zorgen van omwonenden serieus te nemen en hen te betrekken bij het planningsproces en de plaatsing van windturbines.

Rapport V1.3 "Over Morgen" [10-03-2020]
Vestas V150 tiphoogte 241 meter **minimale afstand 241 meter** [zonder onderbouwing of verwijzing]

- Om inzicht te krijgen in de mate waarin afstanden voor geluid bepalend zijn voor het bepalen van de potentie voor windenergie in de gemeente Utrecht is een drietal scenario's voor de wijze waarop er met afstanden tot geluidsgevoelige objecten rekening kan worden gehouden doorgerekend. Zie figuur 11, waar drie contouren in zijn opgenomen: 300m / 500m / 800m. Deze contouren zijn getrokken om woningen.

Raadsinformatiebijeenkomst

Dossiernummer	1944
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	7 september 2021
Agendapunt	1.1
Omschrijving	Raadsvoorstel Regionale Energiestrategie 1.0
ID	2100
Behandelend ambtenaar	Inge van de Klundert
Telefoon	14030
E-mail	I.van.de.klundert@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Energie
Referendabel	Ja
Raadsadviseur (lijst)	Manon Leenders/Circulaire economie, Energie, Groen, Markten&Havens, Openbare ruimte, Wonen/030-2863710

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	**7 september 2021**
Commissie Stad en Ruimte	23 september 2021
Gemeenteraad	7 oktober 2021

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Regionale Energiestrategie 1.0

Beleidsveld	Energie
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Inge van de Klundert
Kenmerk	8887392
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

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

1. In te stemmen met de Utrechtse inzet van het resultaat van 0,523 TWh aan projecten plus grootschalig zon op dak voor het regiobod, waarbij de regionale afspraak is gemaakt om binnen de RESU16 samen kansrijke gebieden voor duurzame opwek te blijven verkennen om planuitval op te vangen.
2. In te stemmen met het regiobod van 1,8 TWh;
3. De Regionale Energie Strategie (RES) 1.0 vast te stellen, inclusief de bijlagen 1, 4, 5, 6, 7, 8 en 12 en het college op te dragen hier uitvoering aan te geven in regionaal verband.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting
Het voorliggende besluit is de afronding van het proces om tot een Regionale Energiestrategie 1.0 (RES 1.0) te komen. Met de RES1.0 leggen zestien gemeenten, provincie Utrecht en vier waterschappen vast met welke ambitie en hoe zij de regionale energievoorziening gaan verduurzamen mede op basis van hun individuele bijdrage.

Context
Aanleiding
Eén van de afspraken uit het Klimaatakkoord (28 juni 2019) is dat in regionaal verband een Regionale Energie Strategie (RES) wordt opgesteld, omdat de energieopgave een gezamenlijke opgave is die over gemeentegrenzen heen reikt. Gemeenten maken gebruik van dezelfde netinfrastructuur. Energieprojecten in buurgemeenten kunnen een impact hebben op andere gemeenten en vice versa. In de RES moet invulling worden gegeven aan een regionale bijdrage aan de landelijke doelstelling van 35 TWh om elektriciteit op te wekken door middel van hernieuwbare energie zoals (grootschalig) zon en wind. Onderdeel van de RES is ook een Regionale Structuur Warmte (RSW) waarin de verdeling van de bovengemeentelijke duurzame warmtebronnen centraal staat. De voorliggende RES U16 is één van de dertig Regionale Energie Strategieën die in Nederland zijn of worden opgesteld.

Proces
In het RESU16-proces zijn drie hoofdproducten benoemd waarover de raad een besluit neemt: 1) een startnotitie (3 oktober 2019), 2) een concept- bod en ontwerp-RES (17 september 2020) en 3) een RES 1.0 met het regiobod. In dit voorstel wordt het eindproduct de RES1.0 voorgelegd voor besluitvorming. In het Klimaatakkoord is afgesproken dat de raad vóór 1 juli 2021 een besluit neemt over de RES1.0. Vanuit RESU16 verband is richting het Nationaal Programma RES (NPRES) aangegeven dat het streven is vóór 1 oktober 2021 besluitvorming af te ronden over de RES1.0. De minister heeft vooralsnog aangeven aan de deadline van 1 juli 2021 vast te houden. Het is niet bekend wat de gevolgen zijn van het later opleveren van de RES1.0 uit de U16. De RES1.0 is onder voorbehoud van besluitvorming in de U16 parlementen aan het NPRES gestuurd, zodat zij hun analyses over de bijdrage van de regio's aan de landelijke doelstelling kunnen starten.

We actualiseren de RES elke twee jaar om voldoende flexibel te zijn om in te kunnen spelen op nieuwe ontwikkelingen en technieken. De RES 1.0 is de eerste uitgewerkte Regionale Energie Strategie van de regio U16. We verwachten in 2023 de RES 2.0 ter besluitvorming voor te leggen.

Regionale besluitvorming
Met dit raadsvoorstel sluiten we aan op de U10 Governance zoals is toegelicht in de raadsbrief van 22 januari 2020 U10 Governance 2020-2025. In het Governance voorstel is voor de besluitvorming opgenomen dat voor regionale voorstellen:
1) voor grote strategische opgaven gewerkt wordt met twee-fasen besluitvorming;
2) voorzien wordt in een lokale vertaling en;
3) gestimuleerd wordt om de methode van consent toe te passen.

In het kader van de twee-fasen besluitvorming vormen de eerder vastgestelde Startnotitie RESU16 en het ontwerp-RES de eerder vastgestelde kaders. In deze tweede fase ligt een definitief RES1.0 ter besluitvorming voor. Wat betreft het punt van de lokale vertaling, hebben we in dit voorstel de Utrechtse inzet als apart beslispunt geformuleerd. We hebben u eerder over de Utrechtse inzet op de regiotafel geïnformeerd in diverse raadsbrieven. We geven de verschillen aan tussen de lokale en regionale belangen. Tot slot geven we aan hoe met de in de raad aangenomen moties bij zowel de Startnotitie als de Ontwerp-RES is omgegaan.

De RES 1.0 is opgesteld in afstemming met 21 overheden. Deze 21 overheden hebben ervoor gekozen gezamenlijk te werken aan de realisatie van de klimaatdoelen en bij te dragen aan de landelijke doelstelling voor grootschalige opwek. De afspraken tussen deze 21 overheden zijn opgenomen in het definitief bod RES 1.0. Alle moties en amendementen van alle overheden op de RES1.0 worden besproken op de regionale bestuurstafel RESU16 om gezamenlijk te bepalen welk vervolg er aan gegeven kan en/of moet worden.

Beoogd effect
Met de RES 1.0 beogen we de CO_2-uitstoot in de RES U16 te beperken door het verduurzamen van

de gebouwde omgeving met duurzame warmtebronnen en het opwekken van duurzame elektriciteit. Daarmee leveren we een eerste bijdrage aan de landelijke doelstelling van 95% reductie van CO_2-uitstoot in 2050. Vanuit de RESU16 doen we een haalbaar en realistisch bod om bij te dragen aan de landelijke taakstelling voor hernieuwbare elektriciteit.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

- Raadsbrief Bouwstenen voor het U10 ruimtelijke economisch programma: 25 januari 2019, kenmerk 5917350
- Raadsbrief Vervolgaanpak Regionale Energiestrategie, 3 mei 2019, kenmerk 6072912/20190502SW
- Raadsmemo Raadsvoorstel Startnotitie RES U16, 24 september 2019, kenmerk 6904031/20190923IK
- Raadsmemo Memo en amendementen rondom Startnotitie RES U16, 2 oktober 2019, kenmerk 6931410/20190102IK
- Raadsvoorstel Startnotitie RES U16, 3 oktober 2019, kenmerk 630887
- Raadsbrief Startnotitie RES U16, 11 november 2019, Kenmerk 6979391/20191021IK
- Raadsbrief RES U16 zienswijzen moties en amendementen en planning, 27 februari 2020. Kenmerk 7275738/20200130IK
- *Memo beantwoording vragen nav RIB raadsvoorstel ontwerp RESU16 (20 mei 2020) kenmerk 7546209/200512IK*
- *Raadsvoorstel ontwerp-RES (aangenomen 17 september 2019)*
- *Raadsbrief Participatie energietransitie en Stadsgesprek Nieuwe Energie (20 november 2020) Kenmerk 8112978/20201029IK*
- *Raadsbrief Inzet U16-regio voor Regionale Energiestrategie 1.0 (8 december 2020), Kenmerk 822142/20201201IK*
- *Raadsbrief Onderbouwing zoeklocaties energie in RSU (22 januari 2021) Kenmerk 491346/20210118/HK*
- *Raadsbrief Uitstel opleveren RES 1.0 (3 maart 2021) Kenmerk 8623626/20210302IK*
- *Raadsbrief Potentie zon op dak in RES Concept-bod (31 maart 2021) Kenmerk 8698695/20210323/FV*
- *Mondelinge vragen Recht op de waarheid over ruzie aan de RES-tafel (1 april 2021)*
- *Raadsbrief Inzet in RESU16 voor RES1.0 (26 april 2021) Kenmerk 8792100/20210421*
- *Raadsbrief Uitkomsten Stadsgesprek Nieuwe Energie, 25 mei 2021. Kenmerk 8882328/20210520/SG*

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	In te stemmen met de Utrechtse inzet van het resultaat van 0,523 TWh aan projecten plus grootschalig zon op dak voor het regiobod, waarbij de regionale afspraak is gemaakt om binnen de RESU16 samen kansrijke gebieden voor duurzame opwek te blijven verkennen om planuitval op te vangen.
Argumenten	
1.1	De inzet van Utrecht in de RES1.0 houdt geen rekening met mogelijke planuitval
	Vanaf de start van het RES proces is de verantwoordelijkheid van de stedelijke omgevingen als grote energieverbruiker een belangrijk gespreksonderwerp in de RES geweest. Pas als wij een maximale inspanning leveren, kunnen we verwachten dat andere regiogemeenten een stapje extra willen zetten. Uitgaande van de zoekgebieden energie, zoals die in de RSU2040 (raadsvoorstellen 25 april 2021 onder voorbehoud van besluitvorming) in kaart zijn gebracht is een Utrechtse inzet voor de RES1.0 geformuleerd. Zoals afgesproken in het Klimaatakkoord zijn we daarbij uitgegaan van plannen die in 2025 concreet kunnen zijn. Voor een aantal van deze gebieden geldt dat de afweging tegen het provinciale en gemeentelijke beleid, andere bestaande of gewenste functies en de besluitvorming over deze locaties nog moet plaatsvinden. Bij deze inzet is dus geen rekening gehouden met planuitval. Daarom is bij onze inzet in regionaal verband een belangrijke kanttekening meegegeven; in de stad hebben we zelf weinig tot geen ruimte om tegenvallers op tevangen. Daarom is er de

	regionale afspraak gemaakt om binnen de RESU16 samenkansrijke gebieden voor duurzame opwek te blijven verkennen om mogelijke planuitval op te vangen.
1.2	De Utrechtse inzet van 0,523 TWh is opgebouwd uit lopende projecten waarover u eerder heeft besloten, projecten waarover besluitvorming nog moet plaatsvinden en grootschalig zon op dak
	De kwantitatieve inzet van Utrecht van 0,523 TWh (523 GWh) is opgebouwd uit een optelsom van alle projecten die op dit moment bekend zijn: *Lopende projecten waarover u eerder heeft besloten (0,285 TWh):* Vooruitlopend op de RES waren we in eerdere jaren al bezig met een aantal zonne- en windprojecten in Vleuten-de Meern. In de Ontwerp-RES zijn die lopende projecten op Utrechts grondgebied als inzet voor de Ontwerp-RES vastgesteld te weten: Energielandschap Rijnenburg en Reijerscop en een drietal zonnevelden; Meijewetering, Geluidswal A12 en Haarrijnseplas. Over deze projecten heeft u het
	afgelopen jaar besloten: raadsvoorstel Energielandschap Rijnenburg en Reijerscop (9 juli 2020) en zonnevelden Meijewetering (1 oktober 2020), geluidswalA12 en Haarrijnseplas (15 oktober 2020). *Projecten die sinds de Ontwerp-RES nieuw in beeld zijn gekomen en waarover nog geen raadsbesluit is genomen (0,07 TWh):*: Vanaf het vaststellen van de Ontwerp-RES (17 september 2020) tot aan het aanbieden van dit raadsvoorstel RES1.0 zijn een aantal nieuwe gebieden in beeld gekomen voor een bijdrage aan de verstedelijkingsopgave van onze stad en dan met name de functies: recreatie, sport én energie. Het gaat om Ockhuizen, het Utrecht Science Park (USP) en Voordorpse Polder; alle drie zoekgebieden energie in de RSU2040. Voor het onderzoek naar een (her)inrichting van het gebied Ockhuizen hebben we een startdocument vastgesteld (raadsbrief Startdocument Ockhuizen, 8 februari 2021). In de nog vast te stellen Omgevingsvisie USP is 'zichtbaar duurzaam en gasvrij' één van de vier ambities. Voor Voordorpse Polder wordt een verkenning voorbereid. We verwachten dat mogelijke initiatiefnemers voor deze gebieden voor 2025 concrete plannen zouden kunnen maken zodat ze kunnen meetellen in de RES1.0. Een inschatting van de energieopbrengsten van de nieuwe gebieden is gemaakt (Raadsbrief Onderbouwing zoeklocaties energie, 22 januari 2021). In deze gebieden kan op basis van ruwe inschattingen maximaal 0,07 TWh duurzame energie geproduceerd worden: 0,052 TWh zonne-energie als 50% van het gebiedsoppervlak gebruikt wordt en twee windmolens van in totaal 0,018 TWh. Of deze ruimte daadwerkelijk beschikbaar komt voor duurzame energie hangt van drie factoren af: (1) weging van andere opgaven en waarden in deze gebieden, (2) medewerking van grondeigenaren en (3) de businesscase voor initiatiefnemers. Het is dus niet zeker dat deze 0,07 TWh realiseerbaar is. In de overige zoekgebieden energie in de RSU 2040 (Dorpeldijk, Noorderpark, Fort Blauwkapel en Lage Weide) verwachten we vooralsnog voor 2025 geen concrete plannen van initiatiefnemers of grondeigenaren. Deze zoeklocaties zijn met name waardevol voor de realisatie van grootschalige opwek na 2030. *Grootschalig zon op dak (0,168 TWh)* Zoals aangegeven in raadsbrief inzet in RESU16 voor RES1.0 (26 april 2021) zijn er een aantal redenen om nu niet de ambitie op grootschalige zon op dak uit de Ontwerp-RES (0,168 TWh) te verhogen. Wat betreft de beschikbare netcapaciteit blijkt uit de onderzoeken van Stedin die in het kader van de RES1.0 zijn gedaan, deze factor op korte termijn waarschijnlijk niet belemmerend zal zijn in Utrecht. Het stoppen van de SDE++ regeling in 2025 is wel een belangrijke factor. Ook biedt de SDE++ regeling geen financiering om kosten voor het oplossen van technische belemmeringen, zoals het verstevigen van de dakconstructie of het plaatsen van lichtgewicht panelen. Omdat deze belemmeringen onzekerheden geven in de verdere groei richting 2030, verhogen we daarom onze ambitie voor het onderdeel grootschalig zon op dak nu niet.

Uit het regionale onderzoek naar zon op dak komt een hogere operationele hoeveelheid zon op dak voor Utrecht naar voren dan wij u eerder in de raadsbrief hebben gemeld. Een mogelijke verklaring is dat de methodiek van Mapgear die gebaseerd is op luchtfoto's ook aaneengesloten salderingsprojecten als een grootschalige zon op dak project meetelt. Of die allemaal mogen meetellen bij de grootschalige opwek voor de RES is niet zeker. Utrecht kiest ervoor om aan te sluitenbij de methode die het NPRES adviseert, namelijk door de gegevens van de door RVO gemelde verstrekte SDE+ beschikkingen (peildatum januari 2021) te gebruiken.Hierbij tellen we de gerealiseerde postcoderoos projecten in Utrecht op. Welke methode ook wordt gebruikt, het is duidelijk dat Utrecht een hoge potentie voor het realiseren van grootschalig zon op dak heeft en dat de huidige ambitie van 0,168 TWh een stevige ambitie is.

Kanttekeningen/Risico's

1.1. Het raadsvoorstel RES1.0 moet voor de afronding van de besluitvorming over de RSU 2040 worden aangeboden aan de raad.

De besluitvorming over de RSU 2040 vindt plaats voordat besluitvorming over de RES1.0 plaatsvindt. De input van de RES1.0 is gebaseerd op de in de RSU aangewezen zoekgebieden energie. Naar verwachting vindt de besluitvorming over de RSU 2040 voor de zomer 2021 plaats en de besluitvorming over de RES1.0 na de zomer 2021. Het raadsvoorstel van de RES1.0 moet vanwege de gevraagde tijdige behandeling vóór 1 oktober in de raad, al voor definitieve besluitvorming over de RSU2040 worden aangeboden aan de raad. Mogelijk wijzigingen die naar aanleiding van de besluitvorming over de RSU in de RES en met name de Utrechtse inzet moeten worden doorgevoerd, zullen via een strekt ter vervanging worden voorgesteld.

1.2 Het realiseren van de inzet van Utrecht is afhankelijk van de bereidheid van grond- en dakeigenaren om mee te werken en investeringen van exploitanten in de grootschalige opwek

Of de inzet van Utrecht voor 2030 wordt gerealiseerd is afhankelijk van de bereidheid van grondeigenaren om mee te werken en van de initiatiefnemers, energiecoöperaties en (markt)partijen om te investeren in grootschalige opwekking van elektriciteit en deze projecten te exploiteren.

Beslispunt

2 In te stemmen met het regiobod van 1,8 TWh

Argumenten

2.1 Het regiobod van 1,8 is realistisch, haalbaar en wordt onderbouwd met 4 bouwblokken waarin ruimte is voor mogelijke planuitval

Het concept bod uit de Ontwerp RES om uiterlijk in 2030 1,8 TWh duurzame elektriciteit op te wekken, is haalbaar. De onderbouwing van het regionale bod in de RES 1.0 bestaat uit vier bouwblokken:

Onderdeel van ons bod	Hoeveelheid in TWh totaal	Waarvan zon in TWh	Waarvan wind in TWh
Bouwblok 1: Gerealiseerde opwek + Pijplijnstatus 'zeker'	**0,438**	0,295	0,143
Bouwblok 2: Zon op dak	**0,3-0,5 TWh** (Ambitie in bandbreedte)		
Bouwblok 3: Lokale zoekprocessen van gemeenten	**1,164**	0,765	0,399
Bouwblok 4: Continue samenwerking en ontwikkeling	Hiervoor is nog geen ambitie op te nemen.		

Voor regionale projecten die al zijn gerealiseerd of die met de status 'zeker' in de pijplijn

	zitten (bouwblok 1) kunnen we met grote zekerheid zeggen wat de opbrengsten zijn. Voor Utrecht zijn in dit bouwblok alleen gerealiseerde zon op dak projecten opgenomen (op basis van SDE+ beschikkingen RVO). Bouwblok 2 heeft een bandbreedte omdat de realisatie van zon op dak veel afhankelijkheden kent zoals de medewerking van de eigenaar en de beschikbare netcapaciteit. Bouwblok 3 moet als een tussentijds resultaat worden gelezen van de lokale zoekprocessen die zijn geweest. Dit bouwblok maken we de komende jaren concreter bij de uitwerking van de zoekgebieden. Voor sommige projecten in dit bouwblok geldt dat ze bijna gereed zijn voor vergunningverlening, voor andere projecten geldt dat afwegingen tegen het lokale en provinciale beleid, aansluiting op het elektriciteitsnetwerk en lokale besluitvorming nog moet plaatsvinden. De gemeenteDe Ronde Venen levert haar bijdrage aan dit bouwblok later op. Voor de Utrechtse inbreng in dit bouwblok verwijzen wij u naar argument 1.2. In de praktijk betekent dit dat de plannen in dit bouwblok anders kunnen worden ingevuld of dat plannen kunnen uitvallen. Er is een lichte overprogrammering van plannen om de planuitval op te kunnen vangen. Bouwblok 4 onderstreept het belang om als samenwerkende overheden van de RES U16 samen kansrijke gebieden voor duurzame opwek te blijven verkennen. Deze nieuwe plannen zijn nodig in het geval dat huidige plannen niet haalbaar blijken en zorgenvoor de continue ontwikkeling en uitvoering naar de RES 2.0 en verder
Kanttekeningen en risico's	
2.1	<u>Er zijn knelpunten in het elektriciteitsnetwerk maar het bod is maakbaar</u>
	Netbeheerder Stedin heeft de aangeleverde zoekgebieden getoetst aan de elektriciteitsinfrastructuur en in beeld gebracht welke netinvesteringen waar en wanneer nodig zijn om de RESU16 bod maakbaar te maken. In de Netimpactanalyse (bijlage 9) zijn 19 'knelpunten' benoemd waar netinvesteringen nodig zijn om de opgegeven opwekvermogens aan te kunnen sluiten. Daarvan zijn er twee urgent, waaronder één in Utrecht. We zijn met Stedin in gesprek over het knelpunt Station Oudenrijn. Het Station Oudenrijn is gelegen in Rijnenburg en heeft een bovenregionale functie. De energietransitie evenals de woningbouwopgave vragen om renovatie en uitbreiding van het station waarbij zowel Tennet als Stedin zijn betrokken. We verwachten de planologische besluitvorming volgend jaar formeel te kunnen starten via het Utrechts planproces. Daarnaast dringt Stedin aan om tot een betere verhouding tussen zon en wind in de regio te komen. Deze is nu scheef; 16% van het voorziene opgestelde vermogen komt van wind, het overige deel is grondgebonden zonnevelden. Als de regio op deze manier op zon blijft inzetten, bereiken we eerder de grenzen van de capaciteit van het net en beperken we onze mogelijkheden richting 2040. Grootschalig zon op dak sluiten we aan op een andere (lagere) netwerkinfrastructuur, maar ook daarvoor geldt dat regionale afstemming handig is.
Beslispunt	
3	De Regionale Energie Strategie (RES) 1.0 vast te stellen, inclusief de bijlagen 1, 4, 5,6, 7, 8 en 12 en het college op te dragen hier uitvoering aan te geven in regionaal verband
Argumenten	
3.1	<u>De RES1.0 is volgens de eerder vastgestelde kaders van de Startnotitie RESU16 en de Ontwerp-RES uitgewerkt.</u>
	In 2019 stelde u de 'Startnotie RES U16' vast en in 2020 stelde u de Ontwerp- RES en concept-bod vast. De RES 1.0 is de uitwerking van deze eerdere besluiten en is opgesteld binnen de daarin gegeven kaders waaronder het eerder vastgestelde concept-bod van 1,8 TWh.
3.2	<u>Ruimtelijke kwaliteit is een belangrijk uitgangspunt</u>
	De meest duurzame energie is energie die niet hoeft te worden opgewekt. Besparen is daarom het uitgangspunt. Bij de bepaling van de hoogte van het concept bod van 1,8 TWhbij de Ontwerp RES is rekening gehouden met energiebesparing. Met besparingen kan het bod dus niet worden verlaagd, dat zit verwerkt in de hoogte van het bod. De landschappelijke

	impact van zon op dak is kleiner dan die van zonnevelden en windmolens. We zetten daarom maximaal in op zon op dak. Voor de invulling van het bod in zonnevelden en windmolens is voortgebouwd op de ruimtelijke uitgangspunten die in het Ontwerp-RES zijn vastgesteld zoals het benutten van potentie van windenergie langs infrastructuur, bedrijventerreinen en in agrarische gebieden. De in de RES aangewezen zoekgebieden moeten (groten)deels verder worden uitgewerkt door bijvoorbeeld de effecten op de omgeving en de natuur, veiligheid en aansluitbaarheid op het netwerk voor specifieke locaties te onderzoeken.
3.3	De Regionale Structuur Warmte (RSW) is onderdeel van de RES1.0 en gaat over de bovenlokale en regionale afstemming en samenwerking voor warmte
	De RSW 1.0 richt zich op bovenlokale en regionale afstemming ten behoeve van de warmtetransitie. In de regio zijn daarvoor afspraken gemaakt over monitoring en afstemming en thema's waarop we regionaal gaan samenwerken. Een gespreksleidraadvoor overleg over bovengemeentelijke warmtebronnen (bronnen met de potentie om in meerdere gemeenten warmte te leveren) is opgesteld en onderdeel van de RSW. De RSW 1.0 bevat ook een inventarisatie van de warmtebronnen in de regio, vergelijkbaar zoals Utrecht dit zelf in beeld heeft gebracht (raadsbrief Potentieelonderzoeken energie, 13 maart2020). Omdat er een wisselwerking is tussen de op te stellen TVW's en RSW is, hebben weregionaal afgesproken de TVW's te monitoren en te gebruiken als input voor de RSW2.0 die in 2023 moet worden geactualiseerd. Op dat moment is mogelijk ook meer bekend over de daadwerkelijke beschikbaarheid van de bovenlokale warmtebron aardwarmte in de RESU16. De overige potentiele warmtebronnen van de regio, zoals aquathermie zullen metname lokaal worden toegepast. De RSW heeft voor Utrecht op dit moment geen directe doorwerking in de Transitievisie Warmte Deel 1 (3 juni 2021).
3.4	Moties en amendementen aangenomen bij de Startnotitie RESU16 of het Ontwerp-RES zijn verwerkt
	Bij de besluitvorming over de 'Startnotitie RESU16 en het Ontwerp RES inclusief bod' zijn door de parlementen verschillende moties en amendementen aangenomen. In bijlage 12 is opgenomen hoe vorm en inhoud is gegeven moties en amendementen. De aangenomen Utrechtse moties bij zowel de Startnotitie als bij de Ontwerp-RES en concept-bod zijn (deels) verwerkt in de RES1.0. Het gaat om motie 2019/ 295 Streven naar 50% lokaal eigenaarschap, motie 2019/300 Biomassa in RES en motie 2019/299 Industrie en kantorenpark in Utrecht dragen aan de energietransitie. Deze uitgangspunten zijn opgenomen in de RES1.0. en verkennen we met regio om in toekomst uitvoering aan te geven. In bijlage 13 vindt u de inventarisatie van de legeskosten voor vergunningen zoals gevraagd in motie 2019/298 Regionaal afstemmen van legeskosten voor vergunningen duurzame energieopwekking. De inventarisatie heeft niet geleid tot regionale afstemming over de legeskosten. De volgende ingetrokken en overgenomen moties zijn verwerkt in de RES1.0: 2020/M276 Natuur en duurzame energie. De gedragscodes zon en wind op land zijn als uitgangspunten in de RES1.0 genoemd. Naar aanleiding van de moties 2020/M274 'Maak Maximaal gebruik van de daken in de regio' en 2020/M279 'Ambities zon op dak' zijn aanvullende onderzoeken uitgevoerd zoals u gemeld in raadsbrief 'Potentie zon op dak in RES conceptbod' (31 maart 2021). Deze onderzoeken zijn regionaal gedeeld en een aantal hoofdconclusies zijn in de RES1.0 als voorwaarden voor het realiseren van de potentie zon op dak benoemd. . Tot slot is de motie 2019/297 RES voor en door de stad verwerkt in het Stadsgesprek Nieuwe Energie waarover u in raadsbrief Uitkomsten Stadsgesprek Nieuwe Energie (25 mei2021). De genoemde moties beschouwen hiermee als afgehandeld.
3.5	De RES 1.0 wordt gerealiseerd door uitwerking in het eigen beleid en regelgeving

	De RES-samenwerking heeft geen juridische status en de RES heeft niet geleid tot verandering van de bevoegdheidsverdeling van de verschillende overheidslagen. Zo zijn gemeenten het bevoegd gezag voor zonneparken tot 50 MW en windparken tot 5 MW. De provincie is bevoegd gezag voor initiatieven tot 100MW. De RES 1.0 heeft na besluitvorming de status van een beleidsstuk. Voor realisatie moet de RES 1.0 uitgewerkt worden door de deelnemende overheden in het instrumentarium van de omgevingswet, pas dan is er sprake van een juridische status. Wij doen dit met de RSU2040 en in de Energievisie die later dit jaar aan u ter besluitvorming wordt voorgelegd..
Kanttekeningen en risico's	
3.1	<u>De RES 1.0 is een momentopname</u>
	De tijdspanne van de energietransitie is groot. De RES1.0 is daarom een momentopname van waar alle deelnemende overheden nu staan als het gaat om het realiseren van zon en wind tot 2030. De RES1.0 biedt het kader om in U16 verband gezamenlijk verder te werken aan deze grote opgave. We weten dat veel zoekgebieden in de RES1.0 de komende tijd verder worden uitgewerkt waarbij (ruimtelijke) afwegingen en het maatschappelijke gesprek nog moeten worden gevoerd. Dit betekent dat we rekening moeten houden met planuitval. We hebben daarom afgesproken om elk jaar de voortgang van de projecten te monitoren als voorbereiding op de RES2.0. Bijsturen op bepaalde onderdelen kan dan tussentijds plaatsvinden.
3.2	<u>De realisatie van de RES1.0 is afhankelijk van diverse randvoorwaarden</u>
	Voor een succesvolle uitvoering van de RES1.0 zijn we afhankelijk van diverse randvoorwaarden. Het Rijk moet de energietransitie financieel en in wet- en regelgeving mogelijk maken. Bovendien leven er maatschappelijk zorgen over de energietransitie, de impact op de leefomgeving en betaalbaarheid voor de inwoners. Deze afhankelijkheden bestaan en zijn benoemd in de RES 1.0.
3.3	<u>Indien de landelijke doelstelling niet wordt gehaald is een aanvullende regionale opgave mogelijk</u>
	Als de landelijke taakstelling van 35 TWh duurzame elektriciteitsopwek niet wordt gehaald, zullen regio's onderling in gesprek gaan om tot een verdeling over de resterende opgave te komen. Als deze gesprekken tussen de regio's niet tot een resultaat leiden, zal vanuit het NPRES een landelijke verdeelsystematiek worden ingezet die vanuit de landelijke koepels (VNG, Interprovinciaal overleg IPO en de Unie van Waterschappen) is opgesteld. Uit de appreciatie van het Planbureau van de Leefomgeving (PBL) die in februari 2021 verscheen is op basis de ingediende Ontwerp-RES'en een bandbreedte van 31,2 TWh - 45,7 TWh duurzame elektriciteitsproductie in 2030 opgeteld. Het is dus op basis van de Ontwerp-RES'en niet zeker dat de landelijke taakstelling van 35 TWh wordt gehaald.

Financiën

De RES 1.0 heeft vooralsnog beperkte financiële consequenties. De regionale uitvoeringskosten worden uitgewerkt in het Regionaal Uitvoeringsplan dat kort na besluitvorming over de RES 1.0 aan de dagelijks besturen wordt toegestuurd. We verwachten dat het Rijk financiële ondersteuning gaat leveren voor de uitvoering van het Klimaatakkoord vanaf 2022, waaronder de uitvoering van de RES. Dit is één van de randvoorwaarden waaronder het Klimaatakkoord door VNG namens gemeenten is ondertekend. Het nieuwe kabinet moet hier uitsluitsel over geven. De omvang van een mogelijke rijksbijdrage is niet bekend. Bij de ontwikkeling van het uitvoeringsplan werken we daarom met scenario's met daarin verschillende hoogtes van de rijksbijdrage.

De RES samenwerking is tot op heden bekostigd uit een rijksbijdrage (1,8 miljoen euro, uitgekeerd aan centrumgemeente Utrecht) en een deelnemersbijdrage naar rato inwonertal (0,186 miljoen euro bijdrage vanuit gemeente Utrecht voor 2020 en 2021). De verwachting is dat deze bedragen en inzet indicatief zijn voor de kosten in de volgende fase. De verwachte rijksbijdrage en regionale uitvoeringskosten zullen worden opgenomen in het programma

Bewoners en Bestuur, onderdeel bovengemeentelijke samenwerking U16. De gemeentelijke bijdrage zal worden bekostigd vanuit het programma Duurzaamheid, onderdeel Uitwerken van de energieambities

Naast de inzet in de uitvoering van de RES gaat gemeente Utrecht samen met de provincie inzichtelijk maken welke faciliterende ondersteuning provincie en Utrecht kunnen bieden. Het gaat dan voornamelijk om de inzet van capaciteit per 2022 en verder die we inzetten om onze ervaringen en kennis te delen met de regio, bijvoorbeeld op het gebied van het aanjagen van grootschalig zon op dak, energiebesparingsactiviteiten en de warmtevoorziening. De verwachting is dat het gaat om ongeveer 0,5 FTE per jaar. Deze capaciteitsinzet wordt ook bekostigd vanuit het programma Duurzaamheid, onderdeel Uitwerken van de energieambities.

Vervolg

De door parlementen vastgestelde RES 1.0 wordt uiterlijk op 15 oktober 2021 aan het NP RES verstuurd. Na de vaststelling van de RES 1.0 zijn er verschillende ijkmomenten afgesproken. Op deze momenten monitoren we in regionaal verband of de gezamenlijke realisatie op koers ligt. Daarnaast zijn er momenten waarop we aanvullende ambities en doelen stellen voor de periode tot 2050. Doelen voor de periode na 2030 moeten we vastleggen en onderbouwen in één van de volgende RES-versies.

- Iedere twee jaar actualiseren we de RES. Over de geactualiseerde versie wordt een besluit genomen in de parlementen, zodat de RES en de uitvoering ervan altijd een democratische basis heeft.
- In 2022 gaan de deelnemende overheden de RES 1.0 omzetten in ruimtelijk beleid, voor zover dat nodig is om de bijdrage van 1,8 TWh aan de landelijke doelstelling voor duurzame elektriciteit in 2030 te realiseren.
- In 2025 zullen de ruimtelijke procedures voor zonnevelden en windmolens worden afgerond, voor zover die nodig zijn om de bijdrage van 1,8 TWh in 2030 te realiseren.
- In 2030 zal de realisatie van 1,8 TWh duurzame elektriciteitsopwek gereed zijn.

Naast bovenstaande momenten, die zijn afgesproken in het Klimaatakkoord, zijn er ook informele bestuurlijke ijkmomenten. Deze momenten zijn er op gericht tijdig zicht te krijgen op planuitval en door consensus en in RES verband afspraken te maken hoe dit op te vangen. Deze momenten worden opgenomen in het Regionaal Uitvoeringsplan. Daarbij zijn in ieder geval de volgende ijkmomenten opgenomen:

- Q4 2021, uitkomsten besluitvorming door parlementen over RES 1.0 en verdiepende netimpactanalyse
- Voor zomerreces 2022, na de gemeenteraadsverkiezingen, mogelijke effecten coalitieakkoorden, check uitwerking in ruimtelijk beleid op schema
- Na zomerreces 2022, startbijeenkomst nieuwe bestuurscyclus
- Q3 2022, inventarisatie start planuitwerking (wind) initiatieven
- Vanaf december 2022: jaarlijkse monitoring op voortgang en eventuele planuitval

De ijkmomenten zijn voor de 3 RES'en binnen de provincie Utrecht gelijk (RESU16, RES Amersfoort, RES FoodValley). Op deze wijze wordt de samenhang geborgd en kan de provincie haar taken en rol uitvoeren. Om de RES 1.0 te kunnen uitvoeren en het vervolg te kunnen invullen, wordt een Regionaal Uitvoeringsplan opgesteld. Dit plan wordt aan colleges van B&W toegestuurd, evenals aan Gedeputeerde Staten en de Algemeen Besturen van de deelnemende waterschappen. De omvang en intensiteit van de regionale activiteiten zijn onder meer afhankelijk van de beschikbaarheid van financiële middelen vanuit het Rijk.

Daarnaast gaat de provincie samen met ons inzichtelijk maken welke faciliterende ondersteuning provincie en wij kunnen bieden aan de regio bij de uitvoering van de RES, inclusief een onderzoek naar meest effectieve inzet van het bestaande ontwikkelfonds voor energiecoöperaties. Het regionaal ontwikkelfonds moet dan helpen om meer opbrengsten voor maatschappelijke voorzieningen te genereren.

De RES is een bouwsteen van het Integraal Ruimtelijk Perspectief U16 en wordt bij de definitieve Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP) ingevoegd. Bij de besluitvorming over het definitieve IRP (verwachting december 2021) voegen we een memo over de RES toe aan het IRP. In dit memo staat beschreven waar de energieopgave andere opgaven aanvult en waar belangen kunnen botsen. In de volgende fase zullen de gemeenten het IRP verder uitwerken en concretiseren. In de

programmeringsfase kunnen gemeenten de opgaven in samenhang bekijken en verbinden. De RES1.0 geeft een doorkijk op de plannen tot 2030. Het IRP kijkt naar de plannen tot 2040.
Wij blijven in de regio benadrukken dat er rekening moet worden gehouden met een aanvullende opgave voor energie tot 2040 in het IRP.

De komende tijd wordt de samenwerking met het Rijk gezocht voor verkenningen naar mogelijkheden voor het opwekken van duurzame elektriciteit direct naast rijkswegen, op gronden van het Rijk. De Rijksoverheid heeft hiervoor het programma Opwek van Energie op Rijksvastgoed (OER) opgezet. Samen met provincie en gemeenten sturen we brieven aan de minister van Economische Zaken en Klimaat om onze wens tot samenwerking voor opwek van energie langs de infrastructuur in de regio en meer specifiek langs de A28 te onderstrepen.

Participatie

Voor participatie maken we onderscheid tussen regionale en lokale participatie.
Regionale participatie
Inwoners, maatschappelijke organisaties en ondernemers zijn betrokken geweest bij het opstellen van de RES. Na het vaststellen van de Ontwerp-RES is vooral op lokaal niveau aan de slag gegaan met het zoeken naar gebieden voor grootschalige opwek. Daarmee sloten we aan bij de lokale context en verschillende fasen waarin gemeenten zich bevonden, is doorgebouwd op bestaande participatiestructuren en konden inwoners en andere belanghebbenden het beste betrokken worden. Vanuit de regio zijn de lokale processen ondersteund met onderzoek, kennis en afstemming. Daarnaast zijn er regelmatig zowel brede regionale bijeenkomsten als kleinere tafelgesprekken geweest met regionale stakeholders. Ook zijn een-op-een gesprekken met enkele organisaties uit het maatschappelijke veld met een belang in natuur, milieu, ruimtegebruik, landbouw en energie gevoerd. Ten aanzien van warmte is in warmteateliers gesproken met energiecoöperaties en regionale stakeholders. De resultaten uit de participatie hebben bijgedragen en sturing gegeven aan de totstandkoming van de RES 1.0 zoals het rapport voor ontwerpprincipes van LandID, de notitie gespreksleidraad verdeling bovenlokale warmtebronnen en de thematische werkagenda elektriciteit en warmte.

Ook bij de vervolgstappen, worden inwoners en lokale organisaties betrokken om mee te praten en mee te denken. Naast het meedenken en meepraten gaat het ook om meedoen. Het streven naar 50% eigenaarschap is als uitgangspunt in de RES 1.0 benoemd. De regionale participatie versterken we met landelijke en regionale organisaties om een continue dialoog te voeren. Het doel is om van belanghebbenden als samenwerkingspartners bij de RES U16 te betrekken, zodat zij een structurele inbreng leveren voor de realisatie van de projecten en initiatieven. Daarbij kunnen hierdoor ook tijdig landelijke of regionale belanghouders worden gekoppeld aan lokale participatietrajecten.

Lokale participatie
Over de RES1.0 is geen apart participatietraject gehouden. Met een Stadsgesprek Nieuwe Energie en participatie over specifieke locaties is input opgehaald voor de RES1.0 en vooral de Utrechtse inzet in de RES1.0. Participatie over de Utrechtse inzet is maatwerk en gebeurd locatiespecifiek en afgestemd op de doelgroep. Het participatieniveau bepalen we ook per project of gebied en is minimaal ‘raadplegen’.

De participatie van de Utrechtse zoeklocaties is in onderstaand schema weergegeven.

Project of zoekgebied	**Participatie**
Energielandschap Rijnenburg en Reijerscop	*participatietraject doorlopen*
zonneveld geluidswal A12	*participatie wordt opgestart*
zonneveld Meijewetering	*participatie in uitvoering*
zonne-eilanden Haarrijnseplas	*participatie moet nog starten*
Ockhuizen	*participatie moet nog starten*
Utrecht Science Park (USP)	*participatie in omgevingsvisie USP*
Voorveldse Polder	*participatie moet nog starten*

Breed raadplegen: Stadsgesprek Nieuwe Energie

Eind 2020, begin 2021 voerde de gemeente het Stadsgesprek Nieuwe Energie met inwoners, en specifiek jongeren, ondernemers en energie-initiatieven. Het doel van dit Stadsgeprek was te horen hoe Utrechters aankijken tegen het overstappen naar duurzame energie, waaronder elektriciteitsopwekking door wind en zon. En of we tot betere afspraken kunnen komen om de bijdrage van inwoners, organisaties en de gemeente zelf te vergroten. De uitkomsten van het stadsgesprek staan in raadsbrief Uitkomsten Stadsgesprek Nieuwe Energie (25 mei 2021). Daarmee is invulling gegeven aan motie 2019/M297 RES voor en door de stad (17 september 2019).

Communicatie

Over de projecten van de Utrechtse inzet in de RES1.0 is en/of wordt gecommuniceerd met (direct) betrokkenen. Over de zonnevelden Meijewetering, geluidswal A12 en Haarrijnseplas communiceerden we met de buurt, net als over Rijnenburg en Reijerscop. Samen met de initiatiefnemer of ontwikkelaar is of wordt de communicatie uitgevoerd. De uitgangspunten zijn dat we transparant en duidelijk communiceren. We informeren over het voornemen (plan), over in welke fase het project is, waarover participatie mogelijk is en ook wat al vast staat. Wanneer inspraak mogelijk is hoort hier bij. Tussentijds krijgen betrokkenen en de gemeenteraad informatie over het proces en vervolgstappen.

De volgende communicatiemiddelen zetten we in het algemeen in bij de participatie. We stemmen de boodschap en de middelen af op de doelgroep en gebruiken hiervoor onder andere de gemeentelijke website, persberichten, sociale media, wijknieuwsbrieven, wijkberichten, thema-nieuwsbrief, interviews, digitale reclameborden en advertenties.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming:
- RES1.0 en als onderdeel hiervan:
- bijlage 1 Verdieping hoofdstuk elektriciteit lokale zoekprocessen
- bijlage 4 Verdieping hoofdstuk warmte: warmtebronnen en energiebesparing
- bijlage 5 RSW notitie: samenwerking regionale warmtethema’s
- bijlage 6 RSW notitie: opstap naar afwegingskader bovengemeentelijke warmtebronnen
- bijlage 7 RSW notitie: gespreksleidraad verdeling bovengemeentelijke warmtebronnen
- bijlage 8 Thematische agenda elektriciteit en warmte
- bijlage 12 Notitie moties en amendementen

Bijlagen informatief:
De volgende bijlagen zijn ter informatie in de RES1.0 opgenomen:
- bijlage 2 Onderzoek zon op dak
- bijlage 3 Zon op dak: dakoppervlak en netcapaciteit
- bijlage 9 Netimpactanalyse
- bijlage 10 PBL analyse en monitor
- bijlage 11 Infographics participatie U16
- bijlage 13 Quickscan legeskosten U16
- bijlage 14 Rapport energielandschappen
- bijlage 15 Advies bestuurlijk verkenner

Regio U16

RES 1.0

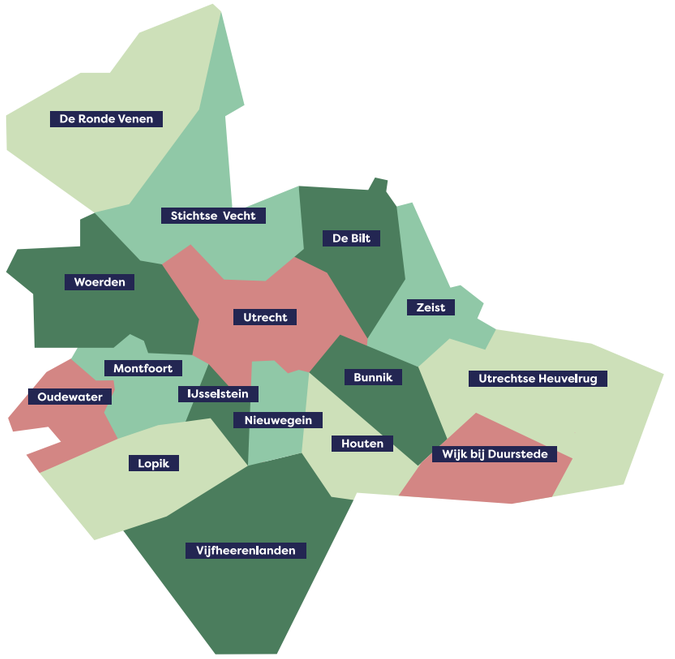
U16 RES Regionale Energie Strategie

Bunnik De Bilt
De Ronde Venen
Houten IJsselstein
Lopik Montfoort
Nieuwegein
Oudewater Stichtse
Vecht Utrecht
Utrechtse Heuvelrug
Vijfheerenlanden
Wijk bij Duurstede
Woerden Zeist
Provincie Utrecht
De Stichtse Rijnlanden
Amstel, Gooi & Vecht
Rivierenland Vallei &
Veluwe Stedin

U16

RES Regionale Energie Strategie

31/05/2021



Voorwoord

Paul Heijmerink
Anne Brommersma
Cees van Uden
Hilde de Groot
Peter Bekker
Gerrit Spelt
Yolan Koster
Marieke Schouten
Bas Lont
Jeroen Willem Klomps
Lot van Hooijdonk
Christa Hendriksen
Tymon de Weger
Rob Jorg
Hans Marchal
Wouter Catsburg
Els Otterman
Huib van Essen
Warmold ten Zijthoff

Voor u ligt de RES 1.0, de eerste uitgewerkte Regionale Energie Strategie van de regio U16. Het gezamenlijk resultaat van een samenwerking tussen 16 Utrechtse gemeenten, 4 waterschappen, de provincie Utrecht en Stedin. De regio neemt hiermee een belangrijke stap op weg naar de realisatie van duurzame energie. Een weg vol kansen en mogelijkheden, maar ook uitdagingen en dilemma's. De verschillen binnen de regio zijn soms groot. Waar sommige gemeenten al jarenlang aan de slag zijn met de energietransitie, is het afgelopen jaar voor andere gemeenten een startpunt geweest. De lokale context binnen de Regio U16 verschilt sterk. Van stedelijke omgeving tot landelijke kernen. Ook de landschappelijke kenmerken lopen sterk uiteen. Van bos en heide tot weide en cultuurhistorisch erfgoed. Juist daarom zijn wij trots op dat iedereen deze gemeenschappelijke opgave een stap dichterbij heeft gebracht. Tijdens de soms ingewikkelde gesprekken, bleven we zoeken naar oplossingen. Want voor iedere samenwerkingspartner staat als een paal boven water dat alleen samen actie kan worden ondernomen om klimaatverandering tegen te gaan. Iedere organisatie committeert zich aan de opgave die voor ons ligt. Daarbij hanteren we een aantal uitgangspunten om de energietransitie vorm te geven. De Regio U16 staat voor een energietransitie die:

- Samen met inwoners wordt ontwikkeld en gerealiseerd. Juist daarom is in deze regio stevig ingezet bij de ontwikkeling van RES 1.0 op lokale gesprekken en inbreng om kansrijke gebieden voor zon- en windenergie te vinden. Bij iedere stap die gezet wordt, worden inwoners en lokale organisaties weer betrokken om mee te praten en mee te denken. Ook bij de projectrealisatie gaan we voor minimaal 50% lokaal eigenaarschap en financiële participatie.

- Zoveel mogelijk gebruik maakt van de ruimten en locaties in de regio waar maatschappelijk veel begrip voor is. Denk hierbij aan zon op bedrijfsdaken, zon langs de infrastructuur en het overdekken van parkeerterreinen.

- De waarde van de unieke landschappen en natuur in de regio versterkt en bewaard.

- Ook kijkt hoe de economische kansen lokaal kunnen worden benut. In samenwerking met onderwijs en ondernemers kan de energietransitie een positieve katalysator zijn voor de ontwikkeling van nieuwe bedrijvigheid.

- Verbonden is met het Ruimtelijk Economisch Programma, zodat alle ruimtelijke vraagstukken in deze regio goed met elkaar in balans zijn en waar mogelijk oplossingen aan elkaar gekoppeld kunnen worden.

In de Ontwerp-RES spraken we de ambitie uit om 1,8 TWh aan duurzame elektriciteit te willen opwekken in 2030. Dit vormt de eerste grote stap om 49 procent CO_2-reductie te bereiken. In de RES 1.0 zijn de ontwerprichtlijnen uitgewerkt en waar al mogelijk concreter gemaakt. Dit geeft vertrouwen dat dit doel ook bereikt kan worden. Ook de komende jaren blijven we werken aan een energietransitie die echt van de regio is, van de mensen in de regio. Dat is makkelijker gezegd, dan gedaan. Steeds vaker wordt de toon van het gesprek over duurzame energie zeer kritisch en worden er vraagtekens gezet bij de invulling van de opgave. Regio U16 gaat daarom de komende tijd juist ruimte creëren voor alle perspectieven rond dit vraagstuk. Met als doel om de stappen te nemen die nodig zijn om onze leefomgeving leefbaar te houden. Want uiteindelijk doen we het daar voor: zodat onze kinderen en kleinkinderen nog prettig kunnen leven in onze mooie regio.

Samenvatting

RES U16 als onderdeel van Klimaatakkoord

De RES van de regio U16 (RES U16) is een van de dertig Regionale Energie Strategieën die in de afgelopen jaren in Nederland zijn opgesteld. Aanleiding vormde het Klimaatakkoord dat de regering op 28 juni 2019 heeft gepresenteerd. We dragen met de RES bij aan het behalen van de landelijke doelstellingen van twee klimaattafels: elektriciteit en gebouwde omgeving. Concreet betekent dit dat de regio U16 bijdraagt aan de landelijke doelstelling van 35 TWh elektriciteit op land met zonne- en windenergie in 2030. En dat we binnen de regio U16 afspreken hoe we bovengemeentelijke warmtebronnen gaan ontwikkelen en gebruiken voor het verduurzamen van de gebouwde omgeving.

De RES U16 is een samenwerkingsverband van 21 overheden en netbeheerder Stedin. We hebben onze samenwerking in 2019 bekrachtigd met het opstellen van de **Startnotitie**. Vervolgens stelden we in 2020 een **Ontwerp-RES** op waarin we onze regionale ambities bepaalden. De RES 1.0, het document dat nu voor u ligt, is een onderbouwing van die ambities en een volgende stap in ons samenwerkingsverband. De RES 1.0 bevat de keuzes en kaders voor de grote, regionale energievraagstukken van de deelnemende overheden.

Opgave voor Elektriciteit

We willen als regio uiterlijk in 2030 in totaal 1,8 TWh duurzame elektriciteit opwekken. Deze ambitie is de opbrengst van een intensief en zorgvuldig proces van de afgelopen tweeënhalf jaar. Met behulp van vier bouwblokken onderbouwen we onze ambitie:

- Het eerste bouwblok bestaat uit projecten voor zonne- en windenergie en zon op dak die al zijn gerealiseerd. Deze projecten tellen expliciet mee voor de ambitie van 1,8 TWh. Met onze eigen U16-monitor brengen we periodiek in beeld welke projecten in de pijplijn zeker doorgaan. Voor windenergie zijn dit projecten waarvoor een vergunning is verleend en voor zonne-energie zijn dit projecten waarvan de bouw in voorbereiding is. Samen levert dit voor de U16 nu 0,438 TWh op.
- Het tweede bouwblok van onze regio is het realiseren van zo veel mogelijk zon op dak. Deze techniek kan rekenen op grote maatschappelijke acceptatie, zo bleek uit de lokale zoekprocessen die de gemeenten van de U16 hebben doorlopen. Op basis van de onderzoeken en overige informatie zetten we in op een hoeveelheid duurzaam opgewekte elektriciteit uit grootschalige dakprojecten van 0,3 tot 0,5 TWh.
- Het derde bouwblok waaraan we gezamenlijk hebben gewerkt bestaat uit zoekgebieden voor windturbines en zonnevelden op land. Met een zoekgebied geven we aan waar in onze regio we de mogelijkheden voor het opwekken van zonne- en windenergie verder onderzoeken. Samen leveren die een bijdrage op van 1,164 TWh. Dit staat voor 26 turbines en circa 800 hectare zonneveld. In de RES 1.0 leggen we nog geen concrete locaties vast.
- Het vierde bouwblok is de bekrachtiging van onze regionale samenwerking, met als doel om met elkaar permanent te blijven onderzoeken hoe we duurzame energie kunnen ontwikkelen. We weten namelijk dat tijdens het proces van RES 1.0 tot vergunningverlening zoekgebieden kunnen afvallen. Ook kunnen er nieuwe ideeën en initiatieven ontstaan. Daarnaast kunnen nieuwe technieken of innovaties een rol gaan spelen. En we hebben ook een opgave na 2030.

Onderdeel van ons bod	Hoeveelheid in TWh totaal	Waarvan zon in TWh	Waarvan wind in TWh
Bouwblok 1: Gerealiseerde opwek + Pijplijnstatus 'zeker'	**0,438**	0,295	0,143
Bouwblok 2: Zon op dak	**0,3-0,5 TWh**	(Ambitie in bandbreedte)	
Bouwblok 3: Lokale zoekprocessen	**1,164**	0,765	0,399
Bouwblok 4: Continue samenwerking en ontwikkeling	Hiervoor is nog geen ambitie op te nemen.		

Impact van de elektriciteitsambitie op de infrastructuur

Netbeheerder Stedin is nauw betrokken bij de ontwikkeling van de RES. Door middel van een netimpactanalyse heeft Stedin in beeld gebracht welke mogelijkheden en knelpunten zich voordoen wanneer we de huidige plannen voor duurzame elektriciteit willen realiseren. We zullen een groot deel van deze mogelijkheden moeten benutten om onze plannen aansluitbaar en uitvoerbaar te maken tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten. In nauwe samenwerking met de gemeenten wordt gewerkt aan het oplossen van de gesignaleerde knelpunten. Eind 2021 levert Stedin een geactualiseerde netimpactanalyse. De belangrijkste aandachtspunten zijn:

- Netinvesteringen. Er zijn in onze regio plannen gemaakt die nog veel extra investeringen vragen om aansluiting op de infrastructuur mogelijk te maken.
- Knelpunten stations oplossen. De twee grootste knelpunten zijn de stations Oudenrijn en Breukelen-Kortrijk.
- Zon-windverhouding. De verhouding tussen zonne- en windenergie is in onze regio scheef: 16% van het voorziene opgestelde vermogen (MWp) komt van wind. Door nu vol in te zetten op zon, bereiken we sneller de grenzen van het net en beperken we de mogelijkheden voor onze ambitie richting 2040.
- Aanpak zon op dak. We hebben als regio een forse ambitie voor zon op dak. Om deze ambitie waar te maken, is naast een lokale inspanning een regionale aanpak nodig.

Opgave voor Warmte

Het warmtehoofdstuk binnen de RES noemen we de Regionale Structuur Warmte (RSW). De overstap naar duurzame warmte vindt met name plaats op lokaal niveau. De RSW gaat in op de regionale aspecten van de warmtetransitie en richt zich onder andere op warmtebronnen die de potentie hebben om in meerdere gemeenten warmte te leveren, zogenaamde bovengemeentelijke warmtebronnen. Hoe gemeenten regie gaan voeren op de warmtetransitie is onderdeel van de gemeentelijke transitievisies warmte (TVW's). Ook het onderzoek naar de lokale inzet van warmtebronnen vindt plaats in de gemeentelijke TVW's, evenals het tempo dat zij hanteren en welke warmteoplossingen per wijk, buurt of gebied het meest voor de hand liggen. In het vervolgproces wordt de RSW gevoed met informatie uit de TVW's. Daaruit blijkt of meerdere gemeenten naar eenzelfde bron kijken of welke gemeenten mogelijk een tekort hebben aan duurzame warmte, waardoor naar oplossingen buiten die gemeenten moet worden gekeken.
De drie belangrijkste resultaten in de RSW 1.0 zijn:

- Gespreksleidraad bij bovengemeentelijke warmtebronnen
- Monitoren en afstemmen regionale bronnen
- Samenwerking en kennisuitwisseling op warmtethema's

Warmtevraag

De helft van de warmtevraag in onze regio kan – na isolatie van gebouwen – worden verwarmd met middentemperatuurwarmte (50 tot 70 °C). Circa 25% kan worden verwarmd met lagetemperatuurwarmte (minder dan 50 °C) en de laatste 25% heeft in 2050 nog steeds behoefte aan hogetemperatuurwarmte (meer dan 70 °C). De verdeling hangt sterk af van de mate waarin isolatie wordt gerealiseerd. Het is dus van groot belang om in te zetten op energiebesparing door het toepassen van isolerende maatregelen bij bestaande bebouwing. Voor het bepalen van de inzet van warmtebronnen is concentratie van de vraag naar warmte relevant.

Warmtebronnen

Verschillende typen woonkernen en woningbouw vragen om verschillende soorten warmtebronnen. Zo zijn grootschalige warmtebronnen geschikt om aan te sluiten op bijvoorbeeld het bestaande warmtenet van Utrecht-Nieuwegein of in woonkernen die in de toekomst een warmtenet voorzien. In kleinere gemeenten, buitengebieden en overige locaties in stedelijk gebied kan de warmtevraag verder worden verduurzaamd met elektrisch verwarmen (all-electric), door het vervangen van aardgas door duurzaam gas of door lokale warmtebronnen te koppelen aan kleinschalige warmtenetten. Grofweg onderscheiden we zes categorieën warmtebronnen.

In de RSW is onderscheid gemaakt tussen warmtebronnen die vooral lokaal ingezet worden en warmtebronnen die mogelijk meerdere gemeenten kunnen voorzien van duurzame warmte.
Uit onderzoek blijkt dat het merendeel van de

warmtebronnen in de U16 regio vooral lokaal zal worden ingezet. De U16 regio kent daarmee weinig bovengemeentelijke warmtebronnen. Alleen geothermie en nieuwe bio-warmtebronnen hebben mogelijk potentie als regionale bron. Overige bronnen zijn te klein of van te lage temperatuur om efficiënt over grotere afstanden te kunnen transporteren.

Infrastructuur warmte

De realisatie van nieuwe warmtenetten is een complexe en kostbare opgave en zal veel vragen van alle partijen die een rol spelen in de warmteketen, zowel op organisatorisch als op financieel vlak. Op plekken waar al warmtenetten liggen, zullen deze in de toekomst naar verwachting een bepalende rol blijven spelen in de warmtestrategie. Daarnaast gaat elektriciteit bij het verwarmen van de gebouwde omgeving een grotere rol spelen. De vraag naar elektriciteit zal zowel bij het inzetten van duurzame warmtebronnen, als bij het rechtstreeks verwarmen van de gebouwde omgeving toenemen. In de RES 2.0 zullen we nader ingaan op de gevolgen van de warmtetransitie op de elektriciteitsvraag.

Participatie

De RES is een samenwerking waarin we elkaars kwaliteiten benutten en afstemmen over de inzet van bevoegdheden. Daarom kijken we steeds door wie en op welk niveau een activiteit het beste georganiseerd kan worden. Dat heeft ertoe geleid dat het zwaartepunt van de ontwikkeling van de RES 1.0 voor het onderdeel elektriciteit (boven)lokaal bij de gemeenten lag en voor het onderdeel warmte het zwaartepunt op regionaal niveau lag.

Tijdens de vervolgstappen in het proces, ook na het vaststellen van de RES 1.0, blijven er momenten waarop inwoners en lokale en regionale belanghebbenden kunnen meedenken en meepraten, inspraak hebben of bezwaar kunnen maken.
Vanaf het moment dat er zoekgebieden worden uitgewerkt tot de ruimtelijke trajecten waarin de vergunningen worden verstrekt en de projectontwikkelingsfase. Uitgangspunten voor onze aanpak zijn daarbij:

a. We zijn transparant: we communiceren open, respectvol en actief, zodat inwoners kunnen weten waar we mee bezig zijn;
b. We zetten ons actief in voor de betrokkenheid van zoveel mogelijk mensen bij het proces en het resultaat;
c. We proberen actief draagvlak voor de energietransitie te vinden;

We sluiten aan op ieders betrokkenheid: die is mogelijk bij de meer abstracte regionale plannen en bij de realisatie van concrete projecten. Bij betrokkenheid kan het gaan om meedoen, bijvoorbeeld in de vorm van 50% lokaal eigenaarschap, om meedoen in de vorm van meepraten over de totstandkoming van initiatieven en om inspraak bij de besluitvorming over die initiatieven.
Ook na RES 1.0 blijft participatie een van de pijlers bij de uitwerking van de kansrijke gebieden tot projecten. Daarbij zet de U16 in op zowel regionale als lokale participatie. Het afgelopen jaar hebben inwoners en lokale organisaties hun inbreng kunnen geven op de ontwikkeling van kansrijke gebieden. Voor de komende periode kijken we hoe deze lokale structuur verder versterkt kan worden door bijvoorbeeld in regionaal verband alle betrokken organisaties in het gebied goed te laten vertegenwoordigen. Daarnaast gaat de aandacht uit naar de betrokkenheid van jongeren. Deze regionale ondersteuning biedt kaders om zo te werken aan meer gelijkwaardige vormen van participatie binnen alle gemeenten.
Daarnaast wordt de regionale participatie met landelijke en regionale organisaties versterkt door een consistente dialoog te organiseren. Het doel hiervan is om belanghouders te ontwikkelen naar samenwerkingspartners die een structurele inbreng leveren voor de realisatie van projecten en initiatieven. Hierdoor is het mogelijk om landelijke of regionale belanghouders tijdig te koppelen aan lokale participatietrajecten.

RES als onderdeel van het Integraal Ruimtelijk Perspectief en Programma

De opgaven voor elektriciteit en warmte moeten worden vertaald naar zoekgebieden en locaties. Maar ruimte is schaars. In de regio U16 is veel van onze ruimte al belegd met functies, zoals natuur, woningbouw en bedrijventerreinen. Niet alles kan zomaar overal. We streven naar een goede ruimtelijke en landschappelijke inpassing van verschillende functies. Om voor al deze opgaven zorgvuldig en in samenhang oplossingen te ontwikkelen, werken de zestien gemeenten in de regio ook samen aan het Integraal Ruimtelijk Perspectief en Programma tot 2040 (IRP). Het IRP, voorheen REP, vormt de regionale ontwikkelrichting en het platform voor integrale ruimtelijke samenwerking en afstemming in de uitvoering. De RES vult de pijler energie en is op die manier onderdeel van het IRP.

Juridische status RES

De RES U16 is een samenwerking van organisaties uit verschillende bestuurslagen. Ze staat naast de staatsrechtelijke verdeling van taken en bevoegdheden (het 'Huis van Thorbecke'). Deze positie vraagt erom dat we nauw samenwerken bij het ontwikkelen van voorstellen en bij het opstellen van concrete plannen na lokale besluitvorming. Zo stemmen we vanuit ons gezamenlijke inhoudelijke doel onze rollen en inzet van bevoegdheden op elkaar af. De deelnemende overheden zetten hun eigen bevoegdheden en instrumenten, zoals omgevingsvisies en -plannen, in om de ambities en doelen van de RES U16 te helpen realiseren. De RES 1.0 biedt input en context voor het omgevingsbeleid van provincie en gemeenten.

Vervolg na RES 1.0

Vanwege de grote tijdspanne van de transitie en de potentie van technologische innovatie kiezen we voor een adaptief ontwikkelpad. Flexibiliteit is nodig om nieuwe technieken te kunnen benutten en af te kunnen stemmen op andere ruimtelijke opgaven. Nu en in de toekomst. We bepalen een doel voor 2030 om de bijdrage aan concrete realisatie van CO_2-reductie op kortere termijn mogelijk te maken. Voor de periode erna houden we ruimte voor ontwikkeling, liefst in overzichtelijke periodes van 5 tot 10 jaar om nieuwe concrete resultaten te kunnen boeken.

Regionale samenwerking na RES 1.0

We continueren de structuur van de samenwerking. We benutten daarbij zo veel mogelijk de structuur van de U10. De gemeenten die geen deel uitmaken van de U10, de provincie Utrecht, Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, waterschap Amstel, Gooi en Vecht, waterschap Rivierenland en waterschap Vallei en Veluwe sluiten aan bij het overleg van de bestuurstafel Klimaatneutrale regio voor het onderwerp RES U16. Zij vormen zo de bestuurstafel Klimaatneutrale regio+. De waterschappen laten zich daarbij vertegenwoordigen door Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. De tafel vormt de stuurgroep van de RES en stuurt op de uitvoering van de RES 1.0 en op het structureren en op tijd voorbereiden van besluitvorming in de parlementen. Om de RES 1.0 te kunnen uitvoeren en het vervolg te kunnen invullen, stellen we een uitvoeringsplan op. Direct na het besluit over de RES 1.0 leggen we dat, indien nodig, ter besluitvorming voor aan de dagelijks besturen van de deelnemende overheden.

Belangrijke ijkmomenten in aanloop naar 2030

In de permanente beweging zijn er ijkmomenten afgesproken, in lijn met het Klimaatakkoord, om gezamenlijk sturing te kunnen geven aan de energietransitie:

- Iedere twee jaar actualiseren we de RES. Over de geactualiseerde versie wordt een besluit genomen in de parlementen, zodat de RES en de uitvoering ervan altijd een democratische basis heeft.
- In 2021 stellen alle gemeenten de TVW vast, die zij minimaal eens in de vijf jaar herijken.
- In 2022 zetten de deelnemende overheden de RES 1.0 om in ruimtelijk beleid, voor zover dat nodig is om de bijdrage van 1,8 TWh aan de landelijke doelstelling voor duurzame elektriciteit in 2030 te realiseren.
- Voor 1 januari 2025 zijn de ruimtelijke procedures voor zonnevelden en windmolens afgerond en de vergunningen verleend, voor zover die nodig zijn om de bijdrage van 1,8 TWh in 2030 te realiseren.
- In 2030 is de realisatie van 1,8 TWh duurzame elektriciteitsopwek gereed.

Doelen na 2030

De overstap naar het duurzaam opwekken van elektriciteit en het gebruik van duurzame warmtebronnen gaat door tot 2050. Daarbij heeft Europa de tussendoelstelling voor 2030 bijgesteld van 49% naar 55% beperking van CO_2-uitstoot. De verwachte elektriciteitsbehoefte in onze regio in 2050 is 10,8 TWh (met maximaal isoleren en elektrificeren). Er ligt dus nog een aanvullende opgave voor na 2030. In de Ontwerp-RES hebben we opgenomen dat we onderzoeken hoe we de aanvullende opgave voor de periode van 2030 tot 2040 kunnen invullen. Deze onderzoeksdoelstelling blijft staan. De uiteindelijke omvang van deze opgave kunnen we nog niet bepalen.

Mogelijkheden voor alternatieve technieken

Niet alle technieken zijn op dit moment voldoende bewezen of ontwikkeld of worden niet meegeteld (bijvoorbeeld waterkracht). Daardoor is de (grootschalige) realisatie van deze technieken voor 2030 niet haalbaar en worden ze niet meegenomen in de doelstellingen. We kunnen de RES wel naar eigen inzicht verbreden en andere technologieën meenemen, al telt dit niet mee voor ons bod. Daarom volgen we in de periode tot de RES 2.0 de landelijke ontwikkelingen omtrent onder meer waterstof, kernenergie en (ultradiepe) geothermie in relatie tot kansen voor de RES.

Inhoudsopgave

1. Inleiding 13
1.1 Aanleiding en leeswijzer 13
1.2 RES 1.0 13
1.3 Kader U16 14
1.4 Status van de RES 1.0 16

2 Gezamenlijk van Ontwerp-RES naar RES 1.0 19
2.1 RES als onderdeel van de energietransitie 19
2.2 Elektriciteit 19
2.3 Warmte 20
2.4 Coronamaatregelen van invloed op participatie 22

3 Elektriciteit 25
3.1 Inleiding 25
3.2 Vertrekpunt: kaders en uitgangspunten 25
3.3 Ambitie van 1,8 TWh met vier bouwblokken als onderbouwing 26
3.4 Bouwblok 1: Gerealiseerde duurzame opwek en projecten in de pijplijn met de status 'zeker' 27
3.5 Bouwblok 2: Ambitie voor zon op dak 27
3.6 Bouwblok 3: bijdrage gemeenten die voortkomen uit de lokale zoekprocessen 32
3.7 Bouwblok 4: continue samenwerking en permanente zoektocht naar zoekgebieden voor duurzame energie' 35
3.8 Afwegingskaders NP RES 36
3.8.1 Ruimtelijke kwaliteit 36
3.8.2 Systeemefficiëntie 38
3.8.3 Maatschappelijke en bestuurlijke betrokkenheid 39
3.9 Bovenregionale afstemming over gebieden 39
3.10 Voorwaarden voor succes bij ambitieRES U16 Elektriciteit 41

4 Warmte 43
4.1 Inleiding 43
4.2 Situatieschets RES U16 44
4.2.1 Warmtebronnen in de regio U16 en de potentie voor bovengemeentelijke inzet 45
4.2.2 De warmtevraag vanuit de gebouwde omgeving 46
4.2.3 Regionale koppelkansen en infrastructuur 48
4.3 Resultaten RSW 50
4.3.1 Resultaat 1: Gespreksleidraad bij bovengemeentelijke warmtebronnen 50
4.3.2 Resultaat 2: Monitoren en afstemmen regionale bronnen 51
4.3.3 Resultaat 3: Samenwerking en kennisuitwisseling op warmtethema's 51
4.4 Doorontwikkeling RSW 1.0 54
4.5 Voorwaarden voor succes bij ambitie RES U16 warmte 54

5 RES in de Brede context 57
5.1 Samenhang met de andere doelstellingen van het Klimaatakkoord 57
5.2 Doelen Klimaatakkoord na 2030 58
5.3 Innovatie en alternatieve bronnen en energiedragers 58
5.4 Juridisch context van de RES 59
5.5 Arbeidsmarkt en scholing als randvoorwaarde 60

6 Onderweg naar 2050: organisatie van het vervolg tot 2030 63
6.1 Ontwikkeling in stappen: de energietransitie is een permanente beweging voor de komende decennia 63
6.2 Lokale en regionale uitwerking en uitvoering 64
6.3 Uitgangspunten governance 66
6.4 Governancestructuur 67
6.5 Maatschappelijke samenwerking 68
6.6 Regionaal Uitvoeringsplan 69

Bijlagen 1
Bijlage 1 : Verdieping hoofdstuk elektriciteit: lokale zoekprocessen 4
Bijlage 2 : Onderzoek Zon op dak 32
Bijlage 3 : Zon op dak: dakoppervlak en netcapaciteit 57
Bijlage 4 : Verdieping hoofdstuk warmte: warmtebronnen en energiebesparing 60
Bijlage 5 : RSW notitie samenwerking regionale warmtethema's 65
Bijlage 6 : RSW notitie opstap naar afwegingskader bovengemeentelijke warmtebronnen 69
Bijlage 7 : RSW notitie gespreksleidraad verdeling bovengemeentelijke warmtebronnen 73
Bijlage 8 : Thematische agenda Elektriciteit en Warmte 76
Bijlage 9 : Netimpactanalyse 80
Bijlage 10 : PBL analyse en monitor 102
Bijlage 11 : Infographics participatie U16 104
Bijlage 12 : Notitie moties en amendementen 113
Bijlage 13 : Quickscan Legeskosten U16 134
Bijlage 14 : Rapport energielandschappen 136
Bijlage 15 : Advies bestuurlijk verkenner 176

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en leeswijzer

Aanleiding

In het Nationale Klimaatakkoord hebben overheden, maatschappelijke organisaties en bedrijven afgesproken dat Nederland de uitstoot van CO_2 verlaagt. In 2030 moet de uitstoot 49% lager zijn dan in 1990 en in 2050 95% lager. Deze doelen zijn vastgelegd in de Klimaatwet. In het Klimaatakkoord hebben de partijen vervolgens doelen gesteld en afspraken gemaakt voor vijf sectoren, de zogeheten (thematische) tafels: elektriciteit, gebouwde omgeving, industrie, landbouw en landgebruik, en mobiliteit.

Voor de Regionale Energiestrategie (RES) van de regio U16 nemen we de doelen uit het Klimaatakkoord als uitgangspunt. We dragen met de RES bij aan het behalen van de landelijke doelstellingen van twee tafels: elektriciteit en gebouwde omgeving. Concreet betekent dit dat de regio U16 bijdraagt aan het opwekken van 35 TWh elektriciteit op land. En dat we binnen de regio U16 afspreken hoe we bovengemeentelijke warmtebronnen gaan ontwikkelen en gebruiken voor het verduurzamen van de gebouwde omgeving.

De RES van de regio U16 (RES U16) is een samenwerkingsverband van 21 overheden en netbeheerder Stedin. We hebben onze samenwerking in 2019 bekrachtigd met het opstellen van de Startnotitie. Vervolgens stelden we in 2020 een Ontwerp-RES op waarin we onze regionale ambities bepaalden. De RES 1.0, het document dat nu voor u ligt, is een onderbouwing van die ambities en een volgende stap in ons samenwerkingsverband. De RES 1.0 bevat de keuzes en kaders voor de grote, regionale energievraagstukken van de deelnemende overheden.

Leeswijzer

In hoofdstuk 1 gaan we in op de samenwerking van overheden binnen RES U16, de werkwijze van onze regio en de afwegingskaders van de NPRES waarmee we onze afwegingen maken. In hoofdstuk 2 blikken we terug op het proces dat we de afgelopen maanden hebben doorlopen. In hoofdstuk 3 onderbouwen we de regionale ambitie voor het opwekken van duurzame elektriciteit. In hoofdstuk 4 staan we stil bij de warmtevraag van de gebouwde omgeving, bij de noodzaak om energie te besparen en bij de kansen en mogelijkheden voor duurzame regionale en lokale warmtebronnen in de regio. In hoofdstuk 5 plaatsen we de RES in de bredere context van de energietransitie en de ruimtelijke ontwikkeling in de regio U16. Tot slot belichten we in hoofdstuk 6 de governance van de RES U16 en zetten we uiteen hoe we na de vaststelling van de RES 1.0 verder werken aan de energietransitie.

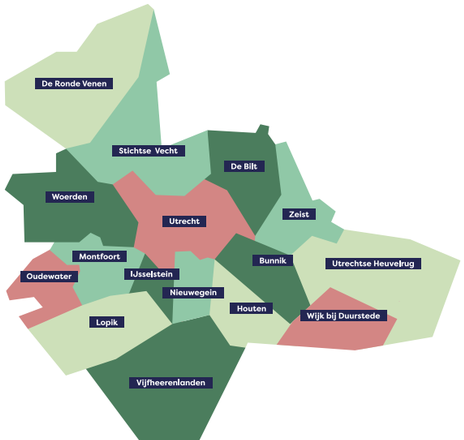
In de bijlagen vindt u onderzoeken en verdiepende notities die we hebben gebruikt bij het ontwikkelen van de RES 1.0. Denk aan een verdiepende beschrijving van de lokale zoekprocessen, een netimpactanalyse van Stedin en een toelichting op de verwerking van moties en amendementen die zijn vastgesteld bij de besluitvorming over de Ontwerp-RES.

1.2 RES 1.0

De regio U16 bestaat uit zestien gemeenten (Bunnik, De Bilt, De Ronde Venen, Houten, IJsselstein, Lopik, Montfoort, Nieuwegein, Oudewater, Stichtse Vecht, Utrecht, Utrechtse Heuvelrug, Vijfheerenlanden, Wijk bij Duurstede, Woerden, Zeist), vier waterschappen (De Stichtse Rijnlanden; Amstel, Gooi en Vecht; Vallei en Veluwe; Rivierenland), de provincie Utrecht en netbeheerder Stedin. Samen leverden zij in 2020 een Ontwerp-RES op. De denkrichtingen en randvoorwaarden uit die Ontwerp-RES zijn in de RES 1.0 uitgewerkt tot zoekgebieden voor zon- en windenergie en tot een Regionale Structuur Warmte (RSW).

De meest duurzame energie is energie die niet hoeft te worden opgewekt. Besparen vinden we als regio daarom van groot belang. Dat wil zeggen isolatie van gebouwen, energiezuinigere productieprocessen en apparaten en energiezuiniger vervoer. Besparing organiseren de deelnemende overheden voor een belangrijk deel buiten de RES om. Energiebesparing in de lokale gebouwde omgeving wordt bijvoorbeeld behandeld in de gemeentelijke transitievisies warmte (TVW's). Onze RES 1.0 richt zich hoofdzakelijk op het omschakelen naar duurzame technieken met energiebronnen in de regio. Daarbij beperken we zoveel mogelijk de impact op de omgeving hiervan. Dit doen we door bijvoorbeeld maximaal in te zetten op zon-op-dak, rekening te houden met het effect op mens en milieu en ervoor te zorgen dat eenieder mee kan doen. Bijvoorbeeld door betaalbaarheid van warmteoplossingen en een streven naar 50% lokaal eigendom bij windmolens en zonnevelden. Zo gaan we duurzaam voorzien in onze warmte- en elektriciteitsvraag.

Ons doel is om uiterlijk in 2030 een grote stap te hebben gezet in het opwekken van duurzame elektriciteit en het verduurzamen van de gebouwde omgeving in de regio U16. Het bereiken van dat doel is een grote opgave waaraan we de komende jaren met veel partijen werken. Het is heel belangrijk dat inwoners, bedrijven en andere belanghebbenden meedoen. Ook de betrokkenheid van volksvertegenwoordigers is van groot belang. Iedere twee jaar bepalen en actualiseren zij de koers in de RES. Bovendien houden zij grip op de ontwikkeling en voortgang met bijvoorbeeld omgevingsvisies en besluiten over ruimtelijke initiatieven.



1.3 Kader U16

Ambitie elektriciteit

Onze bijdrage aan de landelijke doelstelling voor 2030 voor het opwekken van duurzame elektriciteit bedraagt 1,8 TWh. Deze ambitie is gelijk aan de ambitie uit de Ontwerp-RES en ligt binnen de bandbreedte uit de Startnotitie, die we hebben vastgesteld op basis van de energiebehoefte en de verwachte landelijke verdeling. Natuurlijk stopt de elektriciteitsopgave niet in 2030. De overstap naar het duurzaam opwekken van elektriciteit en het gebruik van duurzame warmtebronnen gaat door tot 2050. Voor de periode van 2030 tot 2040 onderzoeken we gezamenlijk welke ambitie we willen vaststellen en hoe we deze gaan invullen.

Technieken Elektriciteit

We zoeken naar oplossingen die binnen onze invloedsfeer en binnen de mogelijkheden van de regio liggen. Voor de elektriciteitsbehoefte richten we ons op het opwekken van grootschalige duurzame elektriciteit uit zon en wind. Deze technieken zijn momenteel haalbaar (technical readiness level is hoog) en op grote schaal in te zetten voor de opwek van duurzame elektriciteit. Hiermee kunnen deze op korte termijn een bijdrage leveren aan onze doelstellingen. Bij elektriciteit uit zon gaat het om zowel zon op veld als zon op dak. Gelet op afspraken in het Nationaal Klimaatakkoord voor zon op dak rekenen we alleen grootschalige projecten met een omvang van meer dan 15 kWp mee (vanaf circa zestig panelen). Elektriciteit uit zon op kleinere daken telt wel mee voor de landelijke doelstelling, maar niet voor de doelstelling van de RES[1]. Bij elektriciteit uit wind gaat het in de RES alleen over wind op land. In het Klimaatakkoord zijn grote ambities opgenomen voor wind op zee, namelijk 49 TWh, maar deze ambitie staat los van onze RES.

Regionale Structuur Warmte en gemeentelijke Transitievisies Warmte

De regionale warmtevraag moet ingevuld worden met warmte uit duurzame bronnen. In de regio zijn hiervoor de eerste stappen gezet. In transitievisies warmte (TVW's) leggen alle gemeenten in 2021 vast wat hun aanpak is, welk tempo zij hanteren in de overstap naar aardgasvrij en welke warmteoplossingen per wijk, buurt of gebied het meest voor de hand liggen. Regionaal werken de gemeenten waar nodig samen. Binnen de RES noemen we het deel dat over warmte gaat de Regionale Structuur Warmte (RSW). Gemeenten maken samen afspraken over het ontwikkelen en gebruiken van bovengemeentelijke warmtebronnen. In hoofdstuk 4 lichten we dit verder toe.

Afwegingskaders van Nationaal Programma RES

Het Nationaal Programma RES heeft alle RES-regio's vier kaders meegegeven waarmee de verschillende belangen worden afgewogen bij het uitwerken van de regionale ambities. Die afweging is nodig om tot een uitvoerbare RES te komen.

- **Kwantiteit.** De opgave voor de opwek van hernieuwbare elektriciteit voor alle regio's samen is 35 TWh op land tot 2030. De opgave voor de periode daarna is nog niet bepaald. De regio's kunnen zelf de verhouding tussen zon en wind kiezen. De regio U16 levert een bijdrage van 1,8 TWh aan de landelijke opgave. Voor warmte leveren de regio's een RSW op. Die biedt onder andere inzicht in de warmtevraag en het warmte-aanbod en een beschrijving van de mogelijkheden voor een nieuwe bovengemeentelijke warmte-infrastructuur.

- **Ruimtelijke kwaliteit.** De opgaven voor elektriciteit en warmte moeten worden vertaald naar zoekgebieden en locaties. Maar ruimte is schaars. In de regio U16 is veel van onze ruimte al belegd met functies, zoals natuur, woningbouw en bedrijventerreinen. De energietransitie concurreert met andere functies (zoals natuur, woningbouw en bedrijventerreinen), andere opgaven en andere belangen die om ruimte vragen. Niet alles kan zomaar overal. Voor de energietransitie moeten regio's daarom keuzes en afwegingen maken in samenhang met andere opgaven. Daarbij is het belangrijk om te streven naar een goede ruimtelijke en landschappelijke inpassing van verschillende functies. Bij de energietransitie gaat het onder andere om ruimte voor:
  - Windmolens en zonnevelden;
  - Installaties voor warmtebronnen zoals geothermie en bio-vergisting;
  - Het aanpassen en uitbreiden van de infrastructuur voor elektriciteit, gas en warmte (denk aan middenspanningsstations, boosters voor groen gas en aan warmtenetten);
  - Het opslaan en/of converteren van elektriciteit (bijvoorbeeld buurtaccu's of centrales die elektriciteit omzetten in duurzame gassen of andersom);
  - Het onder- of bovengronds opslaan van warmte.

- **Bestuurlijke en maatschappelijke betrokkenheid.** De energietransitie raakt inwoners en belanghebbenden direct in de leefomgeving. Daarnaast biedt zij economische kansen. Maatschappelijke acceptatie en samenwerking stonden centraal bij het uitwerken van de RES 1.0. Binnen de regio U16 hebben we open en transparant met betrokkenen gesproken over de energietransitie. We onderscheiden daarbij verschillende doelgroepen: 1) Georganiseerde belangengroepen; 2) Inwoners en ondernemers. Voor de betrokkenheid van volksvertegenwoordigers zijn er informatiebijeenkomsten georganiseerd.

- **Systeemefficiëntie.** De aanwezigheid van een passende energie-infrastructuur is een belangrijke voorwaarde voor het behalen van de RES-ambities. Maar aanpassingen aan de energie-infrastructuur vragen kostbare ruimte, tijd en investeringen. Om alle ontwikkelingen als gevolg van de energietransitie mogelijk te maken en betaalbaar te houden, is het noodzakelijk om naar het totale energiesysteem te kijken. Door de efficiënte van het systeem te verbeteren, kunnen regio's de gemiddelde benutting van het net en de betaalbaarheid van de energietransitie verbeteren. De opgave in de gebouwde omgeving hangt hier nauw mee samen. Wanneer we bijvoorbeeld veel volledig elektrische oplossingen toepassen, zoals warmtepompen, neemt de elektriciteitsbehoefte sterk toe. Dit vraagt om verzwaring van het net en het opwekken van aanzienlijk meer duurzame elektriciteit.

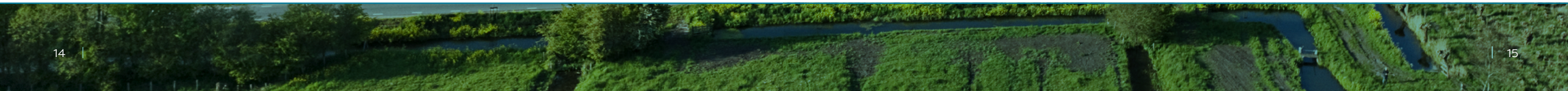
RES als bouwsteen van het IRP

De energietransitie is slechts een van de ruimtelijke opgaven met impact op het landschap en de leefomgeving die om aandacht vraagt. Om voor al deze opgaven zorgvuldig en in samenhang oplossingen te ontwikkelen, werken de zestien gemeenten in de regio ook samen aan het Integraal Ruimtelijk Perspectief en Programma (IRP) tot 2040. Het IRP, voorheen REP, vormt de regionale ontwikkelrichting en het platform voor integrale ruimtelijke samenwerking en afstemming in de uitvoering en heeft zes thematische pijlers: wonen, werken, mobiliteit, groen en landschap, gezondheid en energie. De RES vult de pijler energie en is op die manier onderdeel van het IRP.

De gemeenten hebben gelijktijdig met de RES 1.0 het Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP) ontwikkeld. Daarmee versterken zij de samenwerking. De gemeenten steunen elkaar in de ambitie, afwegingen en aanpak om de regio (door) te ontwikkelen tot ontmoetingsplek van gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen. De besluitvorming over het IRP volgt kort na de besluitvorming over de RES 1.0. Bij de besluitvorming over het IRP zullen wij een memo voegen, getiteld 'Samenhang voorstel RES 1.0 - voorstel IRP'. In dit memo beschrijven we waar de energieopgave andere opgaven aanvult en waar belangen kunnen botsen.

Het IRP is nadrukkelijk geen eindbeeld, maar bevat een visie met bandbreedtes en randvoorwaarden,strategie en een adaptief ontwikkelpad. In de vervolgfase staat het programmeren centraal: langjarig met elkaar sturen, uitvoeren en monitoren om de opgaven uit het REP te realiseren. In die fase zullen de deelnemende gemeenten het perspectief verder concretiseren – zeker als het gaat om de pijler energie, waarin nog veel aspecten in ontwikkeling zijn. In de programmeringsfase kunnen gemeenten de opgaven in samenhang bekijken en verbinden. Dit biedt ruimte om lusten en lasten in evenwicht te houden.

1 Indien de doelstelling van 35 TWh verhoogd wordt zal deze extra opgave allereerst ingevuld worden met Wind op Zee en kleinschalig zon. Inspanningen die leiden tot meer dan 7 TWh kleinschalig zon op dak, tellen in het geval dat de landelijke doelstelling van 35 TWh wordt verhoogd wel mee.



Moties en amendementen eerdere besluitvorming

Bij de besluitvorming over de Ontwerp-RES en de Startnotitie zijn door parlementen moties en amendementen aangenomen. In Bijlage 12 vindt u hoe wij hier opvolging aan geven met een verwijzing waar in de RES 1.0 u dat terugvindt.

1.4 Status van de RES 1.0

De regionale aanpak van de energietransitie komt voort uit het Interbestuurlijk programma (IBP, 2018). Daarin hebben organisaties als de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), het Interprovinciaal Overleg (IPO) en de Unie van Waterschappen zich verbonden aan de samenwerking. De samenwerking is door de gezamenlijke overheden in overleg met maatschappelijke partijen uitgewerkt in het Klimaatakkoord. Eind 2017 is op initiatief van de koepels van de decentrale overheden al gestart met de verkenning naar potentiële RES-regio's. De definitieve samenstelling van de dertig RES-regio's is vastgesteld door de bestuurders van de desbetreffende gemeenten, provincie en waterschappen. Voor onze regio is de samenstelling bekrachtigd in onze Startnotitie.

De regio's actualiseren hun RES om de twee jaar. Zo is er voldoende wendbaarheid om nieuwe technieken en innovaties te kunnen benutten, af te stemmen met ruimtelijke opgaven en concretiseringen en bijstellingen met regelmaat democratisch vast te stellen.

De RES samenwerking heeft geen juridische status en de RES heeft niet geleid tot verandering van de bevoegdheidsverdeling van de verschillende overheidslagen. Wel hebben de deelnemende overheden, conform het Klimaatakkoord, afgesproken om instrumenten als omgevingsvisies en -plannen in te zetten bij het behalen van de doelen van de RES. Uiteindelijk moet de RES 1.0 een vertaling krijgen in de instrumenten van de Omgevingsvisie. De RES 1.0 wordt na besluitvorming in de gemeenteraad bestuurlijk bindend voor de gemeente. Het heeft dan de status van een beleidsstuk. Pas als de RES 1.0 verwerkt wordt in het instrumentarium van de Omgevingsvisie, is er sprake van een juridische status.

Mocht een gemeente willen afzien van verdere samenwerking, dan betekent dat niet dat zij zich vrijwaart van de bevoegdheden van hogere overheden of dat die automatisch zullen worden ingezet. Meer hierover leest u in paragraaf 5.4.

2 Gezamenlijk van Ontwerp-RES naar RES 1.0

2.1 RES als onderdeel van de energietransitie

De RES is een middel om de energietransitie te laten plaatsvinden, geen doel op zichzelf. In onze regio zitten we al midden in de energietransitie. Al vóór de uitwerking van een RES in het huidige samenwerkingsverband werkten de deelnemende overheden actief aan de energietransitie. Bijna alle U16-overheden spraken ambities op dit thema uit waarbij een deel dit ook al uitwerkte in beleid. Diverse gemeenten hebben al daadwerkelijk duurzame opwek projecten gerealiseerd en de woningen aardgasvrij gemaakt. Hierdoor verschilt per overheid het uitgangspunt voor de uitwerking van de RES 1.0 en de snelheid die gemaakt kan worden. Waar de één verder is met de warmtetransitie is de ander al verder met het realiseren van windmolens en zonnevelden.

De RES 1.0 is een tussenstap in een langetermijnproces van dertig jaar waarin alle betrokkenen in onze regio zorgvuldig vormgeven aan de energie- en warmtetransitie. Het is een flexibel proces dat zich stap voor stap ontwikkelt en waarbij samenwerken en leren centraal staan. Tijdens het proces van de RES 1.0 tot vergunningverlening kunnen zoekgebieden afvallen en kunnen er, ook buiten de zoekgebieden, nieuwe ideeën en initiatieven ontstaan. Daarnaast gaan nieuwe technieken of innovaties een rol spelen. Daarom wordt de RES elke twee jaar geactualiseerd.

De RES 1.0 is meer dan een kaart met zoekgebieden en een regionale warmtestructuur. Het RES-proces leidt tot een groeiend besef van urgentie, tot nauwe samenwerking tussen overheden, netbeheerders en belanghebbenden, tot nieuwe kennis over een breed spectrum aan onderwerpen maar vooral ook tot de overtuiging dat binnen de regio ruim voldoende kansen liggen om de energietransitie gezamenlijk en verantwoord vorm te geven. Alle partijen onderschrijven dat de energietransitie alleen kan slagen als er breder wordt gekeken dan de eigen opgave. Dat betekent ook dat de verduurzaming van het bedrijfsleven en de industrie, de agrarische sector en de mobiliteit, samenhangen met de plannen in de RES. Het vraagt (op termijn) een brede blik op onder meer de infrastructuur, natuur en landschap, arbeidsmarkt en scholing en het stimuleren van veelbelovende innovaties.

Met de besluitvorming over de Startnotitie en de Ontwerp-RES zijn in de regio U16 de inspanningen voor de energietransitie in een stroomversnelling gekomen. De RES is een samenwerking waarin we elkaars kwaliteiten benutten en afstemmen over de inzet van bevoegdheden. Daarom kijken we steeds door wie en op welk niveau een activiteit het beste georganiseerd kan worden. Dat heeft ertoe geleid dat het zwaartepunt van de ontwikkeling van de RES 1.0 voor het onderdeel elektriciteit (boven) lokaal bij de gemeenten lag en voor het onderdeel warmte het zwaartepunt op regionaal niveau lag. Voor de uitvoering van de RES is maatschappelijke betrokkenheid essentieel. De keuzes die we nu maken, hebben in een latere fase namelijk een grote impact op de directe leefomgeving van vrijwel alle Nederlanders. Daarom hebben we inwoners, maatschappelijke organisaties en ondernemers betrokken bij het opstellen van de RES. Dit blijven we ook na de RES 1.0 doen (zie hiervoor paragraaf 6.5).

2.2 Elektriciteit

Voor de ontwikkeling van het elektriciteitsdeel hebben de gemeenten de grootste rol gepakt. Na het vaststellen van de Ontwerp-RES hebben we ervoor gekozen om de uitwerking van het thema elektriciteit vooral op lokaal niveau te doen. Zo kon worden aangesloten bij de lokale context en verschillende fasen waarin de gemeenten zich bevonden, kon worden doorgebouwd op bestaande participatiestructuren en konden lokale stakeholders het beste betrokken worden. Vrijwel alle uitkomsten zijn tot stand gekomen na uitgebreide participatie in de deelnemende gemeenten.

Alle gemeenten zijn aan de slag gegaan met het zoeken naar gebieden voor zonne- en windenergie. In gesprek met inwoners en stakeholders zijn daarbij de denkrichtingen uit de Ontwerp-RES meegenomen. Daarbij waren verschillen zichtbaar in tempo en reikwijdte van de gesprekken, afhankelijk van de lokale context. De participatie was gericht op uitnodigen en informeren aan de ene kant, en ook op dialoog en het ophalen van kennis en meningen van de deelnemers.

Voorbeelden van vragen die aan inwoners en stakeholders zijn voorgelegd:

- Welke landschappelijke kwaliteiten moeten zo veel mogelijk worden behouden of versterkt?
- Wat is er in welk type landschap mogelijk? En onder welke voorwaarden?
- Welke financiële of sociale voorwaarden zijn belangrijk bij het opwekken van duurzame elektriciteit?
- Hoe kunnen we eventuele negatieve landschappelijke effecten van het opwekken van duurzame elektriciteit beperken?
- Waar ziet u mogelijkheden voor windmolens en zonnevelden?

Sommige gemeenten zijn samen op bovenlokaal niveau gestart met participatie. Zo hebben de gemeenten in het Kromme Rijngebied en de gemeenten in de Lopikerwaard met elkaar samengewerkt. Zij organiseerden bijvoorbeeld samen webinars en bovenlokale digitale inloopavonden voor inwoners. Op de website www.energie-krommerijn-praatmee.nl. kunnen inwoners proces- en achtergrondinformatie krijgen en meedoen aan online enquêtes.

Gemeenten hebben een breed palet van participatietools ingezet:

- Online enquêtes
- Fysieke bijeenkomsten
- Digitale bijeenkomsten
- Straat- en keukentafelgesprekken
- Spreekuren
- Platforms opgezet waarop inwoners en stakeholders konden meedenken over de plannen,
- Thema/gemeente websites met informatie
- Wattnou, jongeren enquête
- Huis-aan-huis brieven
- Nieuwsbrieven
- Artikelen in lokale media
- Informatiefilmpjes gemaakt.
- Social media
- Flyers en ansichtkaarten
- Posters en digitale borden

Verschillende georganiseerde belanghebbenden, zoals vertegenwoordigers van bewonersorganisaties, natuur- en milieuorganisaties, initiatiefnemers die duurzame energie willen opwekken en energiecoöperaties, zijn gevraagd om mee te denken bij de voorbereidingen van de participatie en om een actieve bijdrage te leveren tijdens het participatieproces. Dit heeft in diverse gemeenten geleid tot samenwerking en bijdragen van vertegenwoordigers van energiecoöperaties aan online bijeenkomsten. Ook hebben energiecoöperaties hun achterbannen geïnformeerd over online onderzoeken en gevraagd om mee te denken en hun mening te geven.[2]

Regionaal zijn de lokale processen ondersteund met onderzoek, kennis en afstemming. Daarnaast zijn er regelmatig zowel brede bijeenkomsten als kleinere tafelgesprekken geweest met regionale stakeholders. Ook voerden we een-op-een gesprekken met enkele organisaties uit het maatschappelijke veld met een belang in natuur, milieu, ruimtegebruik, landbouw en energie binnen de regio U16. Denk aan de Natuur en Milieufederatie Utrecht (NMU), vertegenwoordigers van de energiecoöperaties, en LTO. In onderstaande afbeelding ziet u welke activiteiten sinds 2019 op regionaal niveau hebben plaatsgevonden.

De lokale en regionale inspanningen hebben geleid tot zoekgebieden voor zon- en windenergie. Er zijn verschillen in fasering en inhoud tussen de gemeenten. Met deze werkwijze doen we recht aan de lokale context. Overigens is hier de participatie natuurlijk niet mee afgerond. Ook bij volgende lokale afwegingskaders, uitnodigingskaders en projectinitiatieven zal participatie van groot belang zijn.

2.3 Warmte

Binnen de RES heet het deel dat over warmte gaat de Regionale Structuur Warmte (RSW). De warmtetransitie is een langjarig traject dat niet kan worden georganiseerd door één partij of organisatie. Zowel de deelnemende overheden, inwoners van de regio en partijen die actief zijn in de warmteketen hebben elkaar nodig om te bouwen aan een duurzame warmtevoorziening. Zo hebben particuliere woningeigenaren een belangrijke rol in het verduurzamen van hun woning. En zijn projectontwikkelaars en warmtebedrijven nodig voor het realiseren van nieuwe duurzame warmtebronnen en warmte-infrastructuur.

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat gemeenten het initiatief nemen in de warmtetransitie, maar voor de uitvoering van deze enorme opgave spelen alle belanghebbenden binnen de warmteketen een rol. Dit geldt zowel voor de gemeentelijke transitievisie warmte (TVW) en de lokale wijkuitvoeringsplannen, als voor de RSW. De meest relevante en richtinggevende keuzes rondom warmte maken gemeenten in hun TVW. Ook de participatie met inwoners over die keuzes vindt op lokaal niveau plaats. Bij het ontwikkelen van de RES spraken we daarom vooral op regionaal niveau met regionale stakeholders over warmte als duurzame energiebron en de afwegingen die een rol spelen bij het inzetten van bovengemeentelijke warmtebronnen. De uitkomsten van deze gesprekken kunnen gemeenten inzetten bij gesprekken met stakeholders en lokale belanghebbenden over de gemeentelijke TVW en bij gesprekken met inwoners over de overstap naar wonen en werken zonder aardgas. Om alle thema's die een rol spelen in de warmtetransitie in onze regio in kaart te brengen, hebben we vier warmteateliers georganiseerd. Dit zijn bijeenkomsten waaraan niet alleen de deelnemende gemeenten, waterschappen en de provincie meededen, maar ook andere stakeholders zoals vertegenwoordigers van bewonerscoöperaties die betrokken zijn bij het verduurzamen van de warmtevraag in onze regio. In tabel 2.1 noemen we de belanghebbenden die betrokken zijn geweest bij de regionale warmteateliers.

Deelnemers warmteateliers	Naam organisatie
Netbeheerder	Stedin
Warmtebedrijven/-leveranciers	Eneco, Engie
Waterbedrijven	Vitens, Waternet, Oasen
Uitvoerende overheidsorganen	Rijkswaterstaat (RWS), Omgevingsdienst Regio Utrecht (ODRU), Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO), Regionale Uitvoeringsdienst Utrecht (RUD)
Woningcorporaties	Regioplatform Woningcorporaties Utrecht (RWU), Heuvelrug Wonen, Lekstede Wonen, Portaal, Groen West
Lokale energiecoöperaties	De Bilt Energieneutraal (BENG), de Knotwilg, Duurzame Energie Coöperatie Zeist, Eigenwijkse Energie Coöperatie (EWEC), Energie Bunnik, Energie coöperatie 2030.nu, Energie Samen, Stichting Vitaal Dorp, Huibertstroom, Energie-U, Energie-N, Heuvelrug Energie, Mijn Groene Huis, Warm Tuindorp
Natuur en Milieufederatie	Natuur en Milieufederatie Utrecht (NMU)
Regionaal/lokaal energieloket	U-Thuis, Hier verwarmt, Energieloket
Grootverbruikers/potentiële restwarmtebronnen	Industrie (asfaltcentrale, Jacobs Douwe Egberts, Monier, Vrumona)
Jong RES	Jong RES Utrecht

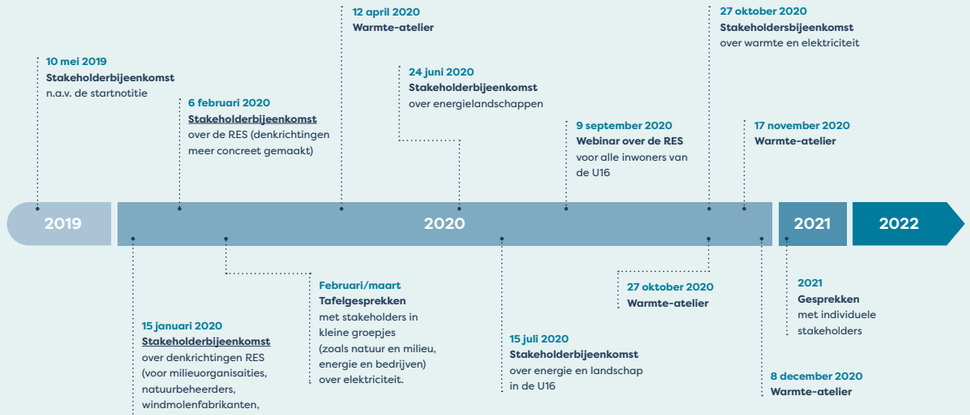
Tabel 2.1. Een overzicht van belanghebbenden (naast deelnemende overheden) die betrokken zijn geweest bij de warmteateliers.

In de warmteateliers hebben de deelnemende overheden en aanwezige belanghebbenden informatie aangedragen voor verschillende onderdelen van de RSW. Zij dachten bijvoorbeeld mee over gespreksonderwerpen voor de verdelingssystematiek (gespreksleidraad) en over de samenwerking rond regionale warmtethema's. Ook droegen zij bij aan de opstap naar een afwegingskader voor het verdelen van warmte uit één bron over meerdere projecten. Op basis van deze inbreng hebben we drie notities opgesteld. (Zie bijlagen 5,6 en 7).

2 In Bijlage 11 geven we een overzicht van de lokale participatie die heeft plaatsgevonden per gemeente over het thema elektriciteit.

TIJDLIJN RES U16

Organisatie stakeholders- en inwonersparticipatie



Communicatie

- **Via www.energieregioutrecht.nl** informeert de regio U16 inwoners over de RES.
- **Uitgebreide Toolbox** voor gemeenten met visuals, kernboodschappen, standaard teksten, inspiratiegids participatie, formats voor enquêtes, etc.

2.4 Coronamaatregelen van invloed op participatie

Tijdens de uitwerking van de Ontwerp-RES naar de RES 1.0 waren maatregelen van kracht om de verspreiding van het coronavirus tegen te gaan. De participatie met inwoners en belanghebbenden verliep bijna helemaal digitaal. Fysieke bijeenkomsten konden minder vaak, en in sommige gemeenten zelfs helemaal niet, doorgaan. Het heeft voor inwoners en organisaties de drempel verlaagd om mee te doen. Jongeren konden we bijvoorbeeld beter bereiken. Aan de andere kant hebben we ervaren dat de dynamiek en output van online participatiebijeenkomsten anders is. We moesten op een andere manier dan gewoonlijk de gesprekken voeren en de benodigde input krijgen.

3 Elektriciteit

3.1 Inleiding

We willen als regio uiterlijk in 2030 1,8 TWh duurzame elektriciteit opwekken. Deze ambitie is de opbrengst van een intensief en zorgvuldig proces van de afgelopen tweeënhalf jaar. De vier verschillende onderdelen die wij 'bouwblokken' noemen, zijn samen het bod van onze regio.

a. Het eerste bouwblok bestaat uit projecten voor zonne- en windenergie en zon op dak die al zijn gerealiseerd. Deze projecten tellen expliciet mee voor de ambitie van 1,8 TWh.
b. Het tweede bouwblok van onze regio is het realiseren van zo veel mogelijk zon op dak. Hier gaan we zowel lokaal als regionaal aan werken.
c. Het derde bouwblok waaraan we gezamenlijk hebben gewerkt bestaat uit zoekgebieden voor windturbines en zonnevelden op land. Met een zoekgebied geven we aan waar in onze RES we de mogelijkheden voor het opwekken van zonne- en windenergie verder onderzoeken. In de RES 1.0 leggen we nog geen concrete locaties vast.
d. Het vierde bouwblok is de bekrachtiging van onze regionale samenwerking, met als doel om met elkaar permanent te blijven onderzoeken hoe we duurzame energie kunnen ontwikkelen. We weten namelijk dat tijdens het proces van RES 1.0 tot vergunningverlening zoekgebieden kunnen afvallen. Ook kunnen er nieuwe ideeën en initiatieven ontstaan. Daarnaast kunnen nieuwe technieken of innovaties een rol gaan spelen. En we hebben ook een opgave na 2030.

Ten slotte onderstrepen we hier het belang van energiebesparing. Hoewel energiebesparing geen onderdeel van de RES is, is het een cruciaal onderdeel van onze energietransitie. In hoofdstuk 4 leest u meer over de energiebesparing in de gebouwde omgeving.

In dit hoofdstuk lichten we onze elektriciteitsambitie stap voor stap toe. We starten met het duiden van onze kaders en de uitgangspunten waarmee we werken. Vervolgens beschrijven we concreet wat de totale ambitie van de regio is. Daarna staan we achtereenvolgens stil bij:

1. De vier bouwblokken waarmee we onze ambitie onderbouwen;
2. De omgang met de afwegingskaders van het Nationaal Programma RES;
3. De bovenregionale afstemming over gebieden;
4. De voorwaarden bij ons bod.

3.2 Vertrekpunt: kaders en uitgangspunten

Bij het ontwikkelen van duurzame energie hebben we als regio te maken met diverse richtinggevende kaders. Startpunt is het Klimaatakkoord, waarin is afgesproken dat de opgave van 35 TWh duurzame energie op land in 2030 door dertig regio's wordt ingevuld. Onze regio draagt bij aan deze opgave in de vorm van deze RES. Die houdt in dat we ons maximaal inspannen om uiterlijk 1 januari 2025 de vergunningen voor zonnevelden en windturbines te verstrekken, zodat we uiterlijk in 2030 onze ambitie voor duurzame elektriciteit kunnen realiseren. Om onze ambities en plannen te kunnen realiseren, wijzen we in onze omgevingsvisies en -plannen zoekgebieden aan en stellen we hiervoor ruimtelijke en maatschappelijke randvoorwaarden op. Denk aan het streven naar 50% lokaal eigendom. Uitgangspunt is dat we als regio gezamenlijk werken aan het halen van onze ambities, wat betekent dat alle deelnemende overheden een bijdrage leveren.

Daarnaast gelden de Wet ruimtelijke ordening (Wro, vanaf 1 januari 2022 de Omgevingswet), de Elektriciteitswet en de Klimaatwet als landelijke kaders voor besluiten over en ontwikkeling van duurzame energie op land. Verder is het Activiteitenbesluit milieubeheer van belang. Dat regelt de bescherming van de volksgezondheid, onder andere door geluidnormen te stellen aan windturbines.

Voor het ruimtelijk beleid zijn vooral de Provinciale Omgevingsvisie (POVI) en de Interim Omgevingsverordening relevant, waarin ruimte wordt geboden aan de ontwikkeling van duurzame energie. Natura 2000 en ganzenrustgebieden worden in de POVI uitgesloten voor zonne- en windenergie. Ook verbindt de provincie aanvullende voorwaarden aan het ontwikkelen van duurzame energie in de provinciale stiltegebieden, weidevogelkerngebieden en het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Daarnaast ontwikkelt de provincie een afwegingskader voor het Unesco Werelderfgoedgebied: de Nieuwe Hollandse Waterlinie. In bijlage 1 gaan we dieper in op de kaders en uitgangspunten van de provincie Utrecht. De Keur en leggers van de waterschappen zijn van toepassing bij werken op en rond oppervlaktewater en op en rond waterkeringen. De waterschappen ontwikkelen afwegingskaders voor zonne- en windinitiatieven op en bij water(keringen). Naast deze wettelijke en ruimtelijke kaders houden de overheden in de regio rekening met de uitgangspunten van de zonne- en windsectoren,

zoals beschreven in de Gedragscode Acceptatie & Participatie Windenergie op Land en de Gedragscode Zon op Land.

Ook hebben diverse gemeenten kaders en uitgangspunten vastgesteld voor het ontwikkelen van zonne- en windenergie en het verduurzamen van de gebouwde omgeving. Meer hierover leest u in bijlage 1.

3.3 Ambitie van 1,8 TWh met vier bouwblokken als onderbouwing

Onze ambitie om uiterlijk in 2030 1,8 TWh duurzame elektriciteit op te wekken, is in lijn met de ambitie in de Ontwerp-RES. De ambitie is haalbaar gebleken in de participatieprocessen die we hebben doorlopen, in het beleid (dat deels in ontwikkeling is) en in de verschillende studies die we hebben laten doen (Energieanalyse U16, Rapport Energielandschappen U16, Kansenkaarten en Globale nettoets Stedin). De onderbouwing van onze ambitie bestaat uit vier bouwblokken:

1. Duurzame elektriciteit die we al hebben opgewekt en projecten in de pijplijn met de status 'zeker';
2. De ambitie voor zon op dak;
3. Bijdrage van gemeenten die voortkomen uit de lokale zoekprocessen naar zoekgebieden voor zonne- en windenergie;
4. De permanente samenwerking en zoektocht naar zoekgebieden voor duurzame energie.

Sommige bouwblokken kennen een grotere zekerheid dan andere. Dat komt doordat bepaalde bouwblokken al verder zijn uitgewerkt dan andere bouwblokken. Voor de projecten die we al hebben gerealiseerd of die met de status 'zeker' in de pijplijn zitten (bouwblok 1), kunnen we met grote zekerheid zeggen wat de opbrengsten zijn. Dat is anders voor de bijdrage van gemeenten die voortkomen uit de lokale zoekprocessen (bouwblok 3) of onze regionale ambitie voor zon op dak (bouwblok 2).

De bouwblokken 2 en 3 moeten we de komende jaren concreter maken. Dat betekent dat zoekgebieden die we in de RES 1.0 hebben opgenomen, moeten worden uitgewerkt tot concrete projecten en dat de potentie voor zon op dak moet worden benut. In de praktijk kan deze concretiseringslag betekenen dat we plannen anders invullen of zelfs dat plannen uitvallen. Hier houden we als regio rekening mee. Daarom werken we in onze RES voor bouwblok 2 met een bandbreedte. Bouwblok 3 kent geen bandbreedte, maar moet wel nadrukkelijk als een tussentijds resultaat worden gelezen. Dit bouwblok is namelijk in beweging en bij het concreet maken van de zoekgebieden kunnen de getallen hoger of lager uitvallen. We spreken wel met elkaar af om het vizier de komende jaren gezamenlijk te richten op de realisatie van de 1,8 TWh. Dit onderstreept ook het belang van bouwblok 4. Als we onze ambitie om 1,8 TWh hernieuwbare elektriciteit op te wekken uiterlijk in 2030 willen waarmaken, zijn continue samenwerking en ontwikkeling nodig. Nieuwe plannen zijn nodig, in het geval dat huidige plannen niet haalbaar blijken.

Onderdeel van ons bod	Hoeveelheid in TWh totaal	Waarvan zon in TWh	Waarvan wind in TWh
Bouwblok 1: Gerealiseerde opwek + Pijplijnstatus 'zeker'	0,438	0,295	0,143
Bouwblok 2: Zon op dak	0,3-0,5 TWh (Ambitie in bandbreedte)		
Bouwblok 3: Lokale zoekprocessen	1,164	0,765	0,399
Bouwblok 4: Continue samenwerking en ontwikkeling	Hiervoor is nog geen ambitie op te nemen.		

3.4 Bouwblok 1: Gerealiseerde duurzame opwek en projecten in de pijplijn met de status 'zeker'

Onze regio heeft een monitor ontwikkeld om de groei van duurzame energie bij te houden. Op basis hiervan hebben we inzichtelijk gemaakt hoeveel duurzaam opgewekte elektriciteit er al is gerealiseerd, hoeveel projecten voor duurzaam opgewekte elektriciteit er in de pijplijn zitten en in welke fase van ontwikkeling deze projecten zich bevinden. Met de monitor brengen we periodiek in beeld welke projecten in de pijplijn zeker doorgaan. Voor windenergie zijn dit projecten waarvoor een vergunning is verleend en voor zonne-energie zijn dit projecten waarvan de bouw in voorbereiding is. Samen levert dit voor de U16 nu 0,438 TWh op[3]. Dit is hoger dan de hoeveelheid in de Ontwerp-RES uit 2020. De analyse van het aantal grootschalige zonnedaken in de regio laat zien dat dit aantal flink is toegenomen ten opzichte van wat toen bekend was. In paragraaf 3.6 hebben we een tabel opgenomen met een uitsplitsing van de gerealiseerde productie en 'pijplijnprojecten' per gemeente. Een verdere uitleg van onze monitoring vindt u in bijlage 10.

3.5 Bouwblok 2: Ambitie voor zon op dak

We zetten in de RES U16 maximaal in op zon op dak. Deze techniek kan rekenen op grote maatschappelijke acceptatie, zo bleek uit de lokale zoekprocessen die de gemeenten van de U16 hebben doorlopen. In de Ontwerp-RES noemden we een geschatte hoeveelheid van 0,5 TWh zon op dak als bijdrage aan de ambitie van onze regio. Deze ambitie hebben we bepaald op basis van eerste globale verkenningen van het potentieel in onze regio en aannames over de daadwerkelijke realisatiegraad van dat potentieel. De afgelopen maanden hebben we hard gewerkt en veel onderzoek gedaan om de realisatiekans van zon op dak in onze regio verder te onderbouwen.

Zon op dak is de afgelopen jaren sterk gegroeid en we willen deze groei voortzetten met een ambitieuze en realistische aanpak. In onze Ontwerp-RES namen we een aantal voorwaarden op om van zon op dak een succes te maken. Deze voorwaarden zijn voor een belangrijk deel ingevuld. Zo is de regeling voor Stimulering duurzame energieproductie (SDE) aangepast, waardoor zon op dak beter kan concurreren met veldprojecten. Bovendien bereidt het kabinet een wijziging van het Besluit bouwwerken leefomgeving (het Bouwbesluit) voor, die gemeenten meer bevoegdheden geeft om het installeren van zonnepanelen op daken af te dwingen. Waarschijnlijk treedt het gewijzigde besluit in werking op 1 januari 2022, tegelijk met de Omgevingswet.

Op basis van de onderzoeken en overige informatie[4] zetten we in op een hoeveelheid duurzaam opgewekte elektriciteit uit grootschalige dakprojecten van 0,3 tot 0,5 TWh. Nu leveren de zonnedaken, met een vermogen van meer dan 15 kilowattpiek (kWp), ongeveer 0,194 TWh aan duurzame elektriciteit. Het aandeel gerealiseerd is onderdeel van onze ambitie voor zon op dak. Hieronder onderbouwen we onze ambitie voor zon op dak. Dit doen we langs twee lijnen:

a. Een verdiepende analyse van de **potentie en realisatie** van zon op dak in de RES U16;
b. Een verdiepende analyse van de **aansluitbaarheid** van zon op dak op de infrastructuur van Stedin.

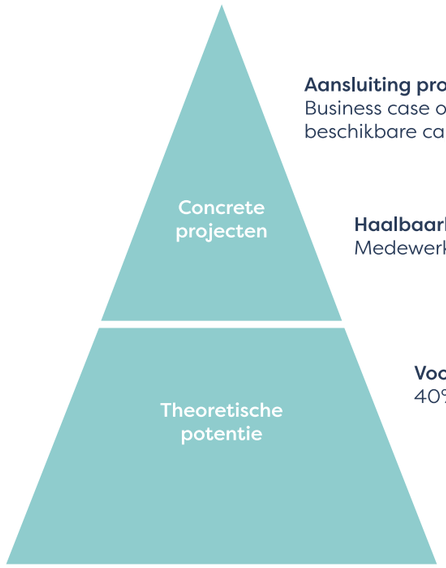
Potentie en realisatie

De RES U16 heeft een onderzoek laten uitvoeren naar de potentie en realisatie van geschikte daken voor het opwekken van zonne-energie in de regio en zal dit de komende drie jaar jaarlijks laten herhalen. De uitkomsten van het onderzoek vindt u in Bijlage 2[5]. Het gaat om daken waarop installaties voor het opwekken van zonne-energie kunnen worden geplaatst met een vermogen groter dan 15 kWp. De theoretische potentie die uit het onderzoek komt, bedraagt 1,349 TWh. Met theoretisch bedoelen we dat we hierbij geen rekening houden met technische en andere belemmeringen die de realisatie van zon op dak in de weg kunnen staan. Anders dan vaak wordt gedacht ('Leg gewoon alle daken vol') is het realiseren van grootschalige dakprojecten geen gemakkelijke opgave.

3 Peildatum maart 2020
4 Werkgroep Zon op daken NPRES, Samen het dak op voor een zonnige toekomst, 29 januari 2021; Greenspread, Benuttingsgraad zon op Utrechtse daken zon-PV in de gemeente Utrecht, 18 februari 2021; CE Delft, Scenario's zon op grote daken gemeente Utrecht, maart 2021.
5 Enkele gemeenten hebben onderzoek uitgevoerd naar potentie en/of realisatiegraad van zon op dak in hun gemeente. De resultaten van deze onderzoeken kunnen afwijken van de uitkomsten van het onderzoek in het kader van de RES. Dit heeft vooral te maken met de voor de analyse gebruikte informatie, de onderzoeksmethode en/of de peildatum van de analyse.

Bij de installatie van zonnepanelen op daken moeten vaak meerdere hindernissen worden genomen, geïllustreerd in onderstaande figuur. De theoretische potentie aan de onderzijde van de piramide wordt dus niet zonder meer ingevuld. De volgende belemmeringen spelen een rol:

- Medewerking: de (particuliere) dakeigenaar moet meewerken met de ontwikkeling van zon op dak.
- Organisatorische belemmeringen: vaak is de eigenaar van het (bedrijfs)pand niet de gebruiker.
- Technische belemmeringen: niet alle daken blijken in de praktijk geschikt. De draagkracht van de dakconstructie en obstakels op het dak hebben invloed op de mogelijkheden voor zon op dak.
- Businesscase: zon op dak wordt pas aantrekkelijk bij een positieve businesscase. Onder andere aanvullende eisen van verzekeraars verslechteren die soms.
- Aansluitbaarheid: zon op dak moet binnen een bepaalde straal rond het elektriciteitsnet ontwikkeld worden. Daarnaast moet er netcapaciteit beschikbaar zijn.



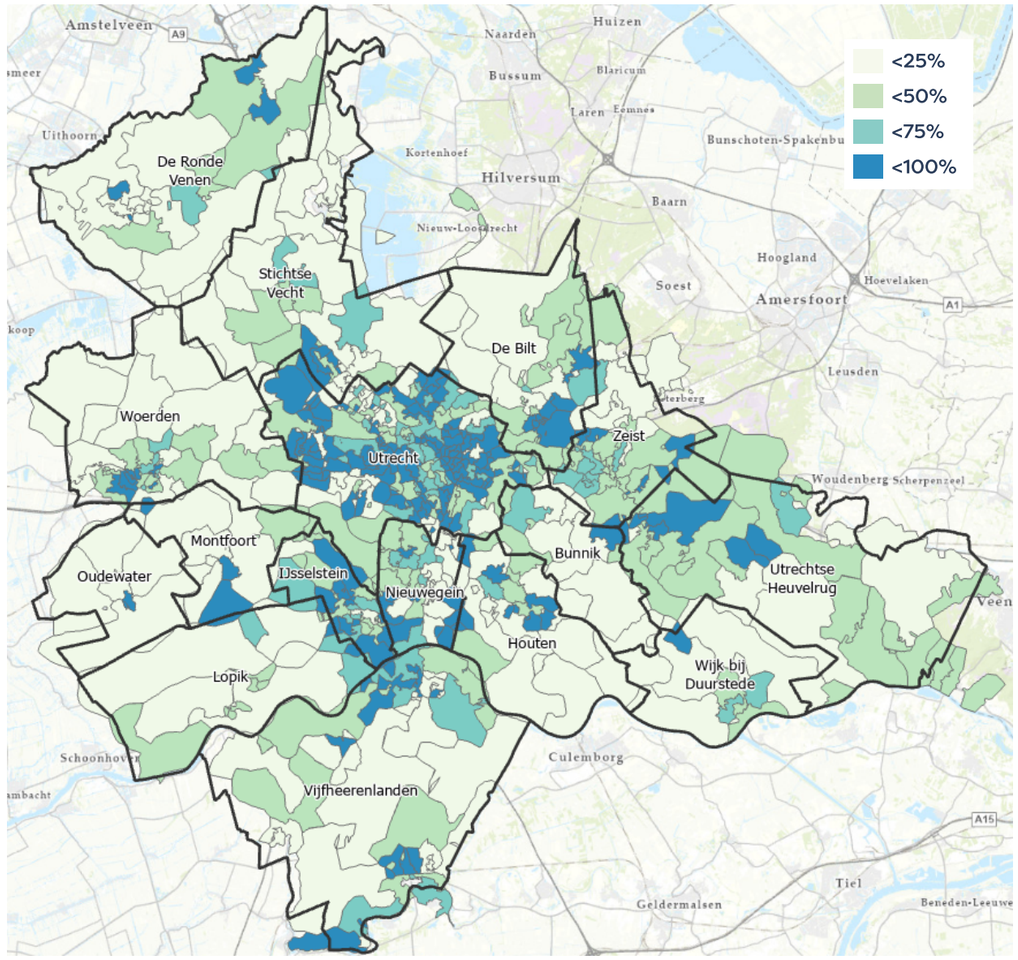
Aansluiting project kent afhankelijkheden:
Business case ontwikkelaar, daadwerkelijke beschikbare capaciteit net, aantal aanvragen MS-ring

Haalbaarheid project kent afhankelijkheden:
Medewerking eigenaar, dakconstructie

Voorlopig beschikbare netcapaciteit: 0,58 TWh
40% van de theoretische potentie

Theoretische potentie zon op dak: 1,349 TWh
(o.b.v. 'gemiddelde' tot 'zeer geschikte' zoninstraling

Conclusie: van de theoretische potentie van 1,349 TWh is er in theorie voor circa 33% voldoende netcapaciteit. Dat is 0,58 TWh. Wanneer we overgaan tot concrete projecten moet er rekening worden gehouden met bovengenoemde afhankelijkheden.

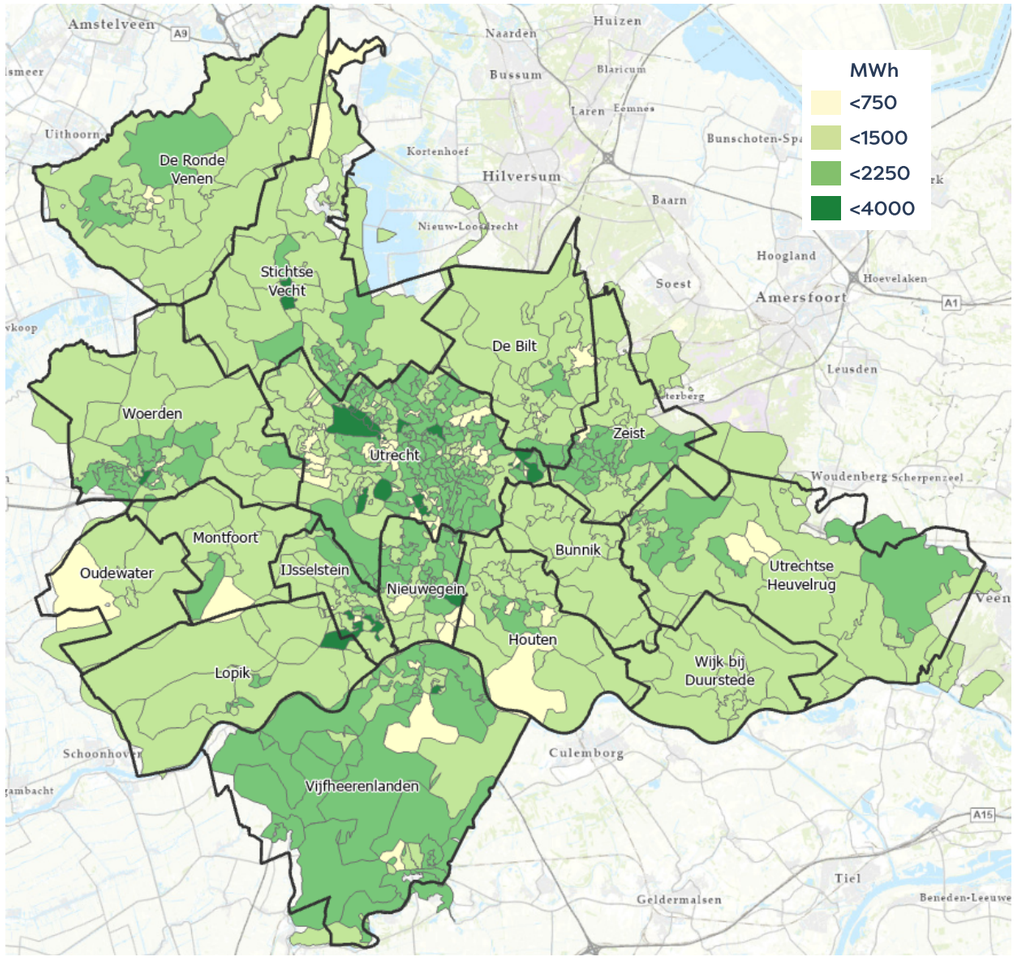


Figuur 3.1 Percentage theoretisch geschikt dakoppervlak dat kan worden aangesloten op beschikbare netcapaciteit, Stedin, 2021.

Aansluitbaarheid

Stedin heeft voor onze regio de aansluitmogelijkheden voor zon op dak onderzocht. Zon op dak wordt door Stedin aangesloten op de zogenaamde middenspanningsringen (MS-ringen). Op dit moment heeft Stedin 0,58 TWh beschikbaar op het totaal aan MS-ringen in het U16-gebied. Op het spanningsniveau van de MS-ringen bevinden zich aansluitingen geschikt voor 500 tot 5.000 zonnepanelen.

Onderstaande kansenkaarten van Stedin laten zien waar mogelijkheden zijn voor het terugleveren van elektriciteit die is opgewekt met grootschalig zon op dak.



Figuur 3.2 De beschikbare netcapaciteit per MS-ring (totaal 0,58 TWh), Stedin, 2021.

Als we de inzichten uit figuur 1 en figuur 2 combineren, wordt duidelijk welke gebieden het meest geschikt zijn voor het stimuleren van grootschalig zon op dak. Daarnaast weten we in welke gebieden investeringen in het vergroten van de netcapaciteit in MS-ringen het meest renderen in termen van op te wekken vermogen uit zon op dak (zie Bijlage 3).

Deze inzichten willen we als regio gebruiken om de maximale potentie van zon op dak te benutten. Dit is een belangrijk onderdeel van de thematische agenda (zie bijlage 8). In overleg met Stedin en met regionale afstemming kunnen we kansen verzilveren en toekomstige knelpunten tijdig vaststellen.

3.6 Bouwblok 3: bijdrage gemeenten die voortkomen uit de lokale zoekprocessen

Het derde bouwblok bestaat uit de bijdrage van gemeenten die zijn voortgekomen uit lokale zoekprocessen. De afgelopen periode hebben op gemeentelijk en subregionaal niveau zoekprocessen plaatsgevonden om te komen tot zoekgebieden voor zonne- en windenergie. Hierin was binnen de regionale kaders ruimte voor lokale fasering en lokaal maatwerk. Hieronder presenteren we de ambities die per gemeente of subregio. Samen leveren die een bijdrage op van 1,164 TWh. Dit staat voor circa 26 turbines en circa 800 hectare zonneveld. Bij de tabel vindt u een leeswijzer waarin we de ambities per gemeente duiden. De bijgevoegde kaart van onze regio geeft weer waar we de zoekgebieden voor zonne- en windenergie voorzien.

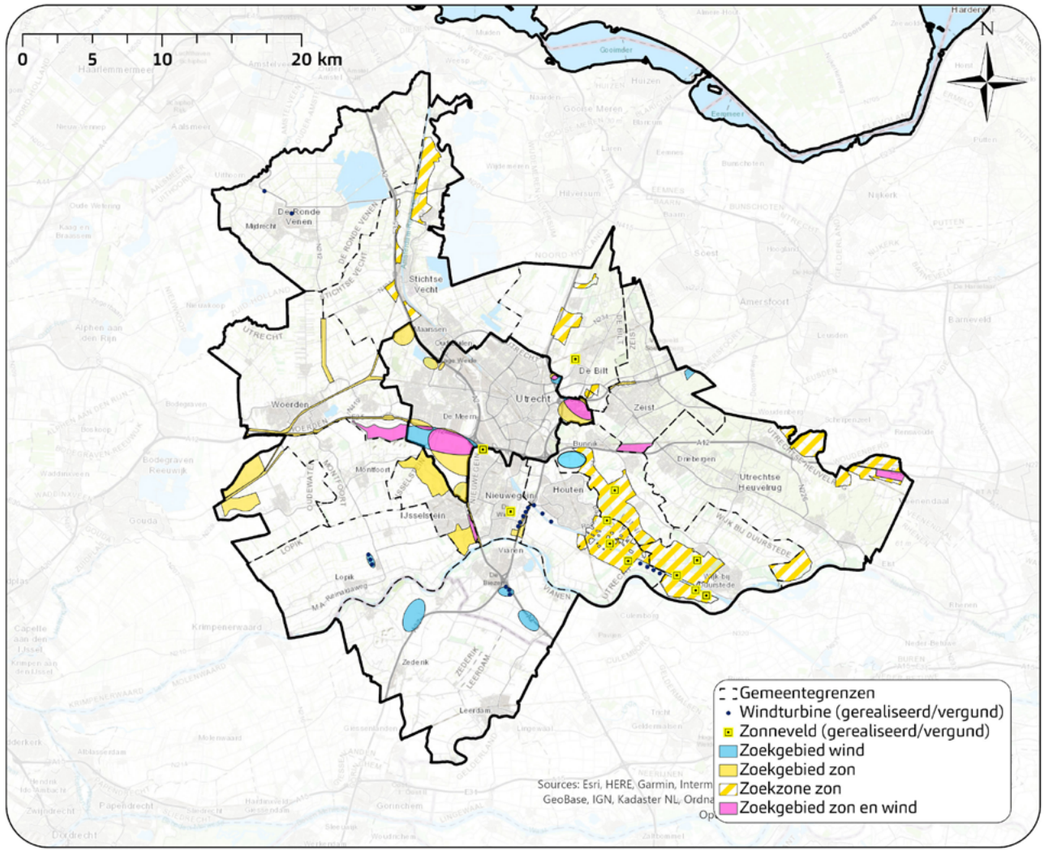
	Operationeel (MWh)			Pijplijn zeker (MWh)			Ambitie (MWh)			Totaal		Ambitie	
Gemeente	**Wind**	**Zon**	**Totaal**	**Wind**	**Zon**	**Totaal**	**Wind**	**Zon**	**Totaal**	**MWh**	**TWh**	**Turbines**	**Hectares**
Bunnik	0	3.451	3.451	0	0	0	0	50.228	50.228	53.679	0,054	0	53
Houten	11.800	33.041	44.841	67.000	13.983	80.983	0	52.124	52.124	177.948	0,178	0	55
Utrechtse Heuvelrug	0	8.061	8.061	0	0	0	35.000	45.000	80.000	88.061	0,088	2	47,5
Wijk bij Duurstede	0	4.413	4.413	0	0	0	0	56.862	56.862	61.275	0,061	0	60
Montfoort	0	9.723	9.723	0	0	0							
Lopik	12.778	7.027	19.805	0	0	0							
Oudewater	0	3.017	3.017	0	0	0	122.500	87.170	209.670	260.000	0,260	7	120
Woerden	0	13.682	13.682	0	0	0							
IJsselstein	0	4.045	4.045	0	58	58							
De Bilt	0	11.308	11.308	0	0	0	0	30.895	30.895	42.203	0,042	0	32,6
De Ronde Venen	6.389	6.284	12.673	0	0	0	pm	pm	pm	12.673	0,013	pm	pm
Nieuwegein	25.125	41.521	66.646	0	0	0	0	13.268	13.268	79.914	0,080	0	14
Stichtse Vecht	0	7.475	7.475	0	0	0	0	92.525	92.525	100.000	0,100	0	90
Utrecht	0	36.000	36.000	0	65.000	65.000	138.000	284.000	422.000	523.000	0,523	10	282
Vijfheerenlanden	19.800	18.713	38.513	0	0	0	33.000	0	33.000	71.513	0,072	3	0
Zeist	0	6.337	6.337	0	2.000	2.000	70.000	53.000	123.000	131.337	0,131	4	39,3
Totaal U16 (MWh)	**75.892**	**214.098**	**289.990**	**67.000**	**81.041**	**148.041**	**398.500**	**765.071**	**1.163.571**	**1.601.602**	**1,602**	**26**	**793,4**
Totaal U16 (TWh)	**0,076**	**0,214**	**0,290**	**0,067**	**0,081**	**0,148**	**0,399**	**0,765**	**1,164**	**1,602**			

In ***bijlage 1*** beschrijven we per gemeente de opbrengst van de lokale zoekprocessen binnen de afwegingskaders van het Nationaal Programma RES. Hier vindt u ook een uitvergroting van de zoekgebieden per gemeente.

Toelichting bij de gegevens

Operationeel: stand van duurzame energieproductie uit wind en zon per maart 2020 (monitor)
Pijplijn zeker: wind = vergunning verleend; zon = bouw in voorbereiding
Ambitie: conform opgave gemeenten maart 2021, gemeenten gebruiken soms verschillende opbrengst per turbine of ha

Onderdeel	Leeswijzer algemeen
Algemeen	De tabel geeft een momentopname van de stand van zaken voor gerealiseerde projecten, pijplijnprojecten met de status 'zeker' en ambities voor duurzame energie in de regio. Voor de hoeveelheid opgewekte energie van windturbines zijn we uitgegaan van een opbrengst van 17.500 MWh per turbine (3.500 vollast-uren) en voor zonnevelden van 947,7 MWh per hectare (950 vollast-uren). Enkele gemeenten wijken af van deze uitgangspunten.
Bronnen tabel	Operationeel en Pijplijn zeker: regionale monitor en Analyse zonnepotentie en gerealiseerd, MapGear, april 2021 (zie Bijlage 2). Ambitie: actuele opgaven gemeenten, maart/april 2021.
Zon operationeel	In vrijwel alle gevallen gaat het om zon op dak, m.u.v. de gemeenten Houten, De Bilt en Nieuwegein die al zonnevelden hebben gerealiseerd.
Pijplijn zeker	Projecten in de pijplijn met de status 'zeker': Wind: vergunning verleend; Zonnevelden: bouw in voorbereiding. NB: de gemeentelijke opgaven voor de pijplijn in bijlage 1 wijken af van de pijplijn in deze tabel. In de opgaven van de gemeenten zijn ook minder zekere projecten opgenomen, terwijl we in de tabel hierboven alleen projecten hebben opgenomen die zeker doorgaan.
Ambitie zon op dak	Omdat nog niet alle gemeenten hiervoor een specifieke ambitie hebben geformuleerd, is deze kolom exclusief zon op dak. Een aantal gemeenten heeft zon op dak wel meegenomen in hun totale ambitie. Zie hieronder voor een toelichting per gemeente.
Gemeente	**Leeswijzer per gemeente**
Bunnik	De gemeente heeft twee zonneveldprojecten (van samen 30 hectare) in voorbereiding.
Houten	Voor zonnevelden heeft Houten 100 hectare beleidsruimte. Daarvan is reeds 45 hectare vergund; dat is Operationeel en Pijplijn zeker. Daarmee resteert in Houten 55 hectare beleidsruimte. Daarnaast is er in Houten een bestaand windpark (Houten) en een vergund windpark (Goyerbrug).
Utrechtse Heuvelrug	De ambitie van de gemeente is 0,08 TWh, waarvan 0,02 TWh te realiseren met innovatie. Mocht deze 0,02 TWh niet met innovatie kunnen worden ingevuld, wordt dit aandeel met wind en/of zon gerealiseerd. In de tabel hebben we het aandeel innovatie opgenomen in de ambitie zon.
Wijk bij Duurstede	De 60 hectare zonnevelden zijn reeds vergund.
Montfoort Lopik Oudewater Woerden IJsselstein	De Lopikerwaard-gemeenten brengen een gezamenlijk bod in van 0,26 TWh. De verdeling van de ambitie over technieken is flexibel, maar de ambitie zelf staat vast. De ambitie voor 0,05 TWh voor zon op dak is niet in de tabel opgenomen. De ambitie van de Lopikerwaard is inclusief Operationeel en Pijplijn zeker. Als er meer zon op dak mogelijk blijkt, wordt dat aandeel in mindering gebracht op het aandeel zonnevelden en windturbines. Dit laatste is n.a.v. de recente data zon op dak nog niet verwerkt in de tabel.
De Bilt	Bij de ambitie voor zon gaat het om zowel zon op veld als zon op dak.
De Ronde Venen	De gemeente heeft vooralsnog alleen een ambitie voor 2040 vastgesteld. Dan wil de gemeente 0,05 TWh opwekken met zon op grote daken en 0,18 TWh met zonnevelden en/of windmolens. De raad besluit naar verwachting 30 juni over de zoekgebieden hiervoor.
Nieuwegein	De gemeente realiseert deze ambitie vóór 2030. De ambitie voor zonnevelden komt uit de Routekaart Energieneutraal Nieuwgein 2040 (2017) en is dus naar voren gehaald.
Stichtse Vecht	Bij de ambitie voor zon gaat het om zowel zon op veld als grootschalig zon op dak.
Utrecht	Bij deze ambitie gaat het om de beleidsruimte voor Energielandschap Rijnenburg en Reijerscop: acht windturbines en 230 hectare zonneveld. Er is een initiatiefnemer geselecteerd die start met de planuitwerking voor drie windturbines en 7 hectare zonneveld en 20 hectare zonneveld op de Nedereindse Plas. Daarnaast tellen de in voorbereiding zijnde zonnevelden Meijewetering, Haarrijnseplas en geluidswal A12 mee. Ten opzichte van de ontwerp-RES en concept bod hebben een aantal nieuwe initiatieven zich gemeld voor wind en/of zon in de aangewezen zoekgebieden, waaronder Ockhuizen en USP. Indien grootschalige opwek kan worden ingepast, kunnen deze initiatieven nog voor 2030 worden ontwikkeld.
Vijfheerenlanden	Binnen de gemeente is gekozen voor windenergie en is uitgesproken geen ambitie voor zonnevelden te hebben. Dit staat los van zon op dak.
Zeist	De gemeente doet verder onderzoek naar de theoretische ruimte voor windturbines en zonnevelden in de zoekgebieden. Hieruit moet blijken of en onder welke voorwaarden windturbines en/of zonnevelden mogelijk zijn. De gemeenten ziet mogelijkheden voor nul tot vier windturbines.



Figuur 1. Overzichtskaart van zoekgebieden en -zones in de RES U16.

Toelichting bij de kaart

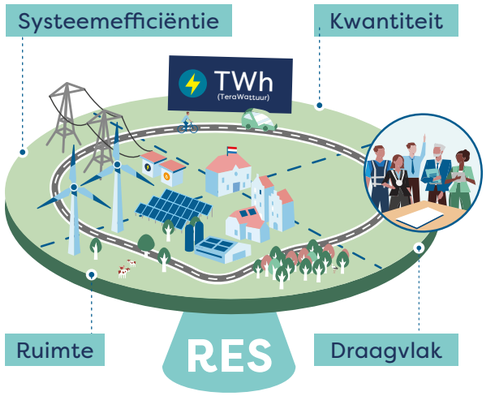
Op deze kaart hebben we huidige en vergunde wind- en zonneparken opgenomen. Daarnaast geeft de kaart inzicht in de zoekgebieden voor zonne- en windenergie in de regio, die nu in de gemeentelijke ambities zijn opgenomen. De overzichtskaart is dus een momentopname van de permanente zoektocht naar zoekgebieden. Voor een aantal gemeenten zijn de zoekgebieden opgenomen onder voorbehoud van instemming door de gemeenteraad.

Zoekzone zon: De gemeenten Stichtse Vecht, De Bilt, Bunnik, Houten, Wijk bij Duurstede en Utrechtse Heuvelrug werken met zogeheten zonnekaarten. Op deze kaarten is de kansrijkheid of geschiktheid van gebieden voor het ontwikkelen van zonnevelden aangegeven in groen, oranje en rood. Zie Bijlage 1 voor detailkaarten per gemeente. Bovenstaande overzichtskaart toont alleen de kansrijke gebieden (groen). Binnen de zoekgebieden of -zones voor zon wordt de ontwikkeling van zonnevelden mogelijk gemaakt. Dit betekent niet dat het hele gebied hiervoor wordt benut.

3.7 Bouwblok 4: continue samenwerking en permanente zoektocht naar zoekgebieden voor duurzame energie’

We werken in ons bod voor sommige bouwblokken met bandbreedtes. We realiseren ons namelijk dat plannen kunnen uitvallen. Nieuwe plannen zijn nodig, in het geval dat huidige plannen niet haalbaar blijken. Het is daarom van belang de realisatie van onze ambitie op vastgestelde ijkmomenten goed te blijven monitoren. Dit doen we om zicht te houden op de realisatie van onze ambitie: voor 2030 1,8 TWh duurzame energie opwekken in onze regio. Ook de opgave die na 2030 op ons wacht, vraagt om deze houding: om permanent door te gaan met het ontwikkelen en zoeken naar ruimte voor duurzaam opgewekte energie. We moeten daarom als samenwerkende overheden dan ook kansrijke gebieden voor duurzame opwek blijven verkennen.

Hierin is het belangrijk om zoveel mogelijke aan te sluiten bij de landschappelijke kwaliteiten van de gebieden, de kansen voor aansluiting op de netinfrastructuur te benutten en de verhouding tussen zonne- en windenergie in balans te houden. Zo worden in De Bilt en Bunnik mogelijkheden voor windenergie verder onderzocht. Aan dit onderzoek is op dit moment nog geen kwantitatieve ambitie te koppelen. De uitkomsten van deze onderzoeken nemen we mee in het vervolg. Uiteraard moeten zulke gebieden lokaal worden getoetst op haalbaarheid (met participatieprocessen en door ze te toetsen aan beleidskaders) en is het uiteindelijk aan de gemeenteraden om er een besluit over te nemen.



3.8 Afwegingskaders NP RES

Bij het uitwerken van de ambitie van de regio is het essentieel om verschillende belangen tegen elkaar af te wegen. Hieronder beschrijven we hoe wij in onze regio invulling hebben gegeven aan de afwegingskaders van het Nationaal Programma RES. Omdat we het kwantitatieve kader eerder al hebben beschreven, staan we hieronder stil bij de kaders 'ruimtelijke kwaliteit', 'systeemefficiëntie' en 'maatschappelijke en bestuurlijke betrokkenheid'. PBL heeft op verzoek van het NP RES ook een analyse gemaakt van de Ontwerp-RES. De adviezen die PBL heeft gegeven op basis van hun analyse en de opvolging die wij daaraan hebben gegeven staan in bijlage 10.

3.8.1 Ruimtelijke kwaliteit

Het behouden of versterken van ruimtelijke kwaliteit is een van de belangrijkste uitgangspunten voor de RES. Of een gebied veel of weinig kwaliteit heeft, is in hoge mate subjectief. Ruimtelijke kwaliteit wordt meestal beschreven en beoordeeld in termen van openheid en geslotenheid, landschappelijke structuren of de aanwezigheid van cultuurhistorische waarden. Ons energielandschap verandert voortdurend als gevolg van onze veranderende energiebehoefte: van hout en turf als brandstof en de jaknikkers en gaswinning uit het verleden, naar de windturbines en zonnevelden die nu in het landschap opduiken. De maat en schaal van een windpark manifesteert zich al snel op bovenlokaal niveau, terwijl een zonneveld vooral lokaal impact heeft.

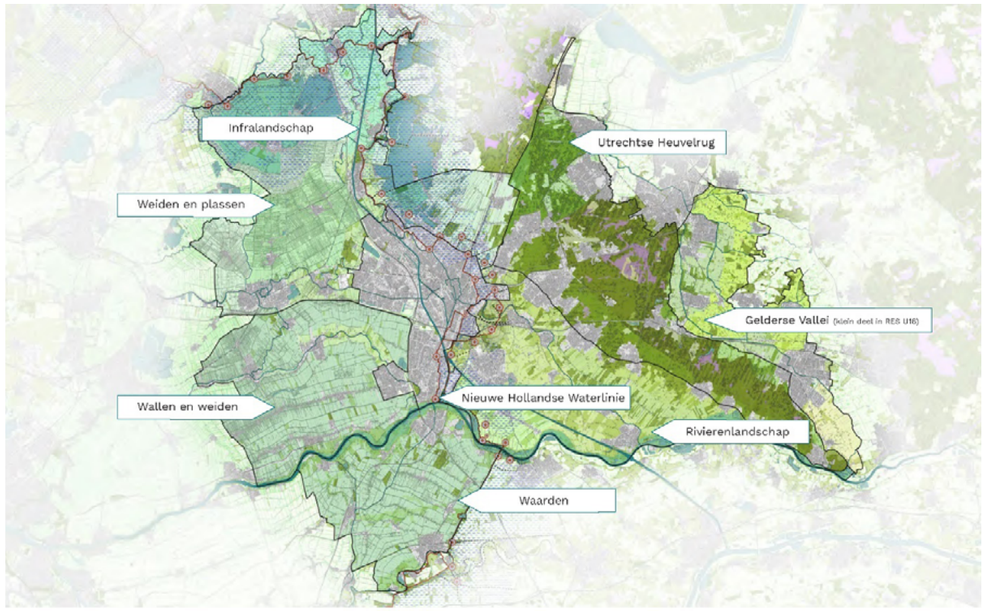
Het opwekken van duurzame energie vereist in omvang en vorm een ander ruimtegebruik dan we gewend zijn. We vinden het als regio heel belangrijk dat keuzes rond duurzame energie bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit van het landschap. Daarom hebben we als regio in de Ontwerp-RES denkrichtingen opgesteld die hieraan bijdragen, zoals:

- We zetten maximaal in op zon op dak.
- De grootste potentie voor windmolens is te vinden: Langs infrastructuur; Bij bedrijventerreinen; In agrarisch gebied.
- Voor zonnevelden ligt de focus op meervoudig ruimtegebruik. We nemen de zonneladder[6] en de voorkeursvolgorde voor zonne-energie uit de Omgevingsvisie van de provincie Utrecht mee in onze afwegingen[7].

Het opnemen van zoekgebieden in deze RES is een eerste stap op weg naar het aanwijzen van projectlocaties en het ontwikkelen van concrete projecten. Het betekent niet automatisch dat de aangewezen zoekgebieden ook daadwerkelijk worden ingevuld. In vervolgstappen zullen we aspecten als effecten op de omgeving, veiligheid en aansluitbaarheid verder onderzoeken. Ook vindt er nog participatie plaats en wordt het streven naar 50% lokaal eigendom verder ingevuld. In de vergunningprocedures zijn er vervolgens wettelijke mogelijkheden voor inspraak en bezwaar. Realisatie kent daarmee nog de nodige afhankelijkheden.

Daarnaast onderstrepen we als regio dat de ruimtelijke kenmerken van een gebied de mogelijkheden en knelpunten van nieuwe energievoorzieningen bepalen. Vanuit dit perspectief hebben wij als regio verschillende landschapstypen van de regio U16 gekarakteriseerd. Aan de hand van die karakteristieken kunnen we suggesties doen hoe landschappen kunnen bijdragen aan het opwekken van elektriciteit in de periode tot 2030. In het rapport Energielandschappen RES U16 zijn vijf typen landschappen onderscheiden, gebaseerd op de Kwaliteitsgids Utrechtse Landschappen van de provincie Utrecht.

6 Kamerbrief Beantwoording moties Dik-Faberover een zonneladder als nationaal afwegingskader bij inpassing van zonne-energie. DGKE-WO /19150786.
7 Omgevingsvisie Provincie Utrecht, 10 maart 2021.



Figuur 3.4. Landschapstypen in de regio U16, Land-id, 2020.

Per landschapstype wordt beschreven hoe het opwekken van hernieuwbare energie het beste kan worden ingepast om de ruimtelijke kwaliteit te beschermen[8]:

a. Weiden en plassen
1. Windturbines in lijnopstelling langs grootschalige infrastructuur;
2. Windturbines in vlakopstelling als clusters in enkele weidelandschappen;
3. Zonnevelden tussen grootschalige infrastructuur en in overhoeken;
4. Kleinschalige en grootschalige zonnevelden in het weidelandschap.

b. Utrechtse Heuvelrug
1. Windturbines in lijnopstelling langs primaire en secundaire wegen in het bos;
2. Windturbines in vlakopstelling geclusterd in het landschap van de stroken;
3. Zonnevelden uit het zicht in de laagten, het mozaïek en onder aan de flanken;
4. Zonnevelden gekoppeld aan industrie en infrastructuur.

c. Rivierenlandschap
1. Windturbines in lijnopstelling langs grootschalige infrastructuur, zoals het Amsterdam-Rijnkanaal;
2. Windturbines in lijnopstelling langs rechte lijnen in het Kromme Rijnlandschap;
3. Grootschalige zonnevelden in het open weidelandschap;
4. Zonnevelden passend bij de omvang van de landschapstypen van de Kromme Rijn.

d. Wallen en weiden
1. Windturbines in lijnopstelling in weteringen in de waarden;
2. Windturbines in lijnopstelling langs de snelweg;
3. Grootschalige zonnevelden in de waarden ver uit het zicht;
4. Kleinschalige zonnevelden op kavels achter de bebouwingslinten.

e. Waarden
1. Windturbines in lijnopstelling langs de snelweg;
2. Windturbines in lijnopstelling langs weteringen in het veenweidelandschap met rivierinvloeden;
3. Grootschalige zonnevelden uit het zicht in het veenweidelandschap met rivierinvloeden;
4. Zonnevelden op knooppunten en binnen overhoeken.

8 Energielandschappen RESU16, ontwerpend onderzoek naar bouwstenen voor energietransitie in het landschap. Land-id, september 2020.

Daarnaast kennen we als regio nog twee overkoepelende landschappen die dwars door de regio heen lopen:

a. **Infralandschap**
Vanwege haar centrale ligging komen in de provincie Utrecht veel snel-, spoor- en waterwegen samen. Deze infrastructurele elementen vormen samen het infralandschap. Dat bestaat eigenlijk uit een netwerk van verbindende lijnen die als 'laag' op het onderliggende landschap ligt. De A2, A12, A27 en A28 zijn de belangrijkste snelwegen. Op de kruisingen van deze wegen vinden we drukke verkeersknooppunten. Het spoorwegennetwerk verenigt zich binnen de regio U16 met station Utrecht Centraal als het belangrijkste knooppunt van het Nederlandse spoornet. Tot slot kent onze regio veel verschillende waterwegen, waaronder de Nederrijn, de Lek en het Amsterdam-Rijnkanaal.

b. **Nieuwe Hollandse Waterlinie**
De Nieuwe Hollandse Waterlinie is een verdedigingslinie uit de Nederlandse geschiedenis. De waterlinie ligt als een verscholen laag gecamoufleerd in het omliggende landschap. Met een systeem van sluizen, dijken, kanalen, rivieren en gemalen konden polders bij oorlogsdreiging onder water worden gezet. Op kwetsbare punten in de linie, de accessen, werden forten gebouwd. De Nieuwe Hollandse Waterlinie is voorgedragen voor de Unesco Werelderfgoedstatus. Deze status biedt een grotere bescherming van het landschap, wat consequenties kan hebben voor nieuwe ontwikkelingen, zoals windturbines en zonnevelden.

Ook het Groene Hart kan worden beschouwd als een overkoepelend landschap (zie voor meer informatie par. 3.9). Voor alle landschapstypen hebben we ontwerpprincipes ontwikkeld. Die geven houvast bij het zoeken naar zoekgebieden voor het opwekken van zonne- en windenergie. De principes konden door de gemeenten worden gebruikt bij de lokale zoekprocessen. Ruimtelijke afwegingen hebben gemeenten vervolgens op lokaal niveau gemaakt (zie Bijlage 1).

Ook effecten op biodiversiteit spelen een rol bij de locatiekeuze. Samen met de expertpool van het Nationaal Programma RES onderzoeken we onder welke voorwaarden zonnevelden een positieve bijdrage leveren aan de biodiversiteit en watervraag. De resultaten van dat onderzoek nemen we mee in het vervolg, net als het advies van de onafhankelijke Werkgroep Energie, natuur en landschap, die door het Nationaal Programma RES is ingesteld.

3.8.2 Systeemefficiëntie

De aanwezigheid van een energie-infrastructuur is een belangrijke voorwaarde voor het behalen van de RES-ambities. Maar aanpassingen aan die infrastructuur vragen kostbare ruimte, tijd en investeringen. Om alle ontwikkelingen als gevolg van de energietransitie mogelijk te maken en betaalbaar te houden, is het noodzakelijk om naar het totale energiesysteem te kijken. Door de efficiëntie van het systeem te verbeteren, kan de gemiddelde benutting van het net en de betaalbaarheid van de energietransitie verbeteren. De huidige netinfrastructuur is een belangrijk aandachtspunt bij het vinden van ruimte voor nieuwe installaties voor het opwekken van duurzame energie. Bij het uitwerken van de RES 1.0 heeft Stedin ons ondersteund met inzichten over de inpasbaarheid van het grootschalig opwekken van duurzame energie. De netbeheerder heeft onder andere kansenkaarten ontwikkeld, adviezen en richtlijnen verstrekt en inzicht gegeven in de technische mogelijkheid om stations uit te breiden in de periode tot 2030. In oktober 2020 heeft Stedin een advies gegeven over de inpasbaarheid van duurzame energie:

- Langs de verkeersinfrastructuur;
- Per landschapstype (zoals door Land-ID gedefinieerd).

In december 2020 heeft Stedin een globale nettoets uitgevoerd voor zoekgebieden die we op dat moment hadden geïnventariseerd. Met een netimpactanalyse heeft Stedin in april 2021 laten zien wat de gevolgen van de huidige plannen zijn voor de regionale energie-infrastructuur. De netimpactanalyse biedt uitgebreid inzicht in de mogelijkheden om de efficiëntie van het systeem tot 2030 te vergroten. We zullen een groot deel van deze mogelijkheden moeten benutten om de huidige plannen te kunnen aansluiten op de infrastructuur en de infrastructuur tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten te gebruiken. De belangrijkste conclusies uit de netimpactanalyse van Stedin zijn:

a. **Netinvesteringen.** De energie-infrastructuur biedt veel kansen voor het grootschalig opwekken van duurzame energie. Voor een deel benutten we deze kansen, waardoor we opgewekte energie direct kunnen aansluiten op de infrastructuur. Er zijn in onze regio ook plannen die nog veel extra investeringen vragen om aansluiting op de infrastructuur mogelijk te maken.
b. **Knelpunten oplossen.** De twee grootste knelpunten zijn de stations Oudenrijn (hoogspanning en tussenspanning) en Breukelen-Kortrijk (hoogspanning). Stedin en de betreffende gemeenten werken nauw samen om deze knelpunten zo snel mogelijk te verhelpen.
c. **Zon-windverhouding.** De verhouding tussen zonne- en windenergie is in onze regio scheef: 16% van het voorziene opgestelde vermogen (MWp) komt van wind. Door nu vol in te zetten op zon, bereiken we sneller de grenzen van het net en beperken we de mogelijkheden voor onze ambitie richting 2040.
d. **Aanpak zon op dak.** We hebben als regio een forse ambitie voor zon op dak. Om deze ambitie waar te maken, is naast een lokale inspanning een regionale aanpak nodig. Stedin onderstreept dit.

We willen serieus werk maken van de conclusies die voortkomen uit de netimpactanalyse. Ze zijn van groot belang voor het slagen van de energietransitie. In onze thematische agenda hebben we hiervoor acties opgenomen. Denk aan de uitwerking van een regionale aanpak voor zon op dak en het vormgeven van een specifieke aanpak voor de deelnetten waar knelpunten zijn gesignaleerd door Stedin en de betreffende gemeenten (zie bijlage 8). Voortdurende afstemming en informatie-uitwisseling tussen de regio, gemeenten en Stedin zijn nodig om de aansluitbaarheid van voorgenomen projecten te bewaken. Daarom passen we geregeld ijkmomenten in met Stedin. Op die momenten monitoren we de voortgang van beleid en projecten en bekijken we de consequenties voor aansluitbaarheid. Waar nodig ondernemen we actie. Stedin hoopt in het laatste kwartaal van 2021 opnieuw een netimpactanalyse uit te voeren.
De impactanalyse is alleen gebaseerd op de opgave van de regio U16 voor 2030. Stedin heeft nog geen rekening gehouden met de impact van de opgave van andere RES-regio's. (Zie Bijlage 9 voor de analyse, conclusie en aanbevelingen.)

3.8.3 Maatschappelijke en bestuurlijke betrokkenheid

Om een goede RES te ontwikkelen, is maatschappelijke en bestuurlijke betrokkenheid in de regio noodzakelijk. In de RES hebben we onderscheid gemaakt tussen een regionaal en lokaal spoor. Bij het ontwikkelen van de Ontwerp-RES lag de nadruk op het regionale spoor: het gezamenlijk doen van ruimtelijke studies, het gezamenlijk bepalen van een ambitie en het op regionaal niveau betrekken van belanghebbenden. Na de Ontwerp-RES zijn we een fase ingegaan waarin de nadruk ligt op het concreet maken van zoekgebieden voor duurzame energie in de vorm van lokale zoekprocessen (zie Bijlage 1).
Het primaat voor de ontwikkeling van zoekgebieden voor het opwekken van duurzame energie ligt in de eerste plaats bij de individuele gemeenten of subregio's. Dit betekent dat maatschappij, bestuur en politiek ook op lokaal niveau betrokken zijn. Gemeenten en subregio's hebben dit naar eigen inzicht geregeld, passend bij de lokale context, met zijn eigen uitdagingen en kansen. In bijlage 1 beschrijven we hoe de gemeenten in de regio de bestuurlijke en maatschappelijke betrokkenheid hebben ingevuld.

Op regionaal niveau hebben we in deze fase wel de voortgang van de afzonderlijke lokale zoekprocessen gemonitord. Vervolgens hebben we maatschappelijke partners, bestuur en politiek ook op regionaal niveau betrokken bij de ontwikkeling van de RES.

a. **Belanghebbenden**
1. Landschapssessies met regionaal georganiseerde belanghebbenden (juni/juli 2020);
2. Elektriciteitsatelier (27 oktober 2020);
3. Tafelgesprekken met regionale belanghebbenden (februari 2021 - heden).

b. **Volksvertegenwoordigers**
1. Informatieavond REP/RES (4 november 2020);
2. Informatieavond REP/RES (17 februari 2021);
3. Informatieavond Provinciale Staten (24 maart 2021).

c. **Bestuur**
1. U16 Klimaatneutrale regio (KNR);
2. Bestuurdersdagen
3. Gespreksronde RES U16 bestuurders over de ambitie;
4. Gespreksronde RES U16 bestuurders over windkansen in de regio.

De RES vraagt om gedragen regionale keuzes. De uiteindelijke besluitvorming vindt plaats door de leden van de gemeenteraden, Provinciale Staten en de Algemeen Besturen van de waterschappen. Datzelfde geldt voor de daadwerkelijke besluitvorming over projecten. Die moet nog plaatsvinden en is dus geen onderdeel van de RES 1.0. Dit betekent ook dat er lokaal nog meer participatieprocessen zullen plaatsvinden over lokale projecten.

3.9 Bovenregionale afstemming over gebieden

Onze regio kent bijzondere landschappen. Veel van deze landschappen beslaan het grondgebied van meerdere gemeenten of zelfs meerdere RES-regio's. Het ontwikkelen van duurzame energie in of bij deze gebieden vraagt om een integrale benadering en om een passende weging van belangen. Zonder die afstemming kunnen gelijktijdige ontwikkelingen leiden tot onsamenhangende keuzes en de achteruitgang van de unieke ruimtelijke kwaliteit. Zoals hierboven vermeld, kennen we in onze regio naast het landschap van de Nieuwe Hollandse

Waterlinie ook andere gebieden die dit betreft. We denken hierbij onder andere aan het Groene Hart, het Gein-gebied en Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug. Over de eerste twee gebieden heeft de afgelopen periode diverse malen afstemming plaatsgevonden; kort weergegeven in onderstaande paragrafen.

Het Groene Hart

Het Groene Hart is een internationaal uniek gebied dat bestaat uit verschillende landschappen met bijzondere kwaliteiten. Het Groene Hart strekt zich uit over twee landsdelen, drie provincies en zeven RES-regio's. Het oostelijk deel van het Groene Hart maakt deel uit van RES-regio U16. De aanwezigheid van deze groene ruimte is belangrijk voor de leefbaarheid en het vestigingsklimaat van de gehele Randstad. Zowel in het provinciale beleid als in het Rijksbeleid – het Groene Hart is in de Nationale Omgevingsvisie aangewezen als aandachtsgebied – wordt het belang van dit gebied benadrukt. De energietransitie in het Groene Hart vraagt dan ook om een zorgvuldige afweging en afstemming tussen betrokken gemeenten en provincies.

Het Bestuurlijk Platform Groene Hart heeft de drie PARK's[9] gevraagd om op basis van de concept-RES'en van de zeven Groene Hart-regio's aan te geven hoe de zoekgebieden zich verhouden tot de kwaliteiten van het gebied en waar kansen liggen om de verschillende RES-plannen op elkaar af te stemmen, zodat deze elkaar versterken. Het advies bevat vijf hoofdpunten, die kunnen worden gebruikt bij het concretiseren van de zoekgebieden:

a. Kijk over grenzen heen en zie het Groene Hart als geheel;
b. Respecteer de verscheidenheid en investeer in ruimtelijke kwaliteit;
c. Verbind de energie-opgave aan andere grote opgaven en kom zo tot integrale gebiedsperspectieven;
d. Een goed georganiseerd energienetwerk helpt heldere ruimtelijke ontwikkeling – en omgekeerd;
e. Op naar het vervolg: gebruik de keuzeruimte in zoekgebieden.

Op basis van de RES-documenten hebben de PARK's een poging gedaan om zoekgebieden te vinden in de vorm van een serie zogeheten testbeelden en afwegingsprincipes. De testbeelden zijn bedoeld om grip te krijgen op de opgave op de bovenregionale schaal en om te laten zien dat het mogelijk is om een samenhangend beeld te ontwikkelen en dat er dus iets te kiezen valt.

Het advies geeft aanleiding om bij het concretiseren en uitwerken van de zoekgebieden samen te werken met de omliggende energieregio's en het Groene Hart, onder leiding van de drie betrokken provincies. Door clustering van zonne- en windparken langs landschappelijke structuren waarin zij goed kunnen worden ingepast (vooral rijkswegen) en door waardevolle, kwetsbare gebieden te ontzien, kunnen we een diffuse spreiding en aantasting van het landschap voorkomen. Dit vraagt om een verdeling van zonne- en windparken die uitgaat van landschappelijk draagvermogen van verschillende soorten gebieden in plaats van het per gemeente strikt binnen eigen grenzen oplossen van de opgave. Ook moeten we kijken hoe we met aanpassingen en innovaties oplossingen kunnen ontwikkelen die beter aansluiten bij de bijzondere kwaliteiten van het Groene Hart.

Het Gein-gebied

Het Gein-gebied ligt in het noordoosten van gemeente De Ronde Venen, ingeklemd tussen Amsterdam en Stichtse Vecht. Het gebied, dat deel uitmaakt van het Groene Hart, wordt gekenmerkt door zijn openheid, de rivier Gein en de Stelling van Amsterdam met haar forten. Zowel de gemeenteraden van De Ronde Venen en Stichtse Vecht als de Provinciale Staten van Noord-Holland hebben moties aangenomen over dit gebied. In verband daarmee is er in de periode tussen de Ontwerp-RES en de RES 1.0 een aantal afstemmomenten geweest over zoekgebieden in en bij het Gein-gebied. Hierbij waren de gedeputeerden van de provincies Utrecht en Noord-Holland, de wethouders van de gemeenten Stichtse Vecht, De Ronde Venen en Amsterdam, de procesmanagers van de RES-regio's en ambtenaren aanwezig. Deze afstemming zal na de RES 1.0 doorgaan om ervoor te zorgen dat het concretiseren van zoekgebieden zorgvuldig gebeurt. Op het moment van schrijven van dit document werd bekend dat de gemeente Amsterdam aan de rand van het Gein-gebied één zoekgebied heeft laten vervallen en één zoekgebied kleiner heeft gemaakt.

9 Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit

3.10 Voorwaarden voor succes bij ambitie RES U16 Elektriciteit

Om de ambities uit deze RES te realiseren, is ondersteuning van meerdere overheden noodzakelijk. In de Ontwerp-RES van juli 2020 hebben we hiervoor een aantal randvoorwaarden opgenomen, bijvoorbeeld voor financiering van zon op dak of het ontwikkelen van duurzame energie langs infrastructuur. Deze randvoorwaarden blijven onverminderd gelden.

Algemeen

De regionale energietransitie is een enorme opgave die een groot beslag legt op gemeentelijke capaciteit en financiële middelen. Vooral voor de kleinere gemeenten in onze regio is dit een uitdaging. Structurele financiering vanuit het Rijk blijft een belangrijk voorwaarde om van de RES een succes te maken.

Daarnaast zien we dat de energietransitie steeds meer belangstelling krijgt. Lokaal zorgt de mogelijke komst van windturbines voor zorgen onder inwoners. Enerzijds kunnen deze zorgen terecht zijn en zullen ze zorgvuldig moeten worden behandeld in bijvoorbeeld de ruimtelijke procedures bij concrete projecten. Anderzijds wordt er in het publieke debat veel (des)informatie verspreid over de ontwikkeling van duurzame energie en specifiek over windturbines. We roepen de Rijksoverheid op om met een krachtige boodschap de urgentie, het nut en de noodzaak van de energietransitie te onderstrepen en om lokale overheden te ondersteunen bij het verstrekken van feitelijke informatie over de transitie en de duurzame bronnen die daarbij horen. We kijken met veel belangstelling naar de publiekscampagne die het ministerie van EZK is gestart.

Zon op dak

Vooral voor zon op dak is of wordt een aantal voorwaarden uit de ontwerp-RES nu ingevuld. Dat is een positieve ontwikkeling. De verbeterde SDE^{++}-regeling voor zon op dak helpt ons om het benutten van daken verder te stimuleren. Hetzelfde verwachten we van het uitbreiden van gemeentelijke bevoegdheden om het aanleggen van zon-daken te verplichten, via de aanstaande wijziging van het Besluit bouwwerken leefomgeving. Zon op dak kan bijdragen aan het vergroten van het draagvlak voor minder aantrekkelijke opties in de energietransitie. Vanuit dat oogpunt verwachten we dat de Rijksoverheid ook na 2025 mogelijkheden biedt om kansrijke grootschalige zonnedaken te financieren.

Zon en wind langs infrastructuur

Een actieve rol van de Rijksoverheid, maar ook van ProRail en NS, blijft nodig om het ontwikkelen van duurzame energie langs Rijks- en spoorwegen te bevorderen. Verschillende gemeenten uit de regio langs rijksinfrastructuur bereiden een verzoek aan Rijkswaterstaat voor om deel uit te maken van het Programma Opwek van Energie op Rijksvastgoed (OER).

4 Warmte

4.1 Inleiding

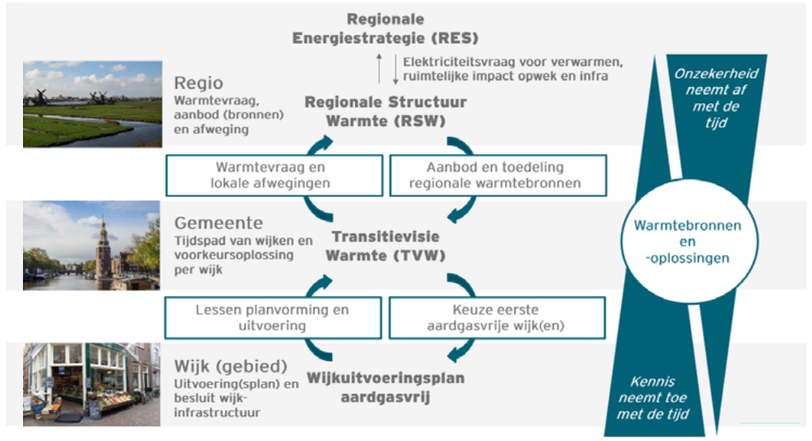
Het warmtehoofdstuk binnen de RES noemen we de Regionale Structuur Warmte 1.0 (RSW 1.0). Wij geven hierin inzicht in de manier waarop we vroegtijdig met elkaar in gesprek gaan om afspraken te maken over het ontwikkelen en gebruiken van potentiële bovengemeentelijke warmtebronnen. Daarnaast geven we inzicht in de manier waarop we elkaar versterken via kennisuitwisseling en samenwerking rond belangrijke thema's, zoals het verlagen van de warmtevraag. De basis van de RSW 1.0 wordt gevormd door de gespreksleidraad die we hebben opgesteld en een thematische agenda met actiepunten.

De RSW 1.0 bevat een eerste inventarisatie van de warmtebronnen in de regio en de bovengemeentelijke afstemming van die inventarisatie. Daarnaast verkennen we de kansen om op regionaal niveau samen te werken bij het maken van de overstap naar duurzame warmte. Hoe gemeenten regie gaan voeren op de warmtetransitie staat in de transitievisies warmte (TVW's) die alle gemeenten uiterlijk eind 2021 vaststellen. Ook het onderzoek naar de lokale inzet van warmtebronnen vindt plaats in de gemeentelijke TVW's, evenals welk tempo gemeenten hanteren bij de overstap naar aardgasvrij en welke warmteoplossingen per wijk, buurt of gebied het meest voor de hand liggen.

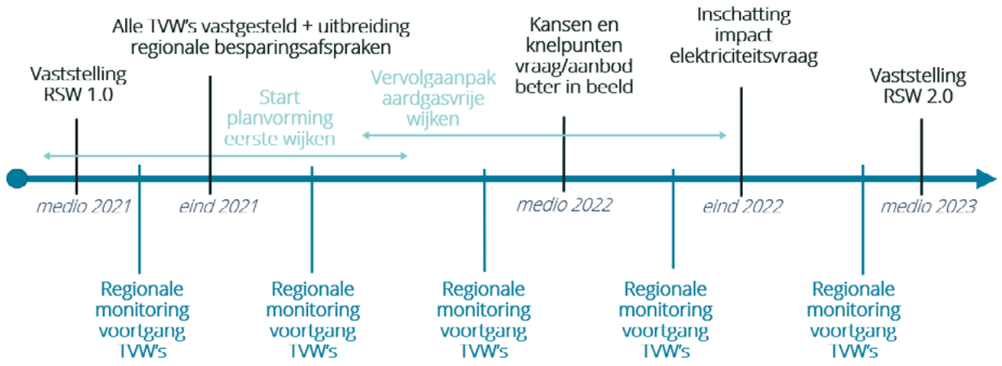
Na het vaststellen van de TVW stellen gemeenten (wijk)uitvoeringsplannen (WUP's) op. In de uitvoeringsplannen beschrijven gemeenten, samen met bewoners en andere belanghebbenden die een rol spelen in de warmteketen, per wijk hoe zij de transitie naar een aardgasvrije gebouwde omgeving willen aanpakken. Via het Programma Aardgasvrije Wijken biedt het Rijk ondersteuning aan gemeenten die werken aan een proefproject aardgasvrij. Gemeenten krijgen daarvoor financiële ondersteuning en kunnen deelnemen aan leerkringen om kennis uit te wisselen. In de regio U16 krijgt gemeente Utrecht ondersteuning bij het opstellen van een wijkuitvoeringsplan Overvecht Noord.

De RSW gaat specifiek over warmtebronnen die de potentie hebben om in meerdere gemeenten warmte te leveren, zogenaamde bovengemeentelijke warmtebronnen. In het vervolg proces wordt de RSW gevoed met informatie uit de TVW's. Daaruit blijkt of meerdere gemeenten naar eenzelfde bron kijken of welke gemeenten misschien een tekort hebben aan duurzame warmte, waardoor naar oplossingen buiten die gemeenten gekeken moet worden. De RSW maakt daarmee inzichtelijk of bronnen dubbel worden 'geclaimd' en of er potentiële bronnen over het hoofd worden gezien. Op die manier levert de RSW ook informatie voor het opstellen van TVW's en het maken van keuzes in de uitvoeringsplannen. De RSW, TVW en WUP's hebben zo effect op elkaar. Onderstaande figuur laat de schematische samenhang en interactie tussen de lokale en regionale schaalniveaus zien.

De TVW's worden tenminste eens in de vijf jaar herijkt, de RES en dus ook de RSW, wordt elke twee jaar herijkt. In 2023 wordt de RES 2.0 vastgesteld. Daarin nemen we nadere afspraken op over de mogelijke verdeling van bovengemeentelijke warmtebronnen. In figuur 4.2 staan de hoofdlijnen van de warmtetransitie op lokaal en regionaal niveau schematisch weergegeven.



Figuur 4.1. De samenhang van RSW, TVW en WUP.



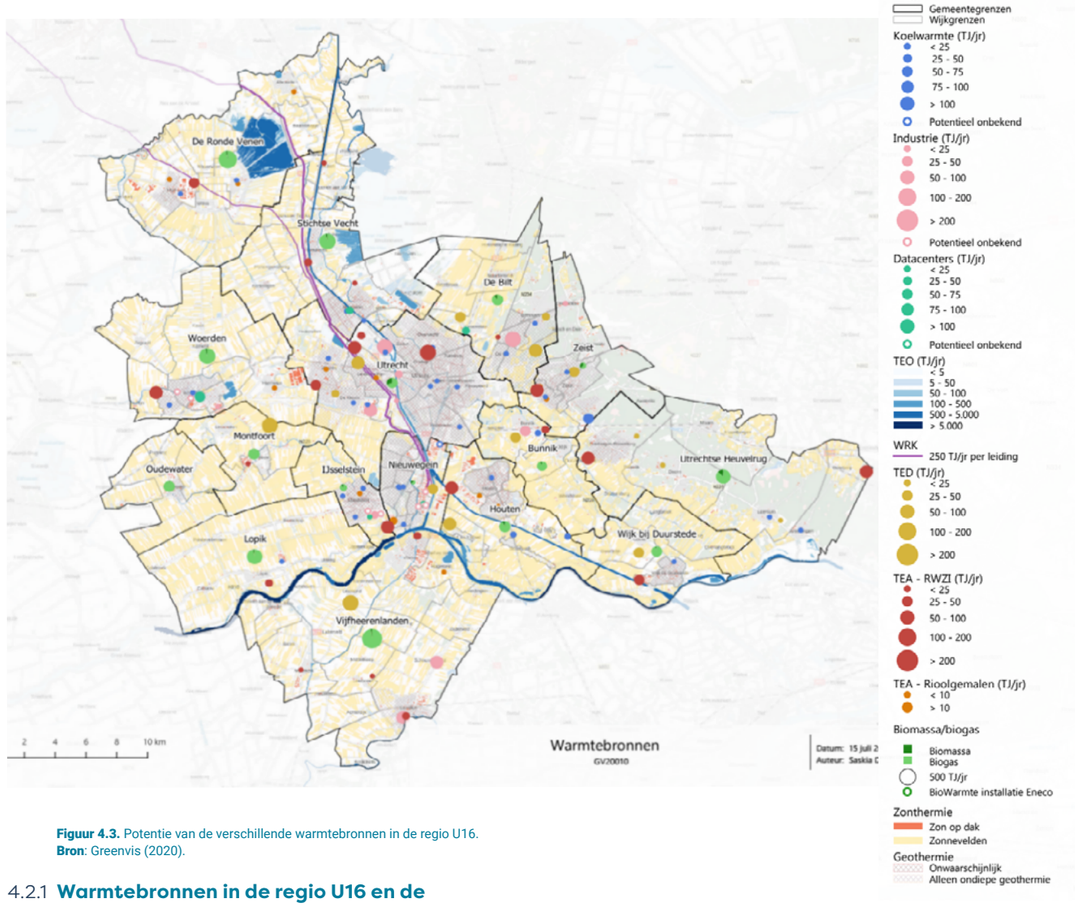
Figuur 4.2. Tijdslijn met de hoofdlijnen van de warmtetransitie van RSW 1.0 naar RSW 2.0.

4.2 Situatieschets RES U16

In deze paragraaf schetsen we op hoofdlijnen de situatie op het gebied van warmte in onze regio. We gaan in op drie onderwerpen:

- Paragraaf 4.2.1: De warmtebronnen in de regio U16 en de potentie voor bovengemeentelijke inzet
- Paragraaf 4.2.2: De warmtevraag vanuit de gebouwde omgeving
- Paragraaf 4.2.3: Regionale koppelkansen en infrastructuur

In aanloop naar de RES 1.0 heeft Greenvis in opdracht van de deelnemende overheden onderzoek uitgevoerd naar warmtevraag, warmtebronnen en koppelkansen[10].



Figuur 4.3. Potentie van de verschillende warmtebronnen in de regio U16.
Bron: Greenvis (2020).

4.2.1 Warmtebronnen in de regio U16 en de potentie voor bovengemeentelijke inzet

Om de warmtevraag in onze regio te verduurzamen, zijn verschillende warmtebronnen beschikbaar. Het warmteonderzoek dat Greenvis in opdracht van de regio heeft uitgevoerd, biedt veel informatie over de potentiële warmtebronnen. We beschrijven hierna op hoofdlijnen per warmtebron wat de potentie is voor onze regio. Meer detailinformatie vindt u in bijlage 4. De verwachte potentie van de warmtebronnen in de regio geven we weer in figuur 4.3.

In deze RSW 1.0 maken we een onderscheid tussen warmtebronnen die beter lokaal ingezet kunnen worden en warmtebronnen met bovengemeentelijke potentie. Voor de laatste categorie is mogelijk regionale afstemming nodig.

Om bovengemeentelijke warmte in de regio zo goed mogelijk in te kunnen zetten, hebben de deelnemende overheden en de betrokken belanghebbenden (zie paragraaf 2.3) een (niet-limitatieve) set gespreksonderwerpen uitgewerkt. Deze onderwerpen, die aan bod komen in paragraaf 4.4. en bijlage 7, kunnen worden gebruikt als leidraad bij het verdelen van (toekomstige) bovengemeentelijke warmtebronnen.

Verschillende typen kernen en woningbouw vragen om verschillende soorten warmtebronnen. Zo zijn grootschalige warmtebronnen geschikt om aan te sluiten op bijvoorbeeld het bestaande warmtenet van Utrecht-Nieuwegein of in kernen die in de toekomst een warmtenet voorzien. In kleinere gemeenten, buitengebieden en overige locaties in stedelijk gebied kan de warmtevraag verder worden verduurzaamd met elektrisch verwarmen (all-electric), door het vervangen van aardgas door duurzaam gas of door lokale warmtebronnen te koppelen aan kleinschalige warmtenetten. Grofweg onderscheiden we zes categorieën warmtebronnen. (Zie figuur 4.4)

10 Warmteonderzoek RES U16, Greenvis, GV20010-U16-R01-Warmteonderzoek RES U16, 4 augustus 2020, https://www.energieregioutrecht.nl/publicaties/default.aspx.

Figuur 4.4. Categorieën warmtebronnen RES U16.

- De meeste warmtebronnen in de regio U16 kennen een lokale toepassing die hoort bij een lokale warmtevraag. Er zijn maar enkele warmtebronnen die mogelijk door meerdere gemeenten kunnen worden benut en dus een regionale rol kunnen spelen. De warmtebron met de grootste potentie om bovengemeentelijk te worden getransporteerd is geothermie, ook wel aardwarmte genoemd
- Warmte uit biogas of groen gas en uit bio-grondstoffen kan vanuit een centrale locatie ook in meerdere gemeenten worden benut, maar bio-warmte beschouwen we binnen de regio als de minst favoriete duurzame bron. De deelnemende overheden zien geen mogelijkheden voor een nieuwe, grote centrale die meerdere gemeenten kan voorzien van bio-warmte uit vaste bio-grondstoffen
- Ook aquathermie heeft een grote potentie in de regio. Aquathermie is het onttrekken van thermische energie uit water. Deze bron wordt niet als bovengemeentelijke bron gezien, omdat de lagetemperatuurwarmte van aquathermie lokaal wordt ingezet. Het uitwisselen van kennis over aquathermie verdient wel regionale aandacht
- In de regio U16 is weinig grootschalige restwarmte beschikbaar. De locaties waar wel restwarmte beschikbaar is liggen niet in de buurt van bestaande warmtevraag of hebben een onzekere potentie (met uitzondering van de elektriciteitscentrale op Lage Weide)
- Thermische warmte uit zonne-energie is nog relatief duur. Daarnaast heeft zonthermie een grote ruimtelijke impact en moet voor langere tijd worden opgeslagen
- Ook power-to-heat heeft veel warmteopslag nodig. Bij deze bron worden overschotten van duurzame elektriciteit ingezet voor de productie van warmte en opgeslagen in bijvoorbeeld een warmtebuffer. Via de productie van waterstof kan met overschotten van duurzame elektriciteit ook op een later moment warmte worden geproduceerd, maar hierbij treedt veel energieverlies op

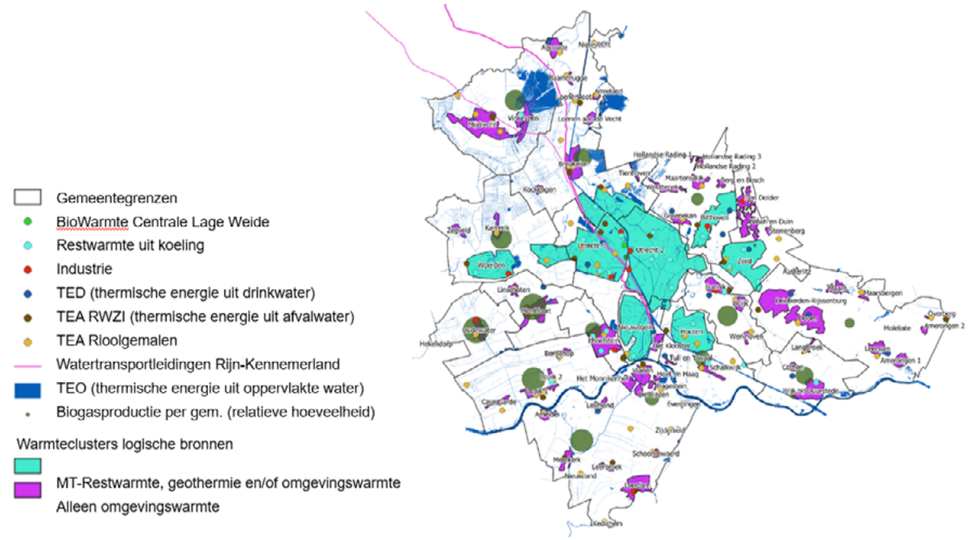
4.2.2 De warmtevraag vanuit de gebouwde omgeving

De totale vraag naar warmte van de gebouwde omgeving in onze regio wordt geschat in 2020 op 29 PJ. Dit sluit aan op de analyse van Generation Energy en Quintel uit 2018[11]. De komende periode worden er gebouwen gesloopt, maar vindt ook nieuwbouw plaats. Netto neemt daardoor het aantal gebouwen toe. De warmtevraag daalt naar verwachting tot 27 PJ in 2030 en 23 PJ in 2050[12]. Die daling wordt veroorzaakt door de relatief lage warmtevraag van nieuwbouw ten opzichte van bestaande bouw, de verwachte energiebesparing en de verminderde warmtevraag door klimaatverandering.

Ongeveer de helft van de warmtevraag in onze regio kan – na isolatie van gebouwen – worden verwarmd met middentemperatuurwarmte (50 tot 70 °C). Zo'n 25% kan worden verwarmd met lagetemperatuurwarmte (minder dan 50 °C) en de laatste 25% heeft in 2050 nog steeds behoefte aan hogetemperatuurwarmte (meer dan 70 °C). De verdeling hangt sterk af van de mate waarin isolatie wordt gestimuleerd. Het is dus van groot belang om in te zetten op energiebesparing door het toepassen van isolerende maatregelen bij bestaande bebouwing[13].

Voor het bepalen van de inzet van warmtebronnen is concentratie van de vraag naar warmte relevant. In vergelijking met elektriciteit en gas heeft warmte als voordeel dat lokale bronnen

11 Energietransitie regio U16, Een verkenning van energieverbruik en potenties, Generation Energy en Quintel, 21 december 2018, https://www.energieregioutrecht.nl/publicaties/default.aspx.
12 Warmteonderzoek RES U16, Greenvis, GV20010-U16-R01-Warmteonderzoek RES U16, 4 augustus 2020, pag. 24, https://www.energieregioutrecht.nl/publicaties/default.aspx.
13 Warmteonderzoek RES U16, Greenvis, GV20010-U16-R01-Warmteonderzoek RES U16, 4 augustus 2020, pag. 24, https://www.energieregioutrecht.nl/publicaties/default.aspx.



Figuur 4.5. Een overzicht van warmtevraagclusters met bovengemeentelijke potentie en warmtevraagclusters met lokale warmtebronnen.
Bron: Over Morgen (2020).

efficiënt kunnen worden benut. Ook zijn er weinig systeemafhankelijkheden en zijn er veel verschillende bronnen mogelijk. Nadelen zijn het locatie-gebonden karakter van warmte, de kostbare infrastructuur en de slechte transporteerbaarheid vanwege warmteverlies. Met het oog op die nadelen zijn een hoge dichtheid van de gebouwde omgeving en afname op grote schaal heel belangrijk. In de praktijk is collectieve warmtelevering vaak alleen interessant in stedelijk gebied, of voor zeer lokale, kleinschalige oplossingen.

De deelnemende overheden en hun partners werken nog volop aan de TVW's. Daarom hebben we regionaal nog niet volledig in beeld voor welke gebieden er naar collectieve warmteopties wordt gekeken en waar de inzet van een bovengemeentelijke warmtebron wordt overwogen. Om in deze fase van de RSW toch iets te zeggen over de haalbaarheid van regionaal warmtetransport, hebben we op basis van woningconcentratie warmtevraagclusters samengesteld.

Voor regionaal transport kijken we alleen naar warmtevraagclusters die groot genoeg zijn om de investering in een regionale warmtetransportinfrastructuur te rechtvaardigen. Deze grote warmtevraagclusters zijn nog niet gebaseerd op de TVW's, maar worden op basis van de huidige informatie het meest kansrijk geacht om mogelijk in aanmerking te komen voor regionaal warmtetransport. Kansen voor andere lokale warmteclusters sluiten we hiermee niet uit.

Bij het identificeren van grote gebieden die mogelijk geschikt zijn voor collectieve warmteoplossingen met bovengemeentelijke bronnen, hebben we de volgende uitgangspunten gehanteerd:

a. Niet alle woningen in een gebied zullen overstappen naar een collectieve oplossing. We nemen aan dat minimaal 40% van de warmtevraag in een cluster op een warmtenet wordt aangesloten. (De overige 60% krijgt andere warmteopties, zoals all electric of hernieuwbaar gas)
b. We nemen aan dat in die 40% minstens 10.000 woningequivalenten aanwezig zijn als potentieel afzetgebied
c. We nemen aan dat het warmtevraagcluster een gemiddelde dichtheid heeft van minimaal 30 woningequivalenten per hectare

Als we deze uitgangspunten toepassen, zien we in onze regio zeven warmtevraagclusters die in aanmerking kunnen komen voor een regionale warmtetransportinfrastructuur (figuur 4.5). Veel van deze clusters zijn al ontsloten door het regionale warmtenet van Utrecht-Nieuwegein. Dat is een kans voor het koppelen van (extra) regionale warmtebronnen in de regio. De overige clusters liggen op enige afstand van Utrecht-Nieuwegein en komen mogelijk in aanmerking voor lokale warmtenetten, zoals bijvoorbeeld in Houten. In figuur 4.5 geven we het onderscheid aan tussen warmteclusters met een bovengemeentelijke potentie en warmteclusters die worden gevoed door lokale warmtebronnen.

4.2.3 Regionale koppelkansen en infrastructuur

Regionale koppeling warmtebronnen en warmtevraag

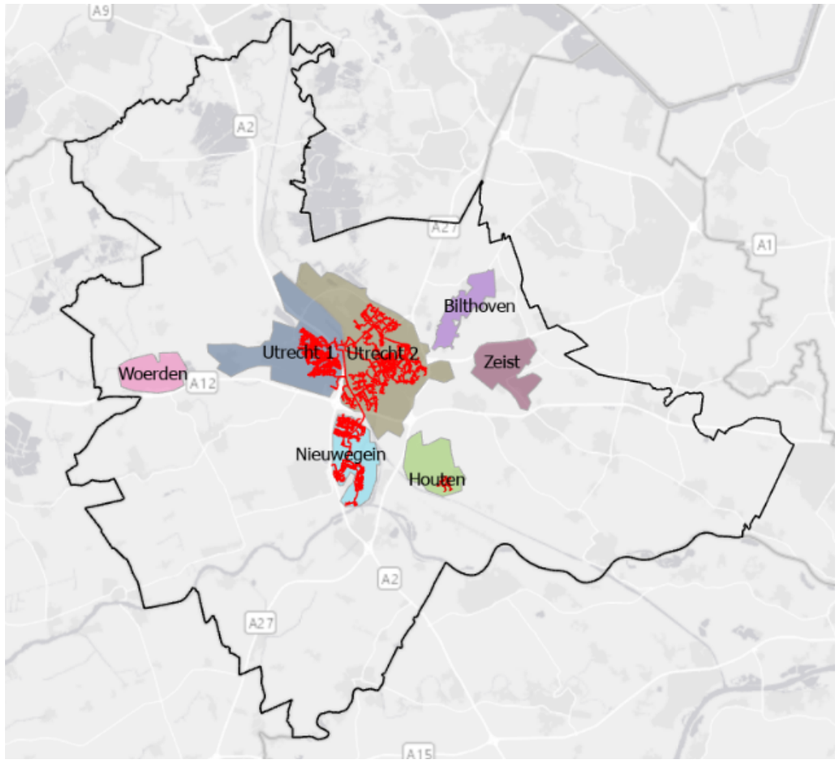
Met het inzicht uit de voorgaande paragrafen kunnen we de regionale warmtevraag en de regionale warmtebronnen aan elkaar koppelen. Aan de bronkant is duidelijk dat er in onze regio weinig bronnen zijn met de potentie voor regionaal transport. Alleen geothermie en nieuwe bio-warmtebronnen komen hiervoor mogelijk in aanmerking.

Uit onderzoek van EBN blijkt dat de hoogste potentie voor geothermie rond Nieuwegein en Houten ligt. Als dit inderdaad de meest geschikte locaties voor de ontwikkeling van geothermie blijken, dan kan die geothermie worden gekoppeld aan het regionale warmtenet van Utrecht-Nieuwegein. Daardoor worden drie grote warmtevraagclusters ontsloten.

Een andere kans voor het uitbreiden van de regionale warmte-infrastructuur is koppeling van het lokale warmtenet van Houten aan het regionale warmtenet van Utrecht en Nieuwegein. Deze optie kan worden verkend als de potentie van geothermie in of bij Houten groter is dan de lokale vraag. Overigens is er nog veel onzeker over de potentie van geothermie op deze locatie, de mogelijkheid om in Houten warmtenetten te ontwikkelen en de businesscase van een eventuele transportleiding tussen Houten en Utrecht-Nieuwegein. Het project GOUD onderzoekt de potentie van geothermie voor het lokale warmtenet in Utrecht Science Park en een mogelijke koppeling met het regionale net[14].

Voor de andere warmteclusters in de regio die in aanmerking komen voor collectieve warmtevoorziening geldt dat de collectieve warmtevraag waarschijnlijk vooral lokaal zal worden ingevuld. Daarvoor worden dan lokale warmtebronnen gebruikt, zoals aquathermie, zonthermie, geothermie en wellicht bio-warmte als transitiebron.

Figuur 4.6. Potentiële warmtevraagclusters die in aanmerking kunnen komen voor regionaal warmtetransport.



14 Warmtebron Utrecht - Onderzoek GOUD.

Betekenis voor de infrastructuur

Keuzes in de warmtetransitie zijn van invloed op de energietransitie als geheel. Net als in alle sectoren, gaat elektriciteit ook bij het verwarmen van de gebouwde omgeving een grotere rol spelen. Zowel aan de kant van de warmtebron als bij de verwarming van de gebouwde omgeving is daarbij extra behoefte aan elektriciteit (zie ook tabel 4.1):

- Voor het centraal opwaarderen van lagetemperatuurbronnen (zoals aquathermie)
- Voor de aansluiting van warmtebroninstallaties (zoals bij geothermie)
- Voor het elektrificeren van centrale warmtecentrales (van aardgas naar e-boilers)
- Voor het elektrificeren van verwarming op huis niveau (van cv-ketel naar warmtepomp)
- Decentraal toevoegen van warmtepompen aan het warmtenet om piekvraag in wintermaanden op te vangen

Fossiele en duurzame bronnen kennen verschillende energiedragers en momenten van aanbod. Daardoor zullen opslag, netbalancering en omzetting een belangrijk deel van de puzzel uitmaken. Om de warmtetransitie in onze regio vorm te geven zal ingezet worden op verschillende aardgasvrije warmteopties. Het is van belang om een goede balans te zoeken tussen de verschillende opties, die elk een verschillende impact hebben op de elektriciteitsvraag van de regio. Dit biedt regionaal inzicht in het aandeel duurzame elektriciteit dat nodig is voor het aardgasvrij maken van de gebouwde omgeving in de U16 regio en hoe inpasbaar dit is op de elektriciteitsinfrastructuur.

Scenario	Benodigde elektriciteit (TWh)	Extra t.o.v. bod ontwerp-RES	Vertaling naar windmolens15
Hogetemperatuurwarmtebronnen	0,058	3%	4
Lagetemperatuurwarmtebronnen	0,77	43%	50

Tabel 4.1. De impact van bron- en conceptkeuze op de (extra) elektriciteitsbehoefte. Voor deze rekenoefening zijn we ervan uitgegaan dat een derde van de regio wordt verwarmd met deze bron/dit concept en dat daarmee een bepaald totaal systeemrendement (COP) kan worden gehaald (inclusief warmteverliezen bij productie van warmte). (Deze tabel is gebaseerd op het warmteonderzoek van Greenvis, pagina 14.)

15 Uitgaande van windmolens van 5.6 MW met een jaarproductie van 15.6 GWh per windmolen.

4.3 Resultaten RSW

In deze paragraaf bespreken we de voornaamste resultaten van de RSW 1.0:

- Resultaat 1: Gespreksleidraad bij bovengemeentelijke warmtebronnen (paragraaf 4.3.1)
- Resultaat 2: Monitoren en afstemmen regionale bronnen (paragraaf 4.3.2)
- Resultaat 3: Samenwerking en kennisuitwisseling op warmtethema's (paragraaf 4.3.3)

4.3.1 Resultaat 1: Gespreksleidraad bij bovengemeentelijke warmtebronnen

In paragraaf 4.2.1 maakten we onderscheid in warmtebronnen die beter lokaal kunnen worden ingezet en warmtebronnen met bovengemeentelijke potentie. Voor de laatste categorie is (mogelijk) afstemming nodig als meerdere gemeenten de inzet van dezelfde bron overwegen. Ook kan het logischer zijn om warmte in de ene gemeente op te wekken en in een andere gemeente af te nemen. Ook in dat geval moeten de betrokken gemeenten afspreken hoe zij hiermee willen omgaan.

Samen met betrokken belanghebbenden hebben we bij de warmteateliers (zie paragraaf 2.3) besproken welke aspecten van belang zijn bij de toedeling van en de omgang met bovengemeentelijke warmtebronnen. De gespreksleidraad[16] die op basis hiervan is opgesteld, biedt vijf gespreksonderwerpen met daarbinnen aspecten die van belang zijn bij de vraag hoe bovengemeentelijke warmtebronnen kunnen worden ingezet. Door deze aspecten vooraf vroegtijdig gezamenlijk in kaart te brengen ontstaat duidelijkheid en rust. De gespreksonderwerpen geven richting aan het gesprek dat overheden bijtijds met elkaar en met betrokken belanghebbenden moeten voeren als er een nieuwe warmtebron wordt ontwikkeld die meerdere gemeenten willen gebruiken. Ook al er naar de vorming van warmtekavels wordt gekeken. De gespreksleidraad kan helpen bij de keuze voor het inzetten van lokale warmtebronnen. De vijf gespreksonderwerpen en de onderliggende criteria zijn opgenomen in onderstaande tabel 4.2.

De gespreksleidraad kan worden aangepast of herzien als blijkt dat ook andere gespreksonderwerpen belangrijk zijn of als deze niet of minder belangrijk zijn.

1. Samenwerking	2. Betaalbaarheid	3. Duurzaamheid	4. Beschikbaarheid	5. Uitvoerbaarheid
• Transparantie • Verdeling in overleg • Begrip voor • elkaars (on)mogelijkheden • Samenwerking tussen partijen met direct betrokkenen	• Laagste maatschappelijke kosten • Laagste kosten voor de eindgebruiker • Businesscase • Lokaal eigendom en zeggenschap	• CO_2-reductie en milieueffecten • Minimum isolatiegraad • Match tussen temperatuur • bron en afnemer	• Schaarste van alternatieven • Volume en schaalgrootte • Leveringszekerheid en flexibiliteit	• Afstand bron • Netimpact • Aanwezigheid warmtenetwerk • Draagvlak • Governance • Tempo

Tabel 4.2. Een overzicht van de gespreksonderwerpen en onderliggende (niet-limitatieve) criteria bij de verdeling van bovengemeentelijke warmtebronnen in de regio U16.

16 De gespreksonderwerpen en de onderliggende criteria zijn nader uitgewerkt in de notitie 'Gespreksleidraad bij de verdeling van bovengemeentelijke warmtebronnen' in bijlage 7.

4.3.2 Resultaat 2: Monitoren en afstemmen regionale bronnen

Regionale afstemming helpt bij het verkrijgen van inzicht in de beschikbaarheid van bovengemeentelijke warmtebronnen en de mogelijkheden voor de inzet van deze bronnen. De regionale samenwerking kan helpen om overheden en belanghebbenden bij elkaar te brengen voor gesprekken over de inzet van een bovengemeentelijke warmtebron. In de komende periode worden steeds meer TVW's vastgesteld. Daarmee wordt duidelijk welke duurzame warmteopties gemeenten het meest kansrijk achten, hoe warmtekavels[17] er kunnen uitzien en of koude al onderdeel uitmaakt van de TVW's. Door ontwikkelingen zo vroeg mogelijk en regelmatig op lokaal niveau met elkaar te delen (onder andere vanuit de TVW's), ontstaat een steeds nauwkeuriger inzicht in de warmtetransitie in onze regio. Niet in alle gemeenten of wijken komt een warmtenet dat toegang geeft tot (bovengemeentelijke) warmtebronnen. Daarom is het belangrijk om op regionaal niveau ook afspraken te maken over hernieuwbaar gas en duurzame elektriciteit als alternatieven voor aardgas in de gebouwde omgeving in de regio U16. Met de uitvoering van een thematische agenda richting de RES 2.0 wordt hier aandacht aan besteed.

We verkrijgen zo een beeld van de volgende onderdelen:

- De lokale warmtebronnen die gemeenten willen inzetten
- De mogelijke bovengemeentelijke warmtebronnen die nodig zijn voor de warmtetransitie
- De hoeveelheid elektriciteit die nodig is voor de warmtetransitie in de regio
- De plekken waar mogelijk onvoldoende duurzame warmte beschikbaar is en waar we samen kunnen werken aan oplossingen

Hierbij is het belangrijk dat de verschillende energiesystemen goed met elkaar geïntegreerd zijn, zodat de warmte-, gas- en elektriciteitsinfrastructuur zo goed mogelijk wordt gebruikt en waarbij waar nodig opslag kan worden toegepast.

4.3.3 Resultaat 3: Samenwerking en kennisuitwisseling op warmtethema's

Vanwege het lokale karakter van warmte zullen vooral gemeenten de regie voeren over de toekomstige warmtevoorziening. Die regierol zal aan bod komen in de lokale TVW's. In de regio U16 willen we de lokale warmtetransitie versnellen door elkaar te versterken en van elkaar te leren. Deelnemende overheden binnen de regio zien meerwaarde in het versterken van de samenwerking en het uitwisselen van kennis en informatie rond drie thema's: afnemer, warmtebronnen en netwerk. In de onderstaande paragrafen gaan we kort op deze thema's in en beschrijven we wat gemeenten, waterschappen en provincie in de periode tot de RES 2.0[18] willen oppakken en concretiseren om een thematische agenda te vormen.

Thema 1: Afnemer (energiebesparing)

De regio U16 beschikt niet over een overvloed aan duurzame warmte en elektriciteit. Daarom vinden we het heel belangrijk om de vraag naar energie te beperken. Het thema 'afnemer' richt zich in deze fase van de warmtetransitie vooral op energiebesparing: het beperken van de warmtevraag door onder andere isolatie. Er bestaan al verschillende (lokale) programma's, platforms en organisaties op het gebied van energiebesparing. In bijlage 4 wordt een aantal voorbeelden genoemd. De deelnemende overheden willen de mogelijkheden verkennen om met ondernemers en onderlinge samenwerking een ontzorgingsprogramma op te zetten.

De focus ligt tot nu toe op energiebesparing in de bestaande particuliere bouw. Bij die besparing is een belangrijke rol weggelegd voor onder andere het programma U-Thuis[19], een regionale energiebesparingsaanpak voor particuliere woningeigenaren waarop de deelnemende overheden voortbouwen. We kijken naar een mogelijke invulling voor een vervolg op het programma van U-Thuis.

De deelnemende overheden willen bekijken of de regionale aanpak op energiebesparing kan worden uitgebreid naar utiliteit, huurwoningen en maatschappelijk vastgoed. Naast de gebouwde omgeving zetten sectoren als industrie en transport in op energiebesparing. In de RES waarborgen we dat besparingen binnen deze sectoren ook regionaal aandacht krijgen, bijvoorbeeld in het regionaal mobiliteitsprogramma (zie ook paragraaf 5.2). Bij het inzetten van de spaarzame duurzame (bovengemeentelijke) warmtebronnen in onze

17 Een warmtekavel is een aaneengesloten gebied waarbinnen verbruikers op een warmtenet zijn aangesloten.
18 1 maart 2023.
19 Het huidige U-Thuis programma loopt in de zomer van 2021 af. Op basis van een evaluatie wordt een nieuw programma opgesteld voor de periode 2021 - 2024.

regio willen we geen warmte verspillen. Daarom is het belangrijk dat zo veel mogelijk woningen op een warmtebron kunnen worden aangesloten. Ook kijken we naar de mogelijkheden om bij het verduurzamen van vastgoed met bovengemeentelijke warmtebronnen een totaalpakket aan te bieden, inclusief verlaging van de warmtevraag (op basis van nationale streefwaarden voor isolatie).
Een duidelijk aandachtspunt is de betaalbaarheid van de warmtetransitie voor warmtegebruikers. Volgens de deelnemende overheden is de overstap naar 'aardgasvrij' op de meeste plekken nog niet rendabel. Andere belangrijke aandachtspunten zijn draagvlak en lokale participatie. Deze onderwerpen spelen met name op lokaal niveau en zullen aandacht krijgen in de fase van de uitvoeringsplannen.

Thema 2 - Warmtebronnen

Op het gebied van warmtebronnen zetten we in op mogelijke samenwerking en regionale kennisdeling en doen we in regionaal verband onderzoek naar de inzet van bijvoorbeeld aquathermie, geothermie en bio-warmte.

Aquathermie

Aquathermie is een warmtebron met veel potentie in de regio U16. Er zijn projecten in ontwikkeling, maar aquathermie wordt nog niet op grote schaal toegepast. Het is daarom goed om kennis en informatie over deze warmtebron te delen met gemeenten waar de warmtevraag met aquathermie kan worden verduurzaamd. De waterschappen en de provincie hebben de potentie van aquathermie uit oppervlaktewater in beeld. Er wordt onder andere gekeken naar aquathermie uit het Amsterdam-Rijnkanaal en de Lek.

Geothermie

Geothermie kan een belangrijke rol spelen in het verduurzamen van de warmtevraag in onze regio. Er vinden verschillende onderzoeken plaats naar de potentie van geothermie en naar geschikte locaties, waaronder SCAN, LEAN en GOUD. PanTerra, EBN en TNO doen in opdracht van de provincie een vervolgstudie naar de potentie van geothermie in de regio. De resultaten van deze studie worden in 2021 verwacht. De studie, die een vervolg is op de WARM-studie uit 2020, geeft een specifieker beeld van locaties in onze regio die mogelijk geschikt zijn voor geothermie. Verder wordt de komende periode onderzocht op welke termijn geothermie kan worden ingezet en welke kansen en belemmeringen er zijn. Daarbij is uiteraard aandacht voor veiligheid en duurzaam gebruik van ondergrond en grondwater.

Voor het ontwikkelen van geothermie is het belangrijk dat we nauw contact houden met het ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) als bevoegd gezag. Het ministerie houdt via het Staatstoezicht op de Mijnen (SodM) toezicht op de veiligheid voor mens en milieu bij de winning van geothermie. Om aardwarmte te mogen opsporen en winnen, moet de exploitant vergunningen aanvragen bij EZK. Vanuit onze regio onderhoudt de provincie het contact met EZK.

Omdat nieuwbouwprojecten gebruik kunnen maken van warmtebronnen met lagere temperaturen, willen we warmte uit geothermie met hoge temperaturen inzetten in de bestaande bouw. In de notitie 'Opstap naar afwegingskader voor bovengemeentelijke warmtebronnen' (zie bijlage 6) staat een toelichting bij de kansen en belemmeringen van geothermie. Als meerdere gemeenten (en partners) de mogelijkheden voor het inzetten van dezelfde geothermische bron willen verkennen, is het belangrijk dat zij samen de omgeving bij die verkenning betrekken. Vanuit de projecten Warmtebron Utrecht (LEAN en GOUD) en ICO[20]) is al een start met het uitwisselen van kennis.

Bio-warmte

Onder bio-warmte verstaan we zowel warmte uit houtachtige bio-grondstoffen (vaste biomassa) als warmte die wordt opgewekt door vergisting (biogas en groen gas). De verschillende toepassingen van bio-warmte brengen eigen aandachtspunten met zich mee.

Bio-warmte kan zowel lokaal als bovengemeentelijk worden ingezet. Daarbij spelen de warmtevraag, de afstand tussen bron en warmtevragers en de (on)mogelijkheden van de infrastructuur een grote rol. De genoemde notitie 'Opstap naar afwegingskader voor bovengemeentelijke warmtebronnen' (bijlage 6) bevat ook een toelichting bij de kansen en belemmeringen van bio-warmte. De deelnemende overheden onderschrijven dat het belangrijk is om de inzet van bio-grondstoffen voor de productie van bio-warmte zorgvuldig af te wegen.

Vaste biomassa

Hoewel bio-grondstoffen hernieuwbaar zijn, komt bij het verbranden van biomassa CO_2 vrij – net als bij fossiele brandstoffen. Daarom beschouwen we de verbranding van bio-grondstoffen als de minst favoriete duurzame bron binnen de regio en moeten we er verstandig mee omgaan. Binnen de regio zien we warmte uit bio-grondstoffen puur als transitiebron die we kunnen inzetten tot een meer toekomstbestendige bron beschikbaar is. Indien we bio-grondstoffen inzetten als transitiebrandstof, dan letten we goed op duurzaamheid (door minimaal te voldoen aan de landelijke duurzaamheidseisen[21]) en circulariteit (door bio-grondstoffen alleen in te zetten als er geen andere toepassing meer is).

Bij het inzetten van vaste bio-grondstoffen in onze regio hanteren we de landelijke duurzaamheidseisen. Daarbij wordt de duurzaamheid van bio-grondstoffen in vergunningverlening zo veel mogelijk gegarandeerd volgens de best beschikbare technieken. Op lokaal niveau wordt gekeken naar de invloed op de omgeving. De provincie[22] heeft de Omgevingsdienst opdracht gegeven om naleving van de duurzaamheidseisen uit de vergunning te inventariseren en controleren. Bij het verbranden van vaste bio-grondstoffen komen rookgassen vrij die luchtverontreiniging kunnen veroorzaken. Met het oog op de luchtkwaliteit (vaste biomassa) of geurhinder (vergisting) wordt de voorkeur gegeven aan bio-warmte-installaties op buitenlocaties, boven (binnen)stedelijk gebied. We onderzoeken als regio of we hier een afspraak over kunnen maken.

Groen gas

Bij de productie van groen gas willen we zo veel mogelijk gebruik maken van lokale reststromen. Groen gas wordt opgewekt uit de vergisting van mest, maar bijvoorbeeld ook afvalwaterslib en berm- en slootmaaisel. De waterschappen halen nu al veel energie uit het vergisten van afvalwaterslib en die hoeveelheid neemt in de toekomst alleen maar toe. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) zet daarnaast in op het vergisten van maaisel om groen gas te produceren. Groen gas kan vervolgens via warmtekrachtkoppeling (WKK) worden omgezet naar elektriciteit. Ook kan het worden gebruikt voor tractie of worden toegevoegd aan het aardgasnet voor het verwarmen van gebouwen.

Groen gas dat is geproduceerd in de regio U16, benutten we bij voorkeur ook in de eigen regio. Groen gas is schaars en ook de industrie en de transportsector kijkt naar de mogelijkheden van groen gas om te verduurzamen. De resultaten van de gemeentelijke TVW's en de herijkingen daarvan zullen de komende jaren duidelijk maken waar groen gas het beste alternatief is voor aardgas in de gebouwde omgeving. Bij gesprekken over het inzetten van groen gas kan daarnaast gebruik worden gemaakt van de gespreksleidraad (zie bijlage 7).

Innovatie

Nieuwe technieken en andere innovaties zullen meer toepassingen voor bio-grondstoffen in beeld brengen. De kosten die we nu in pilotprojecten zien, zullen waarschijnlijk dalen, waardoor de vraag naar bio-grondstoffen in andere sectoren toeneemt. Bio-grondstoffen spelen een centrale rol in de zogeheten biobased economy[23]. Een belangrijk onderdeel van de biobased economy is bio-raffinage. Bioraffinage zet in op een zo hoogwaardig mogelijke toepassing van bio-grondstoffen, waardoor energie vooral wordt opgewekt met de laatst overgebleven componenten.

Waterstof

Groene waterstof zal de komende decennia schaars zijn en speelt daarom voorlopig geen rol van betekenis in de verwarming van de gebouwde omgeving. Er is nog onvoldoende groene stroom beschikbaar en het elektrolyseproces (het productieproces van groene waterstof) is nog bijzonder kostbaar (zie tevens passage over waterstof in de kamerbrief over de stand van zaken klimaatakkoord gebouwde omgeving, https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/09/28/kamerbrief-over-stand-van-zaken-klimaatakkoord-gebouwde-omgeving). Pas na 2030, wanneer er naar verwachting veel groene stroom beschikbaar is, kan de productie van groene waterstof mogelijk worden uitgebreid. Ook is dan een kostendaling te verwachten als gevolg van de opschaling van elektrolyse-capaciteit. De toepassing van waterstof voor het verwarmen of elektrificeren van woningen is geen efficiënt proces, gezien de vraag naar relatief lage temperatuur van de gebouwde omgeving in verhouding tot concurrerende sectoren zoals mobiliteit en industrie. De inzet van groene waterstof in de gebouwde omgeving zal naar verwachting in de toekomst dan ook alleen een reële optie zijn in die gevallen waarbij er geen alternatief is of waar huizen alleen tegen zeer hoge kosten van het aardgas af kunnen. In de RSW 1.0 is waterstof daarom niet meegenomen als een van de potentiële warmtebronnen voor de gebouwde omgeving voor de periode tot 2030.

20 Informatie- en Consultatieorgaan Aardwarmte (ICO), https://ico-aardwarmte.nl/

21 Zoals Better Biomass, NTA 8080 of vergelijkbaar.
22 Provincie Utrecht – Bio-energie in de provincie Utrecht, rol en randvoorwaarden.
23 De Biobased Economy (BBE) is een economie die gewassen en reststromen uit de landbouw en voedingsmiddelenindustrie inzet voor niet-voedseltoepassingen en die biomassa toepast voor de productie van materialen, transportbrandstoffen en energie (elektriciteit en warmte). In de BBE vervangen biologische grondstoffen fossiele grondstoffen.

Thema 3: Netwerk

Het derde thema is het uitwisselen van kennis en ervaring bij het uitbreiden van bestaande warmtenetten en het ontwikkelen van nieuwe netten. Als gevolg van de Wet collectieve warmtevoorziening (WCW), voorzien voor 2022, zal de rol van gemeenten veranderen. Vanuit hun regierol zullen gemeenten warmtekavels aanwijzen. Als daarbij de mogelijkheden worden onderzocht voor een warmtenet bij een gemeentegrens, dan is het belangrijk dat gemeenten de buurgemeente tijdig informeren en bij hun project betrekken.

Binnen de regio U16 willen de deelnemende overheden kennis uitwisselen over het maken van afspraken met energiebedrijven of het opzetten van een gemeentelijk of regionaal warmtebedrijf. Samen staan zij ook sterker richting de markt.

4.4 Doorontwikkeling RSW 1.0

We nemen de huidige werkstructuur van de regio als uitgangspunt voor verdere samenwerking binnen de regionale warmtetransitie. Komende maanden besluiten we als deelnemende overheden hoe we onze samenwerking richting de RES 2.0 zullen vormgeven (zie hoofdstuk 6).

Ook na het vaststellen van de RES 1.0 willen we elkaar versterken en in regioverband stappen zetten. Daarom hebben we punten benoemd die we in de vorm van een thematische agenda in de periode tot de RES 2.0 zullen uitwerken. In bijlage 8 geven we deze punten weer in een tabel.
De uitvoering van de acties uit deze thematische agenda komt niet vanzelf tot stand. Het budget en de capaciteit die ervoor nodig zijn, behandelen we in het Regionaal Uitvoeringsplan (zie hoofdstuk 6.6).

4.5 Voorwaarden voor succes bij ambitie RES U16 warmte

Haalbaarheid en betaalbaarheid voor de samenleving

Draagvlak bij inwoners, bedrijven en andere partijen is van groot belang voor succes in de warmtetransitie. De warmtetransitie vindt vooral op lokaal niveau en achter de voordeur plaats.
In deze fase zijn de oplossingen voor duurzame toekomstige warmtevoorziening nog niet overal in beeld en is ook nog niet duidelijk hoe de meerkosten voor deze verduurzaming wordt gedragen en door wie. Dit roept veel vragen op. De financiële kant inclusief de effecten op woonlasten is het belangrijkste vraagstuk waar een antwoord op moet komen.

Voldoende bevoegdheden

Om visies en plannen daadwerkelijk tot uitvoering te kunnen brengen, zijn ook juridische instrumenten nodig. De inwerkingtreding van de Omgevingswet en de Wet collectieve warmtevoorziening brengt naar verwachting meer duiding in de rollen en verantwoordelijkheden van publieke en private partijen.

Tegemoetkoming uitvoeringslasten

Gemeenten staan aan de lat voor de regierol in de warmtetransitie. Gemeenten nemen deze rol serieus en werken hard aan lokale TVW's en uitvoeringsplannen. Het artikel 2-onderzoek liet zien dat structurele financiering vanuit het Rijk van belang blijft om het Klimaatakkoord te kunnen uitvoeren. Uitvoeringslasten worden voor gemeenten op €600 miljoen per jaar geschat.

5 RES in de Brede context

In dit hoofdstuk plaatsen we de RES in de brede context. De samenhang met de andere tafels van het Klimaatakkoord, de opgave voor duurzame elektriciteitsopwek na 2030 en de context van alternatieve energiebronnen, -dragers en innovatie. Daarnaast vindt u in dit hoofdstuk de juridische context van de RES en wordt de verbinding gelegd met arbeidsmarkt en scholing.

5.1 Samenhang met de andere doelstellingen van het Klimaatakkoord

Mobiliteit

Mobiliteit is verantwoordelijk voor een substantieel deel van de CO_2-uitstoot, maar verduurzaming van mobiliteit is geen onderdeel van de RES. In het Klimaatakkoord is deze taak elders belegd. De ambitie in het Klimaatakkoord is dat in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn. Daarnaast wordt een sterke groei verwacht in elektrische bussen, bestelauto's, vrachtwagens, en binnenvaartschepen, in light electric vehicles (LEV's) en in overig elektrisch transport en vervoer.

Het verduurzamen van mobiliteit, oftewel het stimuleren van de ontwikkeling en toepassing van duurzame aandrijftechnieken voor vervoermiddelen, is belegd in het Regionaal Mobiliteitsprogramma Midden-Nederland (RMP). Het RMP vloeit voort uit afspraken in het Klimaatakkoord. In het najaar van 2021 wordt het programma vastgesteld in het Utrechts Verkeer en Vervoer Beraad, waarin ook de gemeenten en de provincie vertegenwoordigd zijn.

Om het toenemende aantal elektrische voertuigen van stroom te kunnen voorzien, ontstaat vanzelfsprekend een enorme toename in de laadbehoefte. Tijdelijke opslag en teruglevering (smart charging) biedt een kans om het elektriciteitsnetwerk in balans te houden. En door laadinfrastructuur en duurzame energie met elkaar te matchen, kan het elektriciteitsnetwerk efficiënter worden gebruikt. De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) werkt hieraan. De NAL is een beleidsagenda voor meerdere jaren met ambities en acties die ervoor zorgen dat we straks altijd en overal makkelijk en slim kunnen laden. Veel afspraken en acties worden lokaal en regionaal uitgevoerd.

Overheden in de provincies Utrecht, Noord-Holland en Flevoland werken in de mobiliteitsregio MRA-Elektrisch samen aan de regionale uitwerking van de landelijke afspraken. In de NAL is afgesproken dat gemeenten in 2021 een laadvisie en plaatsingsbeleid vaststellen. MRA-Elektrisch heeft hiertoe een regionale laadvisie opgesteld die gemeenten kunnen onderschrijven of gebruiken als basis voor een eigen aangepaste visie. Het ontwikkelen van de laadinfrastructuur en andere regionale acties om emissieloze mobiliteit te versnellen, zijn onderdeel van het RMP.

Als groen gas en waterstof een grote rol gaan spelen bij het verduurzamen van mobiliteit, dan is er mogelijk samenhang met het benutten van deze energiebronnen/dragers voor warmte. In de RES 2.0 zullen we verder ingaan op de ontwikkelingen binnen het RMP en MRA-Elektrisch.

De CO_2-uitstoot door mobiliteit kan niet alleen worden beperkt door om te schakelen naar duurzamere vormen van transport, maar ook door een slimme ruimtelijke ontwikkeling. Denk aan het bouwen van nieuwe woningen vlakbij ov-knooppunten en het aanleggen van goede fietsverbindingen. In het IRP van de regio U16 (besluitvorming najaar 2021) wordt gekozen voor duurzame mobiliteit. Er wordt voorrang gegeven aan binnenstedelijk en bouwen in de buurt van het ov. Het IRP zet in op een schaalsprong van met name het regionale ov-systeem als drager van de verstedelijking in de regio, in combinatie met een schaalsprong van fietsverkeer en regionale afstemming voor het beperken van autoverkeer in de spits.

Industrie

De RES heeft vanuit het Klimaatakkoord geen taken specifiek gericht op het verduurzamen van bedrijven. In het Nationaal Klimaatakkoord zijn belangrijke afspraken gemaakt over het verduurzamen van de zware industrie. Deze worden in afzonderlijke programma's uitgewerkt. Mogelijk wordt hierbij op termijn wel een verbinding gelegd tussen de RES en deze programma's. Gemeenten zijn wel verantwoordelijk voor de energiebesparingsplicht. Bedrijven die per jaar meer dan 50.000 kWh elektriciteit of 25.000 m³ aardgas gebruiken, zijn verplicht om energiebesparende maatregelen te nemen met een terugverdientijd van vijf jaar of minder. Deze bedrijven moeten de gemeente laten weten welke besparende maatregelen zij hebben uitgevoerd.

Landbouw en Landgebruik

Het opwekken van duurzame elektriciteit zal voor een deel plaatsvinden in agrarisch gebied. De vraag naar ruimte hiervoor kan concurreren met de ruimtebehoefte van de agrarische sector. Om dit te voorkomen, heeft dubbel ruimtegebruik de voorkeur. Verder vragen windmolens aanzienlijk minder ruimte dan zonnepanelen. Daarnaast kunnen de opbrengsten uit het opwekken van energie juist bijdragen aan de toekomst van de agrarische sector.

De landbouw- en landgebruiksectoren hebben in het Nationaal Klimaatakkoord de opdracht gekregen tot een reductie van 3,5 Megaton aan broeikasgasemissies in 2030 (bovenop bestaand beleid). Onderdeel daarvan is een afname van 1 Megaton CO_2-equivalent in veenweidegebieden. Met het oog op die afname ontwikkelt de provincie Utrecht voor de veenweidegebieden binnen haar gebied een Regionale Veenweide Strategie. Dat doet zij samen met grondgebruikers (onder wie agrariërs), maatschappelijke organisaties, bewoners en andere overheden. In gebiedsprocessen op polderniveau wordt de strategie verder uitgewerkt.

5.2 Doelen Klimaatakkoord na 2030

De elektriciteitsopgave stopt niet in 2030. En Europa heeft de tussendoelstelling voor 2030 bijgesteld van 49% naar 55% beperking van CO_2-uitstoot. De overstap naar het duurzaam opwekken van elektriciteit en het gebruik van duurzame warmtebronnen gaat door tot 2050. De verwachte elektriciteitsbehoefte in onze regio in 2050 is 10,8 TWh (met maximaal isoleren en elektrificeren). Er ligt dus nog een aanvullende opgave voor na 2030. In de Ontwerp-RES hebben we opgenomen dat we onderzoeken hoe we de aanvullende opgave voor de periode van 2030 tot 2040 kunnen invullen. Deze onderzoeksdoelstelling blijft staan. De uiteindelijke omvang van deze opgave kunnen we nog niet bepalen. Dat heeft een aantal redenen:

a. Er is landelijk een kwantitatief doel gesteld voor 2030, maar nog niet voor 2040 en 2050;
b. Enkele deelnemende overheden hebben vastgesteld eerder dan in 2050 klimaat- of energieneutraal te willen zijn, wat mogelijk tot een hogere opgave leidt;
c. Het is nog niet duidelijk welke technieken we na 2030 kunnen toepassen. Voor de periode tot 2030 werken we met technieken die zich hebben bewezen, zoals zon op dak, zonnevelden en windmolens.

Voor de periode na 2030 zijn er nog veel vragen:

1. Hoe gaan we regionaal voorzien in de warmtevraag? Meer elektrificatie betekent een grotere elektriciteitsbehoefte.
2. Hoe ontwikkelt (duurzame) mobiliteit zich? Veel mobiliteit wordt elektrisch, maar welke rol gaat waterstof (van buiten de regio) spelen?
3. Hoe ontwikkelt de landelijke elektriciteitsproductie zich?
4. Welke technieken zijn er straks voor het duurzaam opwekken van elektriciteit aanvullend op zon op dak, zonnevelden en windmolens? Welke duurzame warmtebronnen worden ontsloten in de regio?

5.3 Innovatie en alternatieve bronnen en energiedragers

De doelstelling uit het Klimaatakkoord voor het opwekken van duurzame elektriciteit op land is 35 TWh in 2030, voor warmte gaat het om 1,5 miljoen woningen die aardgasvrij moeten worden. In de praktijk houdt dit in: het duurzaam opwekken van elektriciteit met wind- en zonne-energie, het besparen van energie en het vervangen van individuele gasaansluitingen voor duurzamer warmteopties.

Niet alle technieken zijn op dit moment voldoende bewezen of ontwikkeld of worden niet meegeteld (bijvoorbeeld waterkracht). Daardoor is de (grootschalige) realisatie van deze technieken voor 2030 niet haalbaar en worden ze niet meegenomen in de doelstellingen. Er zijn evenwel andere bronnen en energiedragers voorhanden waarmee elektriciteit en warmte opgewekt kan worden.

Bio-grondstoffen en waterkracht

Dit betreft onder andere opwekking uit biomassa, biogas of waterkracht24. Waterschappen wekken bijvoorbeeld zelf energie op voor veel van hun elektriciteitsverbruik op hun zuiveringen. Dit doen ze door middel van vergisting van het zuiveringsslib en de inzet van Warmte Kracht Koppelingen (WKK's). De productie van hernieuwbare elektriciteit uit bio-grondstoffen wordt niet meegeteld voor de nationale doelstelling van 35 TWh. In het Klimaatakkoord staat beschreven dat er nadere afspraken worden gemaakt met andere klimaatsectoren om een kader te ontwikkelen voor duurzame bio-grondstoffen. Waterkrachtinstallaties worden niet genoemd in het Klimaatakkoord en worden niet meegeteld in de opgave25. Voor bio-warmte zie paragraaf 4.6.

24 Voor vaste bio-grondstoffen en biogas in relatie tot de warmtevoorziening verwijzen we naar paragraaf 4.3.3 in het hoofdstuk warmte.
25 Op de website van het Nationaal Programma RES wordt per bron of energiedrager specifiek aangegeven wat de mogelijkheden zijn en op welke manier iets wel of niet bijdraagt aan de doelstellingen van het Klimaatakkoord.

Waterstof

Waterstof is ook een veel besproken techniek als onderdeel van de energietransitie. Waterstof is geen energiebron, maar een energiedrager. We kunnen drie vormen van waterstof onderscheiden. Ten eerste grijze waterstof wanneer het wordt geproduceerd uit aardgas. Wanneer je hierbij de vrijkomende CO_2 afvangt en opslaat spreken we van blauwe waterstof. Groene waterstof tot slot, wordt gemaakt met elektriciteit uit wind- en zonne-energie met een elektrolyser. Met waterstof kan ook elektriciteit of warmte worden geproduceerd door dit te verbranden in een centrale of met een elektrochemische reactie in een brandstofcelsysteem. Een teveel aan wind- en zonne-energie kan worden omgezet in groene waterstof en langdurig (seizoenen) worden opgeslagen in lege zoutcavernes en gasvelden om later weer in elektriciteit of warmte om te zetten. Hierbij gaat circa 65% van de opgewekte energie verloren. De inzet van waterstof helpt echter wel om de vraag en het aanbod te balanceren en dure uitbreidingen van het elektriciteitsnet te voorkomen. Wind- en zonneparken kunnen ook worden gebouwd met waterstofproductie als hoofddoel. Waterstof kan niet bijdragen aan de 35 TWh doelstelling (mogelijk wel voor zwaar transport en industrie), maar kan na 2030 mogelijk wel bijdragen aan de CO_2-reductiedoelstelling voor 2050.

Kernenergie

Het maatschappelijke debat over kernenergie volgen we op de voet. Voor de verduurzaming van onze energievoorziening van 2030 speelt kernenergie echter geen rol omdat het niet tijdig gerealiseerd kan worden. Het Rijk is bevoegd gezag voor het afgeven van een vergunning voor een kerncentrale en er zijn reeds drie locaties in Nederland voorzien voor de bouw van een eventuele centrale. Een kerncentrale zal pas na 2030 kunnen worden gerealiseerd. Ditzelfde geldt voor nieuwe concepten van kernenergie, zoals op basis van thorium als splijtstof in plaats van het gebruikelijke uranium.

Innovatie

Voor de bijdrage aan de landelijke doelstelling van 35 TWh duurzame elektriciteitsopwek op land zijn we aangewezen op zon op grote daken, zonnevelden en windmolens. Ook voor een duurzame warmtevoorziening wordt uitgegaan van de op dit moment bewezen technieken. Dat neemt niet weg dat er op iets langere termijn potentie is voor alternatieve duurzame bronnen en energiedragers die kunnen bijdragen aan de reductie van CO_2. We kunnen de RES naar eigen inzicht verbreden en andere technologieën meenemen, al telt dit niet mee voor ons bod. Daarom volgen we in de periode tot de RES 2.0 de ontwikkelingen omtrent waterstof, kernenergie en (ultradiepe) geothermie in relatie tot de RES.

In de onderzoeken ten behoeve van warmte in de RES 1.0 nemen we de volgende bronnen en technieken al mee: vaste bio-grondstoffen en biogas, geothermie, en thermische energie uit oppervlaktewater, afvalwater en drinkwater (TEO, TEA en TED). Er wordt uiteraard ook geïnnoveerd in de bestaande technologieën. Om rekening te houden met deze ontwikkelingen, wordt de RES elke twee jaar herijkt naar de laatste stand van de techniek. Als technieken sneller dan verwacht een significante bijdrage kunnen leveren, kunnen we deze in een latere RES meenemen.

Bij innovatie denken we ook aan energieopslag. Dit is nog sterk in ontwikkeling. Naast opslag in batterijen zijn er verschillende andere mogelijkheden denkbaar: opslaan van energie in waterstof, opslag van zonnewarmte, en thermische energieopslag. Voor de RES 1.0 is energieopslag nog geen opgave. Dit zal, naar mate de techniek zich ontwikkelt, mogelijk wel het geval zijn in de RES 2.0 en verder.

5.4 Juridisch context van de RES

De regionale aanpak van de energietransitie komt voort uit het IBP van 2018. Daarin hebben overheidsorganisaties als de VNG, het IPO en de UvW zich verbonden aan de samenwerking. De samenwerking is door de gezamenlijke overheden in overleg met maatschappelijke partijen verder uitgewerkt in het Klimaatakkoord. De RES U16 heeft vervolgens zelf gekozen voor deze regio en huidige samenwerking.

Voor het uitvoeren van de Klimaatwet is bepaald dat het Rijk een Klimaatplan vaststelt. Dat plan bestrijkt tien jaar en wordt elke vijf jaar geactualiseerd. Het eerste Klimaatplan (2021 - 2030) verwijst naar het Klimaatakkoord, het IBP en de afspraken die daarin gemaakt.

De link tussen IBP, Klimaatakkoord, Klimaatwet en Klimaatplan is niet juridisch bindend. Samenwerking in een RES is geen wettelijke plicht, maar trekt een overheid zich terug dan gaat dat wel in tegen de afspraken die het Rijk, provincies en gemeenten sinds 2018 in het klimaatbeleid hebben gemaakt. Zowel in het Klimaatakkoord als in het Klimaatplan is opgenomen dat binnen een RES eerst via bestuurlijke samenwerking en overleg een oplossing wordt gezocht als geen overeenstemming bereikt wordt.

De systematiek van de RES'en heeft geen verandering gebracht in de bevoegdheidsverdeling van de verschillende overheidslagen. Alle drie de overheidslagen hebben verantwoordelijkheden voor activiteiten die de energietransitie raken. Met beleid en regelgeving geven zij invulling aan die verantwoordelijkheden. Voor windparken en -molens bijvoorbeeld zijn gemeenten bevoegd gezag bij een opgesteld vermogen tot 5 MW. Provincies zijn bevoegd gezag voor de omgevingsvergunning voor windparken met een opgesteld vermogen tussen 5 en 100 MW[26]. Daarnaast coördineert de provincie de overige vergunningen die nodig zijn voor de ontwikkeling van een windpark. De provincie kan de bevoegdheid voor windparken met een groter vermogen dan 5 MW overdragen aan de gemeente. In praktijk gebeurt dit ook vaak. Voor windparken met een opgesteld vermogen van meer dan 100 MW is het Rijk aan zet. Zowel gemeenten (bestemmings-/omgevingsplan) als provincies (inpassingsplan) hebben de bevoegdheid om een windpark ruimtelijk in te passen.

Het Rijk heeft in de Klimaatwet harde duurzaamheidsdoelen opgenomen, waar de provincie Utrecht zich achter schaart. Beide beschikken over juridische instrumenten om de doelen na te streven. Mocht een gemeente zich terugtrekken uit de RES U16, dan betekent dat niet dat zij zich vrijwaart van deze instrumenten. Aan de andere kant betekent het ook niet dat Rijk of provincie de instrumenten automatisch zullen inzetten.

De RES 1.0 heeft geen juridische status. In ruimtelijke procedures kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De deelnemende overheden zetten hun eigen bevoegdheden en instrumenten, zoals omgevingsvisies en -plannen, in om de ambities en doelen van de RES U16 te helpen realiseren. De RES 1.0 biedt input en context voor het omgevingsbeleid van provincie en gemeenten. De regionale samenwerking biedt inzicht in de samenhang van de verschillende uitwerkingen. Daarnaast komt de optelsom van beleid en regelgeving er samen. Tenslotte vindt er ook afstemming plaats. De deelnemende overheden zijn en blijven zelf verantwoordelijk voor hun omgevingsvisies en -plannen.

Milieueffectrapportages binnen de RES

De meeste grotere projecten voor het duurzaam opwekken van elektriciteit die uit de RES 1.0 voortvloeien, zullen veelal MER-plichtig zijn. De RES 1.0 zelf is dat niet. Na het vaststellen van de RES 1.0, werken we uit hoe we omgaan met het instrument milieueffectrapportage. Welke MER-vorm is het meest geëigend: een projectgebonden MER of bijvoorbeeld een plan-MER? Gezamenlijk onderzoek naar milieu- en natuureffecten kan meerwaarde hebben voor overkoepelende thema's. Ook kunnen we regionaal criteria opstellen voor onderzoek dat op locatie wordt gedaan. Daarmee harmoniseren we de inhoud en het proces. Overigens nemen sommige gemeenten de meest kansrijke zoekgebieden voor windenergie nu al mee in de MER voor hun omgevingsvisie.

5.5 Arbeidsmarkt en scholing als randvoorwaarde

Arbeidsmarkt en scholing vormen een belangrijke randvoorwaarde voor een succesvolle energietransitie. De transitie heeft grote invloed op de banen en opleiding van veel mensen. Omgekeerd zijn arbeidsmarkt en scholing bepalend voor de snelheid en kosten van de energietransitie en voor het draagvlak. Om de klimaatdoelen te halen is het nodig om veel mensen aan te trekken en hun vaardigheden actueel te houden.

De krachtigste aanpak ontstaat wanneer we het vraagstuk van arbeidsmarkt en scholing afstemmen op provinciale, regionale en gemeentelijke beleidsagenda's, ontwikkelingen en vraagstukken. In de periode tot de RES 2.0 sluiten we aan op structuren en netwerken voor arbeidsmarkt en scholing, zoals de arbeidsmarktregio's. Daar brengen we de energietransitie onder de aandacht en onderzoeken we hoe en vanuit welke rol we kunnen bijdragen aan voldoende goedgeschoolde mensen in de regio. Daarnaast proberen we aan de adviezen die het NP RES hieromtrent aan het opstellen is, opvolging te geven in onze regio.

26 In het wetsvoorstel Energiewet (art. 6.2, lid 1, sub a) wordt de bevoegdheid voor gemeenten verruimd naar 15 MW.

6 Onderweg naar 2050: organisatie van het vervolg tot 2030

Zoals we in hoofdstuk 1 al schetsten, onderschrijven we de doelstelling in 2050 de CO_2-uitstoot met 95% te hebben gereduceerd ten opzichte van 1990. Regionale samenwerking is en blijft daarvoor noodzakelijk. De opgave houdt zich niet aan gemeentegrenzen en de oplossingen doen dat ook niet. Duurzame opwek van elektriciteit en warmte kunnen zichtbaar zijn vanuit omliggende gemeenten. We maken allemaal gebruik van dezelfde netinfrastructuur, die maar beperkt ruimte biedt. En om te voorzien in de warmtebehoefte helpt regionale samenwerking, zeker bij warmtebronnen met een regionaal potentieel.

We werken met 21 overheden uit verschillende bestuurslagen en nog veel meer maatschappelijke partners samen aan oplossingen. Met elkaar, omdat de opgave niet alleen lokaal, maar ook gemeentegrensoverschrijdend is. We werken aan een gezamenlijk resultaat, maar accepteren lokale verschillen. Zo maken we onze gedeelde en afzonderlijke ambities waar. We zijn daarnaast onderdeel van het Nationaal Programma RES. Dit hoofdstuk beschrijft de belangrijkste momenten om naar toe te werken, de uitgangspunten en afspraken voor onze samenwerking en de belangrijkste taken die we regionaal oppakken.

6.1 Ontwikkeling in stappen: de energietransitie is een permanente beweging voor de komende decennia

Vanwege de grote tijdspanne van de transitie en de potentie van technologische innovatie kiezen we voor een adaptief ontwikkelpad. Wendbaarheid is nodig om nieuwe technieken te kunnen benutten en af te kunnen stemmen op andere ruimtelijke opgaven. Nu en in de toekomst. We bepalen een doel voor 2030 om de bijdrage aan concrete realisatie van CO_2-reductie op kortere termijn al mogelijk te maken. Voor de periode erna houden we ruimte voor ontwikkeling, liefst in overzichtelijke perioden van 5 tot 10 jaar om nieuwe concrete resultaten te kunnen boeken.

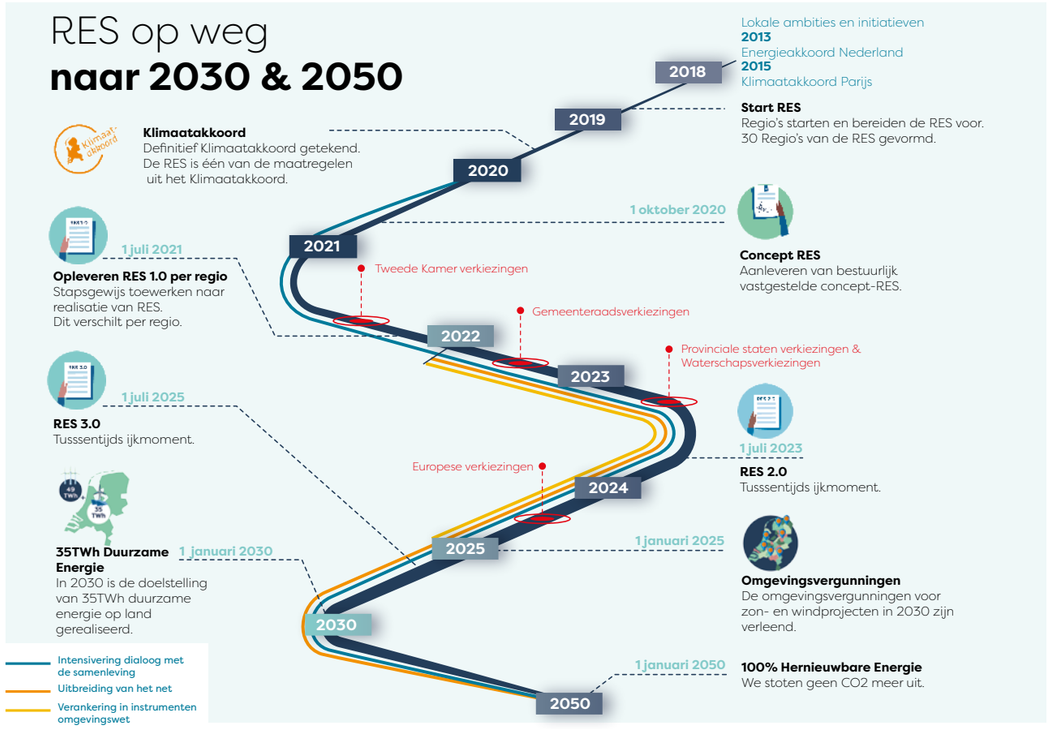
In de permanente beweging zijn er ijkmomenten om gezamenlijk sturing te kunnen geven aan de energietransitie:

- Iedere twee jaar actualiseren we de RES. Over de geactualiseerde versie wordt een besluit genomen in de parlementen, zodat de RES en de uitvoering ervan altijd een democratische basis heeft.
- In 2021 stellen alle gemeenten de TVW vast, die zij minimaal eens in de vijf jaar herijken.
- In 2022 zetten de deelnemende overheden de RES 1.0 om in ruimtelijk beleid, voor zover dat nodig is om de bijdrage van 1,8 TWh aan de landelijke doelstelling voor duurzame elektriciteit in 2030 te realiseren.
- In 2025 worden de ruimtelijke procedures voor zonnevelden en windmolens afgerond, voor zover die nodig zijn om de bijdrage van 1,8 TWh in 2030 te realiseren.
- In 2030 komt de realisatie van 1,8 TWh duurzame elektriciteitsopwek gereed.

Op deze momenten kijken we met elkaar of we op koers liggen. Daarnaast zijn er momenten waarop we aanvullende ambities en doelen stellen voor de periode tot 2050. Doelen voor de periode na 2030 moeten we vastleggen en onderbouwen in een van de volgende RES-versies.

Naast bovenstaande momenten zijn er ook bestuurlijk informele ijkmomenten. Deze momenten nemen we op in het Regionaal Uitvoeringsplan (paragraaf 6.5) waarbij in ieder geval zijn opgenomen:

- Q4 2021, uitkomsten besluitvorming door parlementen over RES 1.0 en verdiepende netimpactanalyse
- Voor zomerreces 2022, gemeenteraadsverkiezingen, mogelijke effecten coalitieakkoorden, check uitwerking in ruimtelijk beleid op schema
- Na zomerreces 2022, startbijeenkomst nieuwe bestuurscyclus
- Q3 2022, inventarisatie start planuitwerking (wind) initiatieven
- Vanaf december 2022: jaarlijkse monitoring op voortgang en eventuele planuitval



Figuur 6.1 Een overzicht van de RES tot 2050.

Deze momenten zijn er op gericht tijdig zicht te krijgen op planuitval en door consensus en in RES verband afspraken te maken hoe dit op te vangen. Deze ijkmomenten zijn afgestemd met de twee andere RES'en in de provincie. Voorafgaand aan deze ijkmomenten vinden informele bestuurdersconferenties plaats. Tijdens deze sessies worden de mogelijkheden besproken, verkend en uitgewisseld waardoor afstemming tussen de deelnemers en de voorbereiding van formele besluitvorming door de dagelijks besturen en parlementen soepel verloopt.

6.2 Lokale en regionale uitwerking en uitvoering

Het uitwerken en uitvoeren van de RES gebeurt op lokaal en regionaal niveau.

(Boven)lokaal

De Ontwerp-RES hebben we regionaal ontwikkeld door allerlei lokale en provinciale processen samen te brengen en op elkaar af te stemmen. Wij zetten deze lijn door. De uitvoering van de RES gebeurt primair op lokaal niveau onder leiding en verantwoordelijkheid van gemeenten. Zij zijn verantwoordelijk voor onder meer:

- Het omzetten van de RES in het lokale omgevingsbeleid;
- Het verlenen van vergunningen;
- Het begeleiden van lokale initiatieven en projecten;
- Het afstemmen van de uitvoering van de RES en het provinciale omgevingsbeleid;
- Het opstellen en uitvoeren van een gemeentelijke TVW.

Bovenlokale samenwerking tussen de lokale en provinciale overheden is nodig bij het vinden van zoekgebieden voor windmolens en zonnevelden, het samen slim inzetten van het elektriciteitsnetwerk, het benutten van regionale warmtebronnen en het maken van keuzes in samenhang met andere ruimtelijke opgaven, zoals wonen, mobiliteit en landbouw. Dit doen we zo veel mogelijk via bestaande bestuurlijke samenwerkingsverbanden.

Regionaal

Het uitwerken en uitvoeren van de RES gebeurt op lokaal (gemeentelijk) niveau waar mogelijk. Op die manier sluiten we maximaal aan bij de gemeenteraden. Zij beslissen over zonne-energie en stellen de TVW vast. Daarnaast biedt de provincie een kader voor het uitvoeren van de RES in het provinciale omgevingsbeleid. Op regionaal niveau worden de lokale afspraken in samenhang bezien. De provincie is bevoegd gezag voor grotere windprojecten (> 5MW). Het beslissen over windenergie kan provinciaal maar ook lokaal. Hierin staat samenwerking voorop, worden de plannen onderling afgestemd en is er een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor het halen van de doelen. De RES U16 is voor partijen zoals het Rijk en net Nationaal Programma RES het aanspreekpunt.

Om deze processen te ondersteunen, te activeren en te verbinden, is regionale coördinatie van grote betekenis. Dit leidt tot synergievoordeel en maakt het mogelijk om innovatieve inhoudelijke, bestuurlijke, technische en participatie-oplossingen te delen. Het is ook noodzakelijk om een centraal coördinatiepunt te hebben dat proactief handelt naar alle partijen. Bijvoorbeeld bij de ruimtelijke inpassing van zon en wind en de aansluiting op grotere verdeelstations. En ook bij de keuze om lusten en lasten samen te dragen. Ook vindt op regionaal niveau de aansluiting en afstemming plaats met andere programma's en met alle betrokken overheden. Denk aan het REP in de regio U16, het Nationaal Programma RES, het Rijk, provincies en andere RES'en. En aan de samenwerking met regionale belanghebbenden. Regionaal zorgen we voor afstemming bij het ontwikkelen en uitvoeren van beleid. Die afstemming is er onder meer bij het bewaken van de ruimtelijke kwaliteit binnen de U16 of op de grens met andere RES'en en provincies, zoals het Groene Hart. Het bewaken van de regionaal vastgelegde ambities en het volgen van de voortgang van de concrete afspraken is een regionale taak.

De komende jaren richten we onze regionale inspanningen op:

a. Uitvoering geven aan de thematische agenda's (bijlage 8);
b. Het monitoren en afstemmen van zonne- en windprojecten;
c. De communicatie met en het behartigen van regionale belangen bij in ieder geval het Nationaal Programma RES en het Rijk;
d. Een coördinerende rol bij projecten zoals zon-op-dak vanwege schaalvoordeel of grote onderlinge afhankelijkheden;
e. Het aansluiten van onze RES op het REP en het integraal afstemmen van ruimtelijke opgavenmet gemeenten en provincies;
f. Het zo goed mogelijk inzetten op de beschikbare netcapaciteit van Stedin en de netbeheerder inzicht geven in de noodzakelijke toekomstige investeringen in de RES U16;
g. Het opstellen van de RES 2.0, inclusief het uitvragen en laten uitvoeren van innovatieve kansen, het onderzoeken en concrete uitwerken van nieuwe mogelijkheden voor de energietransitie;
h. De communicatie en het samenwerken met regionale stakeholders;
i. Regionale communicatie over de energietransitie in het algemeen en de RES U16 in het bijzonder;
j. Een actieve rol vervullen bij het delen van kennis en kunde, bijvoorbeeld t.a.v. de gemeentelijke TVW's, de RSW en ontwikkelingen rond duurzame technieken en besparing.

Om deze regionale taak te kunnen uitvoeren en het vervolg te kunnen invullen, stellen de dagelijks besturen na het besluit over de RES 1.0 een Uitvoeringsplan vast. (Zie paragraaf 6.5.)

Aanvullend op deze gezamenlijke regionale RES uitvoering formuleren provincie Utrecht en gemeente Utrecht samen een aanbod voor 'flankerend beleid' om gemeenten te ondersteunen bij het realiseren van hun RES bod.

- De RES is niet het enige dossier waarop provincie en gemeenten samenwerken. Partijen werken ook samen om voldoende woningbouw te realiseren, aan goede bereikbaarheid, vitaliteit van kernen, natuur en landschap etc. Een goede afstemming van de ruimtevraag van verschillende gebiedsopgaven is van belang. De provincie is bereid om af te stemmen en te ondersteunen: bij de uitwerking van zon en wind leggen de provincie en gemeenten de verbinding met andere gerelateerde gebiedsopgaven. Indien gewenst en noodzakelijk landt dit in bestuurlijke afspraken.
- De provincie maakt samen met de gemeente Utrecht inzichtelijk welke faciliterende ondersteuning zij aan de regio kan bieden bij het ontwikkelen van duurzame energie. Hiervoor is al een bestaand ondersteuningsaanbod vanuit de provincie op het gebied van het vormgeven van proces- en financiële participatie, het inzetten van visualisatietools, het beschikbaar stellen van juridische checks en het organiseren van uitwisselingsessies en trainingen. De provincie en de gemeente Utrecht kijken daarnaast in samenspraak met regiogemeenten in hoeverre ondersteuning nodig en mogelijk is.
- De provincie onderzoekt samen met de gemeente Utrecht hoe het bestaande ontwikkelfonds voor energiecoöperaties kan helpen windprojecten versneld te realiseren en tegelijk meer opbrengsten ten goede kan laten komen aan lokale maatschappelijke voorzieningen.

6.3 Uitgangspunten governance

De RES U16 is een samenwerking van organisaties uit verschillende bestuurslagen en Stedin. Dit op basis van de staatsrechtelijke verdeling van taken en bevoegdheden (het huis van Thorbecke). We werken nauw samen bij het ontwikkelen van voorstellen en bij het opstellen van concrete plannen na lokale besluitvorming. Zo stemmen we vanuit ons gezamenlijke inhoudelijke doel onze rollen en inzet van bevoegdheden op elkaar af. In de startnotitie hebben we uitgangspunten vastgelegd over de governance van de RES U16. (Zie kader.) Deze blijven onverminderd van kracht. In de Ontwerp-RES hebben we ze aangevuld met het uitgangspunt 'Iedereen doet mee en levert een bijdrage':

Met respect voor de lokale context verwachten de deelnemende overheden van elkaar dat zij meedoen, een bijdrage leveren en de eigen keuzes steeds afwegen tegen de belangen van de regio om zo te komen tot een blijvende synergie.

Uitgangspunten governance RES U16

Uitgangspunt voor de RES-U16 is de samenwerking van zestien gemeenten, vier waterschappen en de provincie. De deelnemende gemeenten, waterschappen en provincie zijn gelijkwaardige partners binnen de RES.

Daarnaast heeft Stedin een aparte status binnen de RES U16. Een essentieel onderdeel van de RES is het energie infrastructuurplan. De afstemming van de planning en investeringen in de infrastructuur kent een nauwe samenhang met de planning van de aanpassing van ruimtelijke kaders door overheden. Dit betekent dat de besluitvorming van Stedin op infrastructuur en de besluitvorming van overheden op omgevingsbeleid niet van elkaar los gezien kunnen worden.

De besluitvorming over de RES vindt plaats door de deelnemende gemeenten, waterschappen, provincie. In de RES zullen veel belangen en waarden samenkomen en waar het niet lukt om deze te verenigen zal van de besturen van de deelnemende overheden gevraagd worden om de belangen tegen elkaar af te wegen. We kiezen er daarom voor de besluitvormingsrol alleen bij de overheden neer te leggen.

De bestuurstafel RES U16 (stuurgroep RES) bereidt de RES-voorstellen voor die aan de gemeenten, waterschappen, provincie en de publieke netbeheerders worden voorgelegd voor besluitvorming. Leden van de bestuurstafel RES U16 zijn: de wethouders verantwoordelijk voor de RES van de deelnemende gemeenten, een hoogheemraad van HDSR namens de vier waterschappen, de gedeputeerde en een vertegenwoordiger van Stedin op directieniveau.

We claimen de energietransitie niet als overheden. De energieopgave is van iedereen. Op regionaal niveau betrekken we (regionaal) georganiseerde stakeholders bij de strategievorming. We benaderen deze stakeholders proactief. Dit doen we op basis van een analyse van hun belangen. Wij gaan met de stakeholders in gesprek over welke bijdrage zij kunnen en willen nemen in de totstandkoming van de RES en hoe zij daarin hun netwerk betrekken. Samen met de stakeholders geven we vorm aan de wijze waarop zij betrokken worden.

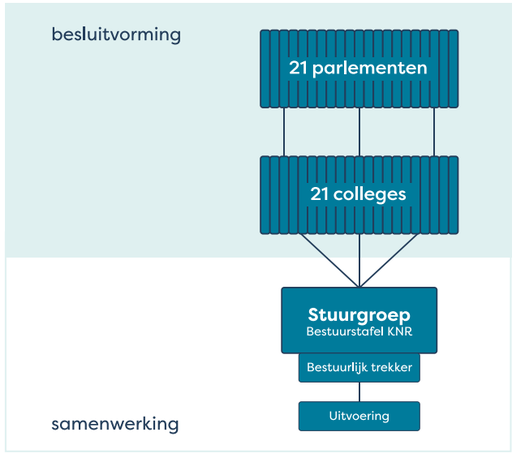
Op lokaal niveau informeren en betrekken de lokale overheden inwoners, organisatie en bedrijven zoals dat past in de lokale samenwerking en cultuur. De lokale overheden worden hierin op basis van hun behoeften ondersteund door het team van de RES U16.

6.4 Governancestructuur

We continueren de structuur van samenwerken. We benutten daarbij de structuur van de U10. De gemeenten die geen deel uitmaken van de U10, de provincie Utrecht, Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, waterschap Amstel, Gooi en Vecht, waterschap Rivierenland en waterschap Vallei en Veluwe en Stedin sluiten aan bij het overleg van de bestuurstafel Klimaatneutrale regio voor het onderwerp RES U16. De zestien wethouders, gedeputeerde en hoogheemraad vormen zo de stuurgroep, waarbij Stedin ook aan het overleg deelneemt. De waterschappen laten zich daarbij vertegenwoordigen door De Stichtse Rijnlanden.

De tafel vormt de stuurgroep van de RES en stuurt op de uitvoering van de RES 1.0 en aan het structureren en op tijd voorbereiden van besluitvorming in de parlementen.

Ruimtelijke of planologische besluitvorming (bijvoorbeeld voor het vaststellen van zoekgebieden voor windmolens) of het verlenen van vergunnen (bij concrete initiatieven voor zonnevelden) wordt gedaan door het betreffende bevoegd gezag. Besluitvorming over de RES 2.0 is voorbehouden aan de parlementen van de individuele overheden.



Figuur 6.2: De governancestructuur van de RES U16

6.5 Maatschappelijke samenwerking

De energietransitie is niet van de overheden en kan alleen slagen met inzet van vele inwoners, organisaties en bedrijven bij de vraag hoe we de energietransitie in onze regio vormgeven. We kiezen voor een zo goed mogelijke samenwerking met de maatschappij en onderzoeken hoe we die samenwerking, in samenhang met lokale participatie, voor langere tijd succesvol kunnen aangaan.

Tijdens iedere stap van het proces na het vaststellen van de RES 1.0 blijven er momenten waarop inwoners en lokale en regionale belanghebbenden kunnen meedenken en meepraten, inspraak hebben of bezwaar kunnen maken. Vanaf het moment dat er zoekgebieden worden uitgewerkt tot de ruimtelijke trajecten waarin de vergunningen worden verstrekt en de projectontwikkelingsfase. Uitgangspunten voor onze aanpak zijn daarbij:

- We zijn transparant: we communiceren open, respectvol en actief, zodat inwoners kunnen weten waar we mee bezig zijn;
- We zetten ons actief in voor de betrokkenheid van zoveel mogelijk mensen bij het proces en het resultaat;
- We proberen actief draagvlak voor de energietransitie te vinden;

We sluiten aan op ieders betrokkenheid: die is mogelijk bij de meer abstracte regionale plannen en bij de realisatie van concrete projecten. Bij betrokkenheid kan het gaan om meedoen, bijvoorbeeld in de vorm van 50% lokaal eigendom, om meedoen in de vorm van meepraten over de totstandkoming van initiatieven en om inspraak bij de besluitvorming over die initiatieven.

Ook na RES 1.0 blijft participatie een van de pijlers bij de uitwerking van de kansrijke gebieden tot projecten. Daarbij zet de U16 in op zowel regionale als lokale participatie. Vanuit de gemeenten is het afgelopen jaar gewerkt aan een structuur waarbinnen inwoners en lokale organisaties hun inbreng kunnen geven op de ontwikkeling van kansrijke gebieden. De komende maanden wordt gekeken hoe deze structuur binnen de lokale context verder versterkt kan worden door bijvoorbeeld in regionaal verband te kijken of alle betrokken organisaties in het gebied goed vertegenwoordigd worden en of er meer aandacht kan gaan naar de betrokkenheid van jongeren. Deze regionale ondersteuning biedt kaders om zo te werken aan meer gelijkwaardige vormen van participatie binnen alle gemeenten.

Daarnaast wordt de regionale participatie met landelijke en regionale organisaties versterkt door een consistente dialoog te organiseren. Het doel hiervan is om van belanghouders te ontwikkelen naar samenwerkingspartners die een structurele inbreng leveren voor de realisatie van de projecten en initiatieven die ontwikkeld worden. Daarnaast kunnen hierdoor ook tijdig landelijke of regionale belanghouders worden gekoppeld aan lokale participatietrajecten.

Tot slot zetten we ook de komende tijd verder in op het delen van kennis en ervaring op het gebied van participatie door de beschikbare informatie op nationaal niveau lokaal te delen, door structureel overleg of intervisie met lokale communicatie- en participatieadviseurs en door aan te sluiten bij kennisplatforms over dit onderwerp. We zullen in de komende periode op basis van onze eigen ervaringen en die uit andere RES'en nieuwe vormen en initiatieven ontwikkelen die de betrokkenheid verder versterken. Voorbeelden hiervan zijn het inrichten van een stakeholderklankbord of adviesraad, een burgerplatform of een digitaal inwonerspanel.

6.6 Regionaal Uitvoeringsplan

Om de RES 1.0 te kunnen uitvoeren en het vervolg te kunnen invullen, stellen we een uitvoeringsplan op. Direct na het besluit over de RES 1.0 leggen we dat, indien nodig, ter besluitvorming voor aan de dagelijks besturen van de deelnemende overheden. Het uitvoeringsplan beschrijft in elk geval:

a. De inrichting van de organisatiestructuur op basis van bovenstaande uitgangspunten;
b. De organisatie van de ambtelijke inzet;
c. De projecten (waaronder het opstellen van de RES 2.0) die regionaal worden aangestuurd, ondersteund of gemonitord, zoals in vorige hoofdstukken en de thematische agenda's (bijlage 3) benoemd;
d. De ijkmomenten en bestuurlijk informele ijkmomenten zoals genoemd in paragraaf 6.2;
e. De inrichting van de besluitvorming, inclusief afspraken over de werkwijze bij een bestuurlijke impasse;
f. Een getrapte aanpak bij planuitval van elektriciteitsprojecten;
g. De organisatie van maatschappelijke samenwerking en participatie;
h. De planning;
i. De benodigde capaciteit in menskracht en noodzakelijke financiële middelen;
j. De dekking van de kosten.

De omvang en intensiteit van de regionale activiteiten zijn onder meer afhankelijk van de beschikbaarheid van financiële middelen vanuit het Rijk. Het Rijk is van plan om opnieuw een financiële bijdrage te leveren aan de RES'en, maar de omvang daarvan is op het moment van schrijven van deze RES nog niet bekend. Daarom zal bij de ontwikkeling van het uitvoeringsplan worden gewerkt met scenario's met verschillende hoogtes van de Rijksbijdrage.Naast de Rijksbijdrage kan de dekking bestaan uit zogeheten 'om-niet-capaciteit' door de deelnemende overheden, en een financiële bijdrage van de deelnemende overheden.
Het uitvoeringsplan kijkt door tot en met 2025. Projecten voor het opwekken van elektriciteit moeten dan zijn vergund en de RES 3.0 moet klaar zijn voor besluitvorming. De focus en concrete uitwerking van het uitvoeringsplan ligt op de periode tot besluitvorming over de RES 2.0 in 2023.

RES 1.0 | **Regio U16** | Onderweg naar 2050: organisatie van het vervolg tot 2030

Bijlagen

Inhoudsopgave bijlage

Bijlage 1 :	Verdieping hoofdstuk elektriciteit: lokale zoekprocessen	4
Bijlage 2 :	Onderzoek Zon op dak	32
Bijlage 3 :	Zon op dak: dakoppervlak en netcapaciteit	57
Bijlage 4 :	Verdieping hoofdstuk warmte: warmtebronnen en energiebesparing	60
Bijlage 5 :	RSW notitie samenwerking regionale warmtethema's	65
Bijlage 6 :	RSW notitie opstap naar afwegingskader bovengemeentelijke warmtebronnen	69
Bijlage 7 :	RSW notitie gespreksleidraad verdeling bovengemeentelijke warmtebronnen	73
Bijlage 8 :	Thematische agenda Elektriciteit en Warmte	76
Bijlage 9 :	Netimpactanalyse	80
Bijlage 10 :	PBL analyse en monitor	102
Bijlage 11 :	Infographics participatie U16	104
Bijlage 12 :	Notitie moties en amendementen	113
Bijlage 13 :	Quickscan Legeskosten U16	134
Bijlage 14 :	Rapport energielandschappen	136
Bijlage 15 :	Advies bestuurlijk verkenner	176

Bijlage 1 : Verdieping hoofdstuk elektriciteit: lokale zoekprocessen

Inleiding

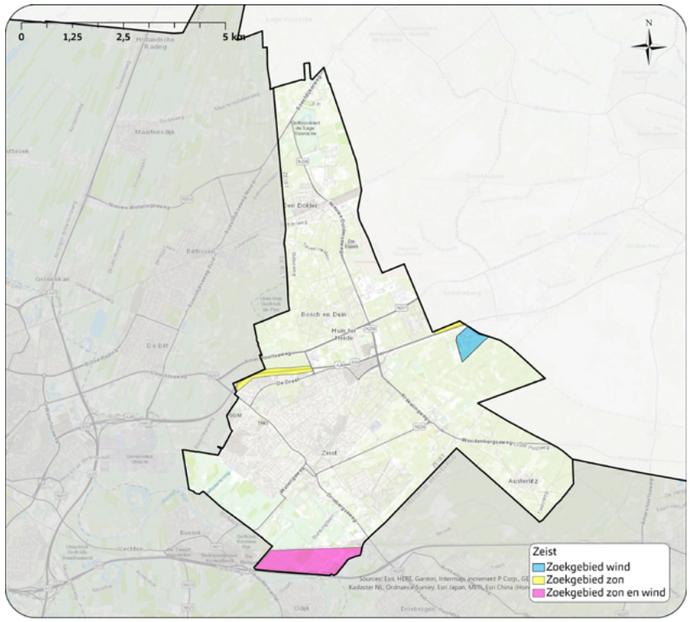
In onderstaand gedeelte laten we zien hoe het totale bod van de U16 is opgebouwd uit verschillende delen en geven we een beknopt overzicht van de lokale zoekprocessen in onze regio. Sommige zoekprocessen hebben zich afgespeeld of gemeentelijk niveau, anderen op subregionaal niveau. We beschrijven de opbrengst van deze processen langs drie van de vier afwegingskaders van het NP RES: kwantiteit, ruimtelijke kwaliteit en Bestuurlijke en maatschappelijke betrokkenheid. Het kader 'Systeemefficiëntie' is uitgewerkt door Stedin middels de netimpactanalyse (bijlage 5). Hierin is voor alle plannen van de gemeenten een analyse gemaakt.

Zeist

Inleiding

De gemeente Zeist kent vijf kernen met elk hun eigen identiteit. Deze kernen zijn gelegen op het grensvlak van de bosrijke omgeving van het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug en het Kromme Rijngebied. Als basis voor de bijdrage van Zeist aan het regionale bod wordt de Routekaart Nieuwe Energie voor Zeist gehanteerd. Uitwerking hiervan is de Aanpak duurzame elektriciteit in Zeist tot 2030 met o.a. de beleidsvisie zonnevelden en het voorstel om een gebiedsverkenning op te stellen voor de A12/spoorzone.

Kwantiteit



Bron (TWh)	Opera-tioneel	Pijplijn	Ambitie 2030	Totaal
Wind groot	0	0	0,070	0,070
Zon op veld	0	0	0,053	0,053
Zon op dak	0,00	0,002	0,025	0,033
Totaal	0,006	0,002	0,148	0,156

Zoekgebieden	Wind	Zonneveld
A12/spoorzone	0,035 (0 - 2 molens, 5,6 MW)	0,048 (0 - 35 ha)
A28, geluidscherm en talud ter hoogte van Soesterberg		0,005 (totaal 0 - 4.3 ha)
Kamp Zeist	0,035 (0 - 2 molens, 5,6 MW)	
Totaal	0 - 0,06	0 - 0,053

Ruimtelijke kwaliteit

Door het grote aantal woningen en andere belemmeringen zijn er beperkte mogelijkheden voor windmolens. Daarnaast bevinden zich vier van de zes theoretische windlocaties NNN-gebied. Vanwege de bosrijke omgeving en weinig open buitengebied zijn ook de mogelijkheden voor zonnevelden beperkt

De open ruimte in Zeist is beperkt en slechts zeer goed ingepaste zonnevelden kunnen een vergunning krijgen. In de beleidsvisies Zonnevelden is een drietal categorieën gedefinieerd voor de kansrijkheid van de duurzame energie in het gebied:

- Kansrijk zoekgebied: tussen het spoor en de A12
- Beperkt kansrijk zoekgebied: tussen Couwenhoven/Brugakker en Bunnik
- Niet kansrijk zoekgebied: in het overige bosrijke gedeelte van Zeist.

In de beleidsvisie wordt aan initiatiefnemers van eventuele zonnevelden nadrukkelijk gevraagd om landschappelijk waarden, cultuurhistorie, biodiversiteit etc. in te passen in het ontwerp voor duurzame energie.

Samen met de gemeenten Utrecht, De Bilt, Soest, Leusden en Amersfoort, de provincie Utrecht en Rijkswaterstaat is een QuickScan uitgevoerd naar de mogelijkheden voor zon en wind langs de A28. De A28-gemeenten hebben de intentie een verzoek in te dienen bij RWS om opgenomen te worden in het OER-programma. Wat windlocaties betreft kent de gemeente Zeist de nodige beperkingen. Gekozen is om voor de A12/spoorzone een gebiedsvisie op te stellen waarin de ruimtelijke kwaliteit een nadrukkelijk plek heeft. De gebiedsvisie moet inzicht bieden in de mogelijkheden voor grootschalige opwek. Daarvoor worden ook de natuur- en overige waarden in kaart gebracht en meegewogen (coulissenlandschap Kromme Rijn).

Bestuurlijke en maatschappelijke betrokkenheid

De gemeenteraad heeft in oktober 2020 ingestemd met de Aanpak duurzame elektriciteit in Zeist tot 2030. Hiermee is zowel de beleidsvisie zonnevelden vastgesteld, als besloten tot het uitvoeren van een nadere verkenning en maken van een gebiedsvisie voor de A12/spoorzone. Voor de beleidsvisie zonnevelden zijn verschillende sessies met inwoners en andere stakeholders georganiseerd, zoals natuurgroepen en -organisaties, Mooi Sticht, het waterschap en de provincie.

De gemeenteraad heeft gevraagd om ook de potentie van Kamp Zeist nader te verkennen. Het geluidscherm van de A28 wordt veelvuldig genoemd als locatie voor zonnepanelen, zowel door raadsleden als inwoners. De verkenning van realisatie hiervan is opgenomen in de routekaart Nieuwe Energie voor Zeist. Tijdens eeninformatiebijeenkomst voor inwoners is de 'Aanpak groot-

schalige opwek elektriciteit tot 2030' toegelicht.. Voor de nadere verkenning van de (on)mogelijkheden in de A12/spoorzone is inmiddels een participatietraject gestart met belanghebbenden (grondeigenaren, pachters, bewoners, belangengroepen).

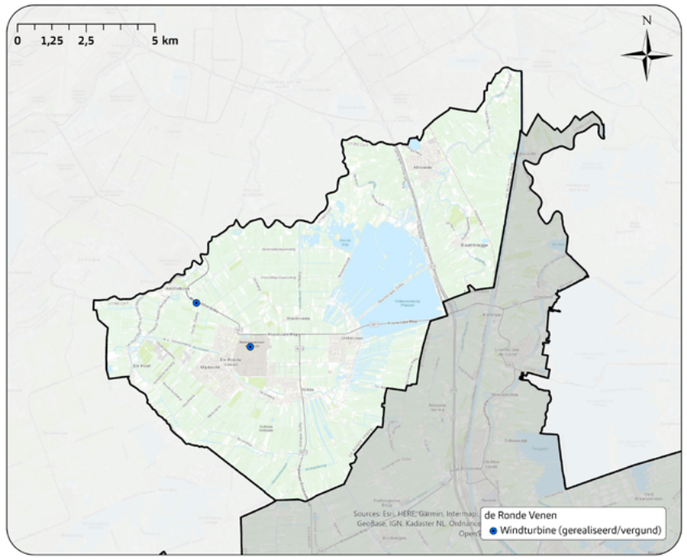
De Ronde Venen

Inleiding

Gemeente De Ronde Venen is een gemeente met 45.000 inwoners met een oppervlakte van 117 km/2, gelegen aan de noordkant van de U16. De Ronde Venen grenst aan de RES-regio Noord-Holland-Zuid. Het landschap van De Ronde Venen wordt gekenmerkt door haar openheid en uitgestrekte verkavelde graslanden. In de polders zijn lange rechte wegen aangelegd, waarlangs de huizen en agrarische bedrijven zijn gebouwd.

Kwantiteit

Gemeente De Ronde Venen heeft op dit het moment nog geen zoekgebieden aangeleverd. Dit doen we als de gemeenteraad de zoekgebieden vaststelt. In de RES 1.0 verwijzen we daarom naar het voorstel dat het college heeft voorgelegd aan de gemeenteraad.
Gemeente De Ronde Venen heeft de ambitie om klimaatneutraal te zijn in 2040. Daarvoor moeten we 0,35 TWh opwekken. Dit willen we doen door maximaal in te zetten op zonnepanelen op kleine (0,02 TWh) en grote daken (0,05 TWh), energiebesparing en innovatieve technieken. Voor het resterende deel (0,18 TWh) zijn zonnevelden en windmolens nodig.



Voorstel van het college van De Ronde Venen aan de gemeenteraad

Het college van De Ronde Venen stelt voor 8 zoekgebieden aan te wijzen voor zonnevelden en windmolens. Binnen deze zoekgebieden kan de benodigde energie (0,18 TWh) opgewekt worden. Elk zoekgebied krijgt een bandbreedte mee van een minimale en maximale opwek. De zoekgebieden worden een voor een opengesteld voor ontwikkeling. Na de eerste 4 gebieden vindt een herijking plaats, waarbij de volgorde van openstelling opnieuw wordt besproken.

Als blijkt dat we onvoldoende energie opwekken in de 8 zoekgebieden, dan kan de gemeente 5 beperkt geschikte gebieden inzetten als zoekgebied. De mix tussen zonnevelden en windmolens is nog niet bepaald. De gemeente gaat daarover met inwoners in gesprek na vaststelling van de zoekgebieden. Het volledige voorstel met kaart vindt u hier. De raad besluit hier naar verwachting op 30 juni over.

Bron (TWh)	Operationeel	Pijplijn	Ambitie 2030	Totaal
Wind groot	0,006			
Wind klein				
Zon op veld				
Zon op dak	0,006			
Totaal	0,006			

Ruimtelijke kwaliteit

De gemeente De Ronde Venen streeft naar een zo goed mogelijke inpassing van zonnevelden en windmolens in het landschap. Op basis van de bestaande landschapstypes droogmakerijen, klei op veen, veengronden en bovenlanden is een indeling gemaakt van de gemeente De Ronde Venen. De gebiedsindeling is aangescherpt tot kleinere deelgebieden op grond van de specifieke landschapstypen, zichtbare begrenzingen en natuurbescherming. Bij alle deelgebieden is vervolgens beoordeeld of zij geschikt zijn als zoekgebied voor duurzame energie. Hiervoor is input opgehaald bij inwoners en stakeholders en zijn per gebied mogelijke ontwikkelingen en beperkingen (hard -zacht) in beeld gebracht en afgewogen. Dit heeft geleid tot zoekgebieden waar windmolens en/of zonnevelden ruimtelijk en landschappelijk relatief goed inpasbaar zijn. Om de impact van zonnevelden en windmolens op het landschap zoveel mogelijk te beperken, stelt de Ronde Venen extra voorwaarden, boven op de wettelijk eisen, voor ruimtelijke inpassing van duurzame energie. Dit betreft onder andere voorwaarden voor het behoud van bodemkwaliteit en de compensatie van natuurschade.

Bestuurlijke en maatschappelijke betrokkenheid

De gemeenteraad is via de reguliere informatienota's van het programma duurzaamheid geïnformeerd over het opstellen van voorwaarden voor zonnevelden en windmolens én over de procesaanpak om te komen tot zoekgebieden. Daarnaast heeft de gemeenteraad een aparte informatienota ontvangen over de tussenstand van de participatie en inhoudelijke afwegingen die werden meegenomen ten aanzien van zoekgebieden. Daarnaast zijn er twee voorbereidende bijeenkomsten georganiseerd over wat is meegewogen en hoe dat heeft geleid tot zoekgebieden. De besluitvorming zal in twee stappen plaatsvinden. Eerst heeft de gemeenteraad de voorwaarden voor zonnevelden en windmolens vastgesteld. Vervolgens is de gemeenteraad gevraagd om een besluit over het raadsvoorstel voor de zoekgebieden. In generieke zin is er in de communicatie van de gemeente De Ronde Venen continue aandacht besteed aan de energieopgave van de gemeente. Daarnaast zijn er onder inwoners, jongeren, agrariërs, inwoners van omliggende gemeenten en andere belangengroepen enquêtes uitgezet over welke gebieden zij geschikt vinden als zoekgebieden voor zonnevelden en windmolens en aan welke voorwaarden zonnevelden en windmolens moeten voldoen. De inbreng van al deze belangengroepen, stakeholders en inwoners heeft De Ronde Venen verwerkt in de voorwaarden voor zonnevelden en windmolens. Voorbeelden hiervan zijn de voorwaarden ter bescherming van de natuur en agrarische pachters. Ten slotte wil de gemeente De Ronde Venen per zoekgebied een apart participatietraject doorlopen.

Utrecht

Inleiding

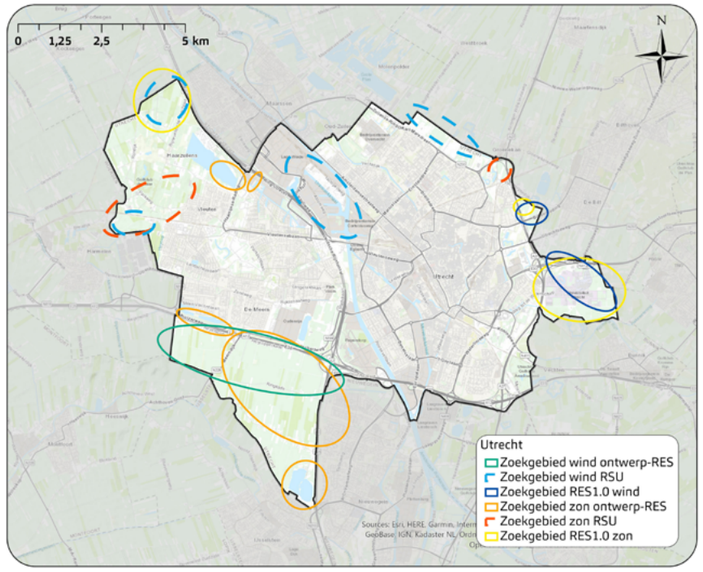
Utrecht wordt groter en bereidt zich voor op de toekomst. Er wonen nu 350.000 mensen in de stad; in 2040 zijn er naar verwachting 455.000 inwoners. Door de groei van het aantal inwoners, bezoekers en bedrijven is meer energie nodig. Tegelijk moet er minder CO_2 in de lucht komen. Utrecht werkt daarvoor aan 1) het verduurzamen van de energiebronnen 2) de aanpassingen die nodig zijn in

de energie-infrastructuur en 3) het besparen van energie. Daarmee dragen we bij aan het realiseren van de landelijke klimaatdoelstellingen.

In het Coalitieakkoord Ruimte voor iedereen 2018-2022 staan de volgende doelstellingen voor de stad Utrecht:

1. minimaal 20% van de daken heeft zonnepanelen in 2025;
2. de energie-inkoop is in 2020 volledig duurzaam;
3. 100% verduurzaming van het warmtenet in 2030;
4. minimaal 40.000 woningen zijn van het aardgasnet in 2030;
5. het gemeentelijk vastgoed is verduurzaamd in 2040

Kwantiteit



Bron (TWh)	Operationeel	Pijplijn	Ambitie 2030	Totaal
Wind groot	0	0	0,138	0,138
Zon op veld	0	0	0,217	0,217
Zon op dak*	0,036	0,065	0,067	0,168
Totaal	0,036	0,065	0,422	0,523

* Gegevens zijn gebaseerd op de verstrekte SDE+ subsidies en gerealiseerde zonprojecten op dak via de postcoderegeling die bekend zijn (peildatum januari 2021). Uit het regionale onderzoek naar zon op dak (Mapgear) komt een hogere operationele hoeveelheid zon op dak voor Utrecht. Een mogelijke verklaring is dat de methodiek van Mapgear die gebaseerd is op luchtfoto's ook een aantal grootschalige projecten meetelt die op basis van de salderingsregeling zijn gerealiseerd. Mogelijk zitten hier ook panden bij die een combinatie van wonen en bedrijvigheid hebben. Utrecht kiest ervoor de gerealiseerde hoeveelheid grootschalig zon op dak op basis van de vesrtrekte SDE+ beschikkingen aan te houden..

Kanttekening bij de geschetste inzet van Utrecht is dat nu al bekend is dat niet alle projecten in de aangegeven omvang zullen worden gerealiseerd. In de stad is beperkt ruimte om planuitval zelf op te vangen.

	Wind	Zon	Type project
Energielandschap Rijnenburg en Reijerscop	8 windturbines (4,5 MW)= 120 GWh	123 GWh	Er is een initiatiefnemer en de raad heeft kaders vastgesteld (fase 1 uitvoeringsstrategie RSU 2040)
Nedereindseplas (oorspronkelijk onderdeel Energielandschap)		33 GWh	Er zijn geïnteresseerde initiatiefnemers en de raad heeft kaders vastgesteld (fase 1 uitvoeringsstrategie RSU 2040)
Zonneveld Geluidswal A12		4 GWh	Er is een initiatiefnemer en de raad heeft kaders vastgesteld (fase 1 uitvoeringsstrategie RSU 2040)
Zonneveld Haarrijnseplas		4 GWh	Er is een haalbaarheidsstudie uitgevoerd en de raad heeft kaders vastgesteld (fase 1 uitvoeringsstrategie RSU 2040)
Zonneveld Meijewetering		0,5 GWh	Er is een initiatiefnemer en de gemeente heeft een vergunning afgegeven (fase 1 uitvoeringsstrategie RSU 2040)
Nieuwe initiatieven grootschalige opwek (waaronder Ockhuizen, USP en Voordorpse Polder).	18 GWh	52 GWh	Er zijn geïnteresseerde initiatiefnemers. Het initiatief wordt aan het gemeentelijke beleid getoetst. Er is een inschatting gemaakt van de mogelijke omvang. Nader onderzoek zal uitwijzen of dit realistisch is. Fase 2 Uitvoeringsstrategie RSU 2040
Maximale potentiële beleidsruimte en zoekgebieden wind en zon in concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (ovv besluitvorming, inclusief bovengenoemde projecten)	770 GWh		Er zijn geen initiatiefnemers. De zoekgebieden geven aan waar mogelijk wind en zon kunnen worden gerealiseerd. Als een initiatiefnemer zich meldt, moeten de zoekgebieden nader aan het gemeentelijke beleid worden getoetst. De verwachting is niet dat de gehele potentie voor 2040 wordt ingezet (fase 3-6 Uitvoeringsstrategie RSU 2040).
Zon op dak	Utrecht heeft de ambitie om voor 2030 168 GWh aan grootschalig zon op dak te realiseren.		

In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 zijn alle kansrijke zoekgebieden voor grootschalige opwek in Utrecht genoemd. Met het vaststellen van de RSU 2040 (verwachting zomer 2021) is vooraf voor iedereen duidelijk waar mogelijk zon en wind kunnen komen. Als initiatiefnemers zich melden, vindt daarna een afweging plaats of zon en wind op deze locaties inderdaad ruimtelijk kan worden ingepast. Een inschatting van de maximale beleidsruimte bedraagt circa 770 GWh. Deze beleidsruimte is niet in het RES1.0 bod opgenomen omdat er voor deze locaties nu nog geen initiatiefnemers zijn en er geen zicht op ontwikkeling voor 2030 is.
Bij de Ontwerp-RES en concept-bod (17 september 2020) zijn door de raad volgende projectlocaties als Utrechtse inzet voor de RESU16 vastgelegd:

1. Energielandschap Rijnenburg en Reijerscop
2. Drie zonnevelden: Meijewetering, geluidswal A12 en Haarrijnseplas
3. Zon op dak

Voor Rijnenburg heeft een initiatiefnemer zich voor minimaal drie windmolens en zeven hectare zonneveld gemeld die nu verder werkt aan de planuitwerking. Daarnaast is door twee partijen interesse getoond voor het ontwikkelen van een zonneveld op de Nedereindsplas. Dat is de reden om als gemeente samen met de provincie en recreatieschap de Stichtse Groenlanden te bepalen of en onder welke voorwaarden zonnepanelen op de Nedereindse Plas mogelijk zijn.

Ten opzichte van de ontwerp-RES en concept bod zijn een aantal nieuwe locaties concreter in beeld gekomen voor het ontwikkelen van wind en/of zon. Over deze locaties is de gemeente in gesprek

met geïnteresseerde initiatiefnemers. Voor deze locaties en kijkt de gemeente of grootschalige opwek op de locaties ingepast kan worden.Het gaat om locaties op het USP, Ockhuizen en de Voordorpse polder. De verwachting is dat als uit deze gesprekken haalbare initiatieven naar voren komen deze nog voor 2030 kunnen worden gerealiseerd. Een eerste inschatting van de verwachte omvang is gemaakt als bijdrage aan de RES 1.0.

Ruimtelijke kwaliteit

Op dit moment maakt de gemeente Utrecht per project of zoeklocatie ruimtelijke kaders op maat waarbinnen de grootschalige opwek in het landschap wordt ingepast. In het raadsvoorstel Energielandschap zijn in het uitnodigingskader ruimtelijke kaders gesteld aan de inpassing van de windmolens en zonnevelden in het gebied. Het betreft kaders ten aanzien van cultuur en landschap (o.a. slagenlandschap), natuur en ecologie, geluid, gedragscodes zon en wind, streven 50% lokaal eigenaarschap et cetera. Als in Utrecht wordt gekeken naar grootschalige opwek komen vooral locaties rondom infrastructuur en bedrijventerreinen in beeld, zoals in de ontwerp-RES is opgenomen.

Bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak

De ontwikkeling van duurzame energie loopt al geruime tijd en is constant in beweging in Utrecht. Dit betekent dat er parallel verschillende trajecten lopen op verschillende snelheden en in verschillende mate van concreetheid. Voor de Utrechtse inzet zoals vastgelegd bij de Ontwerp-RES is een uitnodigingskader Rijnenburg en Reijerscop vastgelegd (meer informatie is hier te vinden) en daarnaast is in de Algemene verklaring van geen bedenkingen (avvgb) de categorie zonnevelden opgenomen, nu geldend voor alleen de volgende gebieden: (Meijewetering, geluidswal A12 en Haarrijnseplas) Meer informatie is hier te vinden.

Het Stadsgesprek Nieuwe Energie dat eind vorig jaar is ingezet, wordt voor de zomer 2021 afgerond en is gericht op het maken van spelregels over hoe we met energietransitie omgaan in de stad, waaronder grootschalige opwek. Verschillende doelgroepen hebben hieraan bijgedragen o.a. gelote inwoners, bedrijven, jongeren en initiatiefnemers energie geweest. Meer informatie is hier te vinden.

Ook de concept-RSU 2040 met daarin de zoekgebieden voor grootschalige duurzame opwek in Utrecht is besproken met bewoners en belanghebbenden en heeft ter consultatie voorgelegen. De verwachting is dat de raad hierover voor de zomer 2021 een besluit neemt. Meer informatie over de RSU 2040 en de gevolgde participatie is hier en hier te vinden.

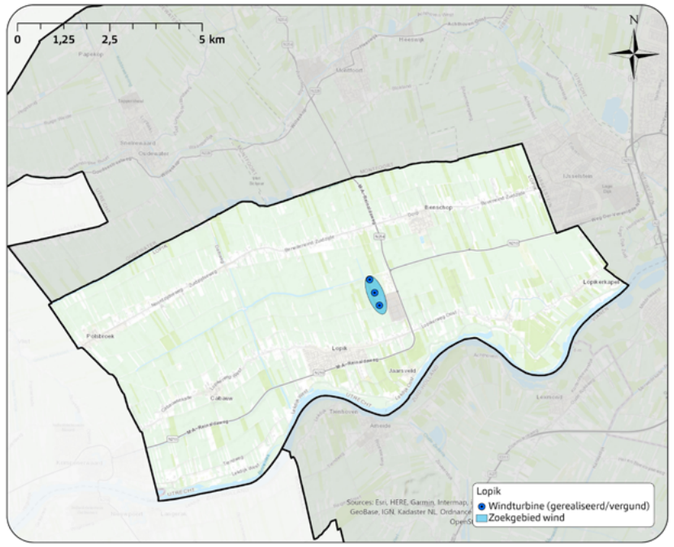
Met betrekking tot de voortgang van de totale RES is de gemeenteraad de afgelopen jaren diverse keren geïnformeerd over de specifieke inzet van Utrecht. Met betrekking tot de raadsvoorstellen omtrent de ‘startnotitie RESU16’ en de ‘Ontwerp-RES’ zijn raadsinformatiebijeenkomsten georganiseerd.

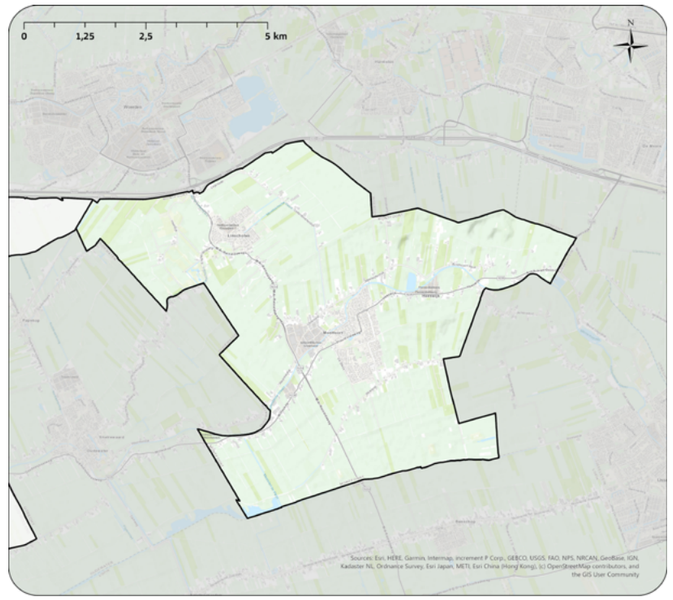
Lopikerwaard

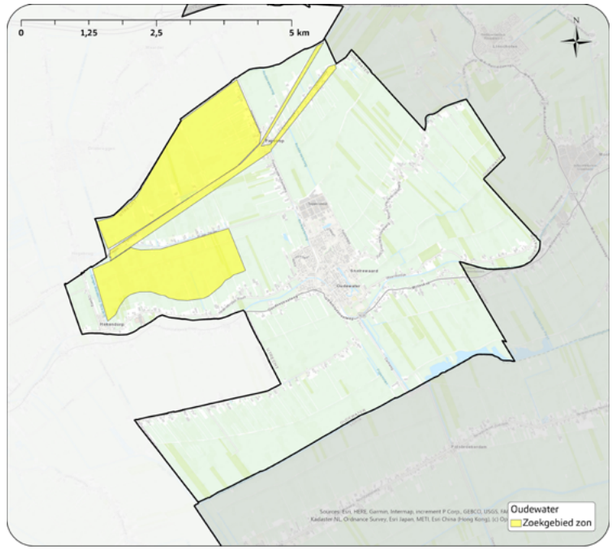
Inleiding

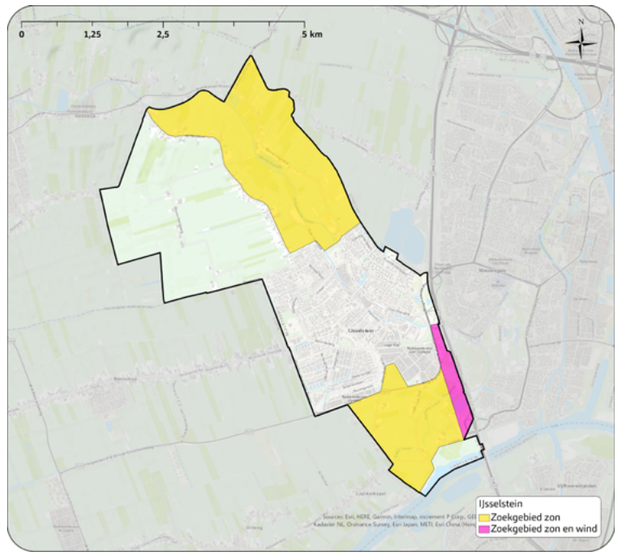
De Lopikerwaard bestaat uit de gemeenten Lopik, Montfoort, Oudewater, IJsselstein en Woerden. Het is een gevarieerd gebied met een sterke identiteit en eigenheid. Het is een dynamische en afwisselende regio met de groenstedelijke gebieden IJsselstein en Woerden en historische stadjes, dorpen en linten in een open groen en waterrijk landschap. De Lopikerwaard kent een landschap van linten, cope-verkavelingen, een hoge hemel en vergezichten. De vijf gemeenten willen dit landschap op elkaar blijven afstemmen, ook als daar veranderingen in optreden door bijvoorbeeld energietransitie. Daarom hebben de Lopikerwaard-gemeenten een vergelijkbaar proces doorlopen, waarbij iedere gemeente zelf beleid vaststelt, maar er onderling zo veel mogelijk afstemming plaatsvindt.

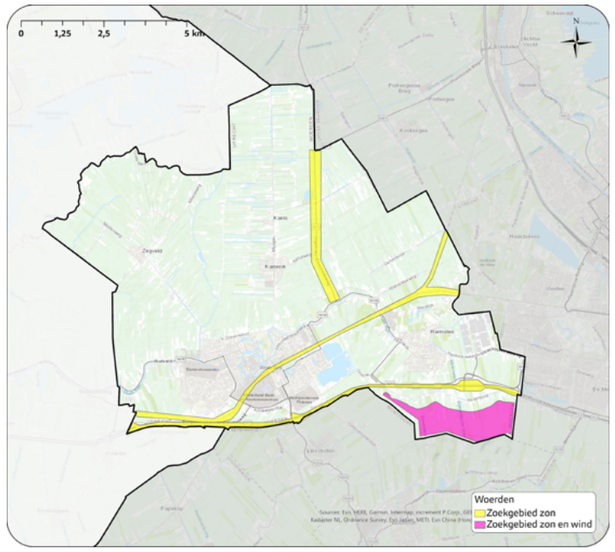
Kwantiteit











Bron (TWh)	Operationeel	Pijplijn	Ambitie 2030	Totaal
Wind groot	0,013	0	0,122	0,135
Wind klein	0,0001	0	0,01	0,01
Zon op veld	0	0	0,087	0,087
Zon op dak	0,02	0,01 - 0,02	0,01 – 0,02	0,028
Totaal	0,0301	0,01 - 0,02	0,21 – 0,22	0,26

Voorwaarde bij kwantiteit:
De Lopikerwaard levert een bijdrage van 0,26 TWh, waarbij het aantal windturbines of zonnevelden kleiner wordt wanneer er meer zon op dak wordt gerealiseerd.

Ruimtelijke kwaliteit

Voor de ruimtelijke kwaliteit is de Omgevingsagenda Lopikerwaard als uitgangspunt genomen. Aanvullend daarop is ook gekeken naar het advies van de Provinciale Adviseurs Ruimtelijke Kwaliteit en het rapport Energielandschappen van de RES U16. Er is in de Lopikerwaard vervolgens op basis van bovengemeentelijke structuren gekeken naar potentiële zoekgebieden voor duurzame energie. Daarbij zijn er landschappelijke zones aangewezen waar geen duurzame energie gerealiseerd mag worden, vanwege de taxatie dat dergelijke ontwikkelingen de ruimtelijke kwaliteit buitenproportioneel zouden kunnen schaden. Tenslotte zijn er voor de ontwikkeling van duurzame energie, voorwaarden opgesteld die ervoor zorgen dat nieuwe ontwikkelingen zo goed als mogelijk in bestaande structuren en maatvoering passen.

Voor het vervolgtraject wordt in samenwerking met PARK Utrecht gedacht aan ontwerpend onderzoek naar energie in het landschap van de zoekgebieden. Het zoekgebied wind langs een deel van de A12 en repowering Lopik vallen beide in denkrichtingen uit de ontwerp-RES voor wind en de regionale landschapsstudie van Land-id (energielandschappen RES-U16). Hierbij wordt aangesloten bij het idee dat grootschalige opwek van wind het beste past op locaties in het landschap die reeds ‘doorsneden’ worden door grote infrastructuur.

Bestuurlijke en maatschappelijke betrokkenheid

De gemeenteraden zijn betrokken geweest gedurende het hele zoekproces. In Woerden is een raadsbesluit over het participatieproces genomen en heeft een raadswerkgroep dit onderwerp regelmatig besproken. Ook is na iedere fase in het participatieproces een raadsinformatiebrief met tussenresultaten gedeeld met de raad. In Oudewater is de raad tussentijds geïnformeerd over het participatieproces met raadsinformatiebrieven en heeft de raad een besluit genomen over de kaders voor het afwegingskader grootschalige duurzame energie en het aandeel duurzame energie van Oudewater aan RES 1.0. Ook in IJsselstein zijn meerdere raadsinformatieavonden gehouden over zowel proces als inhoud, en zijn raadsinformatiebrieven gedeeld met de gehele raad over de tussenstand in het participatieproces. In Lopik en Montfoort is een aantal raadsinformatieavonden gehouden, waarin het proces en de inhoud van de lokale afwegingskaders centraal stond. Op 9 maart heeft vervolgens een vijfradenbijeenkomst plaatsgevonden waar alle vijf gemeenteraden geïnformeerd zijn over de inzet van het cluster Lopikerwaard.

Het participatieproces heeft in alle vijf de gemeenten op een vergelijkbare manier plaatsgevonden, waarbij er wel verschillen waren in intensiteit van het proces. Het proces was grofweg onderverdeeld in verschillende fases:

1. Luisteren naar wat mensen in de gemeente belangrijk vonden
2. In gesprek op basis van verschillende scenario's
3. Keuzes maken in een concept-afwegingskader

Iedere fase was erop gericht om een zo groot mogelijke diversiteit aan inwoners te spreken. Dat hebben we gedaan door straatgesprekken (pre-corona), digitale en fysieke inloopavonden, interviews met stakeholders. Hier is breed aandacht aan gegeven, waarbij in Woerden bijvoorbeeld regelmatig borden langs de weg zijn geplaatst en in IJsselstein een ansichtkaart is bezorgd bij alle inwoners van IJsselstein. In Montfoort is een klein percentage van de inwoners per brief opgeroepen om mee te denken met over de opwek van duurzame energie. In Lopik zijn inwoners via een steekproef per brief op naam opgeroepen om mee te denken met over de opwek van duurzame energie.

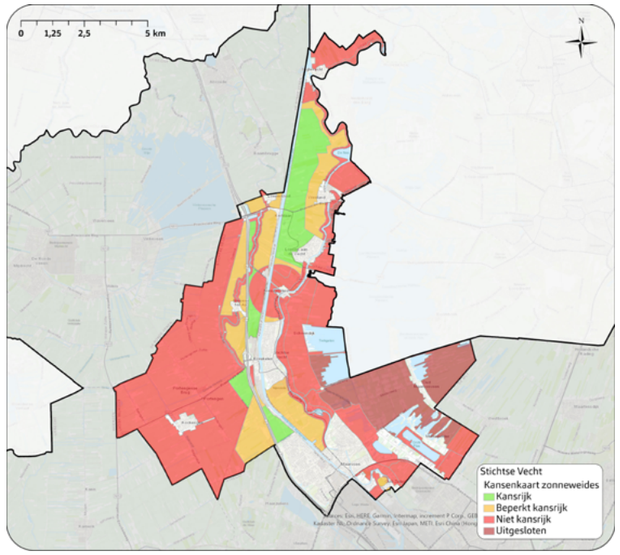
Het hele proces richting een afwegingskader is participatief vormgegeven, in alle vijf de gemeenten. In het hele gebied kwam naar voren dat het Groene Hart zo veel mogelijk behouden moet blijven. En specifiek in Oudewater kwam bleek dat er voor de noordzijde van de gemeente weinig draagvlak voor windenergie bestaat. De inwoners hebben vervolgens creatief meegedacht over alternatieve mogelijkheden om toch duurzaam energie op te kunnen wekken met zonne-energie. Ook is uit het participatieproces gekomen dat alle gemeenten de strengere WHO-richtlijn voor geluid van windmolens willen hanteren om de afstand tussen woningen en grootschalige windmolens te bepalen.

Stichtse Vecht

Inleiding

De gemeente Stichtse Vecht ligt in het noordwestelijk deel van de provincie Utrecht en heeft ongeveer 65.000 inwoners. Het is een gemeente met een open veenweidelandschap en er is veel cultuurhistorie. Dit wil de gemeente koesteren, waarbij er ook ruimte moet worden gezocht voor de opgaven in de regio, zoals klimaatadaptatie, woningbouw, de energietransitie, mobiliteit en een meer duurzame landbouw.

Kwantiteit



Bron (TWh)	Operationeel	Pijplijn	Ambitie 2030	Totaal
Wind groot	0	0	0	0
Zon op veld	0	0	0,093	0,093
Zon op dak	0,007	0	nog niet gekwantificeerd	
Totaal	0,007	0	0,093	0,1

De gemeenteraad van Stichtse Vecht heeft op 29 september 2020 de lokale opgave duurzame elektriciteit vastgesteld. Deze houdt in het realiseren van 0,1 TWh in 2030 en 0,2 TWh in 2040. Op basis van de huidige stand der techniek en de huidige energieopbrengsten van zonnevelden verwachten we dat het om ongeveer 80 tot 100 hectare zonnevelden gaat in de periode tot 2030. Van belang is te melden dat de raad de genoemde 0,1 TWh in 2030 en 0,2 TWh in 2040 heeft vastgesteld en er geen commitment is om het aantal hectares als richtlijn te nemen.

Ruimtelijke kwaliteit

Het beleidskader zonnevelden en de bijbehorende kansenkaart zijn in 2018 en in 2019 opgesteld. In de eerste helft van 2020 heeft een actualisatie plaatsgevonden op basis van de o.a. de ontwerp-RES, de meest recente inzichten over de energieopbrengsten en de Unesco aanvraag in het kader van de Nieuwe Hollandse waterlinie. Daarna zijn het beleidskader en de kansenkaart de procedure ingegaan ter vaststelling door de gemeenteraad in december 2020. Het rapport Enenergielandschap U16 is ter informatie in februari jl. naar de raad gestuurd. De inzichten uit dit rapport zullen, waar mogelijk, in het uitvoeringsplan zonnevelden worden meegenomen. Verder is provinciale afstemming over het PARK-advies inzake de mogelijke rol van duurzame energie in het veenweidelandschap van het Groene Hart uitermate van belang.
De zoekgebieden voor zonnevelden van Stichtse Vecht zijn opgenomen in de vastgestelde kansenkaart zonnevelden. Het is aan initiatiefnemers van zonnevelden om de mogelijkheden van de kansenkaart te benutten. De voorkeursgebieden zijn met kleur geduid. De ruimtelijke kwaliteit, die betrekking heeft op natuur en cultuurhistorie, is de basis voor de kleuren in de kansenkaart zonnevelden. De kansenkaart betreft het gehele grondgebied van de gemeente. De gemeente

Stichtse Vecht zet conform de landelijke Zonneladder zoveel mogelijk in op zonne-energie op daken. De gemeente wil geen zonnevelden toestaan in natuurgebieden. Ook in de Nieuwe Hollandse Waterlinie (aanvraag Unesco), de landgoederenzone en weidevogelkerngebied is er slechts zeer beperkt ruimte voor zonnevelden. Een zonneveld wordt in die gebieden alleen overwogen op die locaties waar de kernwaarden al niet meer intact zijn en waar zeer zorgvuldige inpassing mogelijk is. Zonnevelden zijn voorlopig niet toegestaan op locaties waar in de komende periode woningbouw wordt overwogen.

Bestuurlijke en maatschappelijke betrokkenheid

In september 2020 heeft de gemeenteraad van Stichtse Vecht de ontwerp-RES vastgesteld samen met de lokale opgave duurzame elektriciteit (0,1 TWh in 2030 en 0,2 TWh in 2040). Vanaf oktober 2020 is de gemeenteraad integraal geïnformeerd over de regionale ontwikkelingen, zoals REP/IRP, woningbouw, energietransitie (RES), de lokale processen Vitaal platteland en Omgevingsvisie. In januari 2021 heeft het college de memo kenmerken zoekgebieden RES 1.0 vastgesteld en de raad is hierover geïnformeerd. In de informatieve commissie van 16 februari jl. is deze memo nog toegelicht, heeft Stedin een toelichting verzorgd over de netimpactanalyse en zijn de rapporten van Jong RES en de Raad voor het Openbaar bestuur (raming gemeentelijke kosten Klimaatakkoord) besproken met de raad. De rapporten van Land ID (Energielandschappen RES U16) en het PARK-advies heeft de raad gekregen ter informatie. Er vindt daarnaast regelmatig afstemming plaats met de buurgemeenten en de RES Noord-Holland-zuid op zowel ambtelijk als bestuurlijk niveau over het zonne- en windenergie in het Geingebied.

Ten behoeve van de totstandkoming van het beleidskader zonnevelden en de kansenkaart zijn stakeholders en inwoners betrokken. In 2020 heeft actualisatie van het beleidskader en de kansenkaart plaatsgevonden. Hiervoor zijn wederom stakeholders en inwoners gevraagd om feedback.
In november 2020 heeft de gemeente Stichtse Vecht een Duurzaamheidskrant uitgebracht. Hierin is uitgebreid aandacht besteed aan het beleidskader zonnevelden en de kansenkaart. De energietransitie is ook besproken tijdens de gehouden webinars in het kader van de Omgevingsvisie in december 2020 en januari 2021. Gezien de vele vragen over de energietransitie en de zonnevelden zullen er in maart 2021 een afzonderlijk webinar over de energietransitie worden georganiseerd.

In de toekomst worden de voorwaarden per zoekgebied in nauw overleg met de omgeving uitgewerkt in het uitvoeringsplan zonnevelden. Dit is naar verwachting gereed in het tweede kwartaal van dit jaar. Voor het vervolgproces verwachten we een sterke relatie met de ontwikkeling van extensivering van de landbouw en het gemeentelijke proces van het opstellen van een beleidsnota Vitaal platteland.

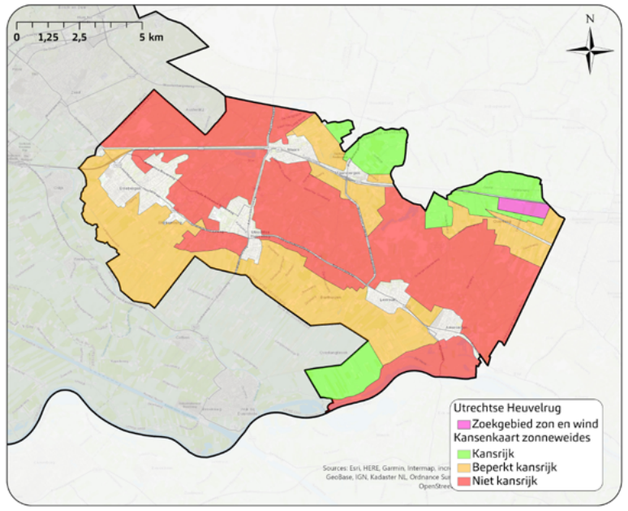
Utrechtse heuvelrug

Inleiding

De gemeente Utrechtse Heuvelrug is een gemeente in het zuidoosten van de provincie Utrecht. De oppervlakte is bijna 134 km² en er wonen bijna 50.000 inwoners. De gemeente telt 7 officiële kernen: Driebergen-Rijsenburg, Doorn, Leersum, Amerongen, Maarn, Overberg en Maarsbergen. Een groot deel van het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug ligt binnen de gemeentegrenzen. Er is veel bos maar ook andere natuur: een groot deel van de gemeente valt binnen het Natuur Netwerk Nederland (NNN). Ook zijn er in de gemeente veel landgoederen en monumenten te vinden.

In september 2020 zijn de vier Kromme Rijngemeenten (Utrechtse Heuvelrug, Houten, Wijk bij Duurstede en Bunnik) een samenwerking gestart voor een participatieproces naar zoekgebieden. Het proces is gericht op het vinden van globale zoekgebieden voor zonnevelden en windmolens.
Er zijn randvoorwaarden opgehaald en er is samen met inwoners en stakeholders gezocht naar globale zoekgebieden.

Kwantiteit



Bron (TWh)	Operationeel	Pijplijn	Ambitie 2030	Totaal
Wind groot	0	0	0,035	0,035
Innovatie	0	0	0,02	0,02
Zon op veld	0	0	0,025	0,025
Zon op dak	0,008	0	nog niet gekwantificeerd	0,008
Totaal	0,008	0	0,08	0,088

De gemeenteraad heeft ingestemd met een ambitie van 0,08 TWh duurzame energie, vergund in 2025. Hiervan is 0,02 voor innovatieve projecten die je niet ziet in het landschap en 0,06 voor wind- en zonne-energie. Indien de innovatieve projecten niet ingediend worden dan is de ambitie 0,08 TWh voor wind- en zonne-energie. Wind- en zonne-energie moeten hierbij gezien worden als communicerende vaten, dus meer windturbines betekent minder zonnevelden. Wij verwachten dat er in de gemeente ruimte is voor 2 tot 3 windturbines. De rest wordt dan ingevuld met zonnevelden. De gemeente wil graag dat RWS en ProRail het mogelijk maken dat er zonnepanelen op de geluidsschermen langs de A12 komen en er een langgerekt zonneveld komt in de strook tussen de A12 en het spoor tussen Driebergen en Maarsbergen.

Voor grootschalig zon op dak is er geen kwantitatieve gemeentelijke ambitie bepaald. De gemeente wil zo veel mogelijk zon op dak. Uit de analyse van Mapgear blijkt dat er in onze gemeente reeds 0,008 TWh aan grootschalig zon op dak is gerealiseerd.

Ruimtelijke kwaliteit

In het participatieproces werd uitgesproken dat men geen windenergie in de natuur of in stiltegebieden wenst. Tevens is een voorkeur uitgesproken voor energie langs infrastructuur (A12 en spoor). Dit wordt gezien als de beste landschappelijke inpassing. Voor zonnevelden geldt dat deze goed ingepast moeten worden in het landschap. Richtlijnen hiervoor zijn opgenomen in het gemeentelijke afwegingskader “Energie in Landschap”.

Bestuurlijke en maatschappelijke betrokkenheid

Het afwegingskader "Energie in Landschap" is eind 2019 participatief tot stand gekomen. Dit kader is in 2020 aangenomen door de gemeenteraad, inclusief de eerdergenoemde kwantitatieve ambitie om duurzame energie op te wekken. In september 2020 startte de participatie voor de RES 1.0 in de gemeente Utrechtse Heuvelrug met een enquête over windmolens en zonnevelden in het buitengebied. In de periode van oktober 2020 tot en met februari 2021 heeft een gezamenlijk participatieproces plaatsgevonden met de vier gemeenten in de Kromme Rijnstreek (Wijk bij Duurstede, Bunnik, Utrechtse Heuvelrug en Houten). Tijdens dit proces is veel informatie opgehaald over randvoorwaarden en de belangrijke aandachtspunten. Ook zijn de mogelijke zoekgebieden voorgelegd aan inwoners en stakeholders. Het participatieproces heeft geleid tot een set randvoorwaarden voor energieprojecten, waarmee tegemoetgekomen wordt aan de wensen en zorgen van de inwoners. Daarnaast heeft het participatieproces geleid tot een bevestiging van de voorkeur om energie langs infrastructuur (snelweg, spoor) te plaatsen, en een bevestiging van de keuze om geen windturbines toe te staan in natuurgebieden. Uit het proces kwam de zone langs de A12, ten noordoosten van Overberg naar voren als mogelijk kansrijk gebied voor windenergie. Voor dit gebied is in mei 2021 een extra participatieronde georganiseerd.

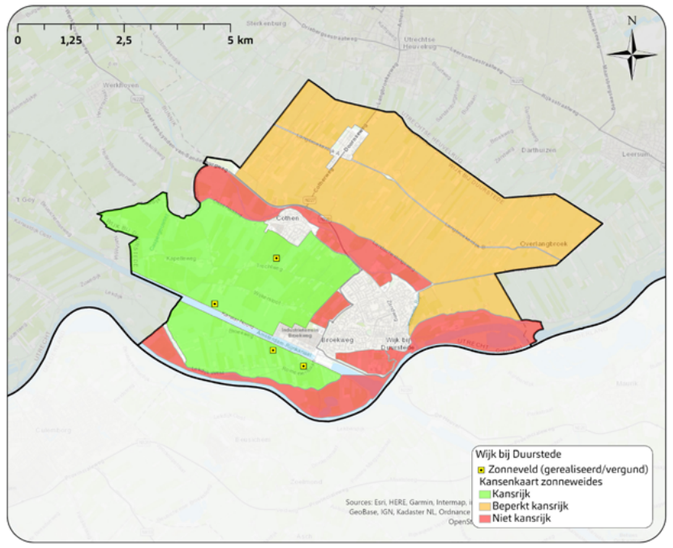
Wijk bij Duurstede

Inleiding

De gemeente Wijk bij Duurstede ligt in het zuidoosten van de provincie Utrecht, tussen Lek en Heuvelrug. De oppervlakte beslaat ca. 50 km2 en er wonen ca 24.000 inwoners. Er gemeente telt 3 kernen: Wijk bij Duurstede, Cothen en Langbroek. Het gebied binnen de gemeente bestaat uit verschillende landschapstypen. Het grondgebruik is voornamelijk agrarisch (weide, fruitteelt) en natuur.

In juni 2020 zijn de vier Kromme Rijngemeenten (Utrechtse Heuvelrug, Houten, Wijk bij Duurstede en Bunnik) een samenwerking gestart voor het participatieproces over de Regionale Energie Strategie. Het proces is gericht op het vinden van globale zoekgebieden voor zonnevelden en windmolens. Er zijn randvoorwaarden opgehaald en er is samen met inwoners en stakeholders gezocht naar globale zoekgebieden.

Kwantiteit



Bron (TWh)	Operationeel	Pijplijn	Ambitie 2030	Totaal
Wind groot	0	0	0	0
Zon op veld	0	0,057	0	0,057
Zon op dak	0,004	0	nog niet gekwantificeerd	0,004
Totaal	0,004	0,057	0	0,061

Samen met een burgerpanel is een gebiedstabel en kansenkaart opgesteld voor zonnevelden. De gemeenteraad heeft in 2019 besloten dat er maximaal 60 ha zonnevelden gerealiseerd kan worden. Deze 60 ha zijn reeds vergund (pijplijn). Voor wind verwacht Wijk bij Duurstede op dit moment tot 2030 geen kansen voor zoekgebieden. Wel ziet de gemeente kansen voor meer grootschalig zon op dak, dit wordt in de toekomst nog nader gekwantificeerd.

Ruimtelijke kwaliteit

Het grondgebied van Wijk bij Duurstede ligt tussen de Nederrijn/Lek en de Utrechtse Heuvelrug, met het open gebied in het Kromme Rijndal en de komgronden langs de grote rivieren (weiden en fruitteelt) en het kenmerkende coulissen-landschap met de vele landgoederen langs de Langbroekerwetering (cultuurhistorie, weiden, bos en hakhout). Door de lage ligging van het Amsterdam Rijnkanaal is deze als structuur buiten niet echt zichtbaar. In de gesprekken over zoekgebieden voor zonnevelden en windmolens hebben verschillende belangen een rol gespeeld, zoals natuur, landbouw, woningbouw en cultuurhistorie. Daarnaast is de opinie van de inwoners gevraagd ten aanzien van de ontwikkeling van duurzame energie en de borging van ruimtelijke kwaliteit. Dit is verwoord in een set met criteria en randvoorwaarden.

Bestuurlijke en maatschappelijke betrokkenheid

De gemeenteraad is op gedurende het zoekproces op de hoogte gehouden via raadsmemo's, bijpraatavonden en korte updates via raadsnet. Daarnaast konden raadsleden deelnemen aan de inwonersbijeenkomsten en bijpraatmomenten in de regio. In juni 2020 startte de participatie samen met de andere drie Kromme Rijngemeenten: Bunnik, Utrechtse Heuvelrug en Houten. Het traject bestond uit twee stappen. De eerste stap (november-december 2020) was het bepalen van criteria en randvoorwaarden voor plaatsing van zonnevelden en windmolens. Op de website www.energie-krommerijn-praatmee.nl konden inwoners een enquête invullen. Voorts waren er twee bewonersavonden en een bijeenkomst stakeholders (belangengroepen). In december 2020/januari 2021 is een online enquête gehouden over duurzaamheid/energietransitie in Wijk bij Duurstede. Ruim 850 respondenten deden mee. (zie: https://www.wijkbijduurstede.nl/inwoners/duurzaamheid/nieuwsoverzicht/inwoners-positief-over-zonne-energie-en-geinteresseerd-in-waterkracht.html).
De tweede stap was het bepalen van globale zoekgebieden voor zonnevelden en windmolens. In januari 2021 werden bijeenkomsten gehouden met stakeholders over mogelijke globale zoekgebieden. De mogelijke zoekgebieden zijn ook aan de inwoners voorgelegd in een vragenlijst op de website en in de bewonersavonden van 18 en 22 februari. Voor meer info: Praat mee over energiestrategie Kromme Rijnstreek (energie-krommerijn-praatmee.nl). Voor grootschalige zon-op-dak loopt nog een onderzoek. Uit de participatie blijkt dat er zeer weinig draagvlak is voor windenergie in Wijk bij Duurstede.

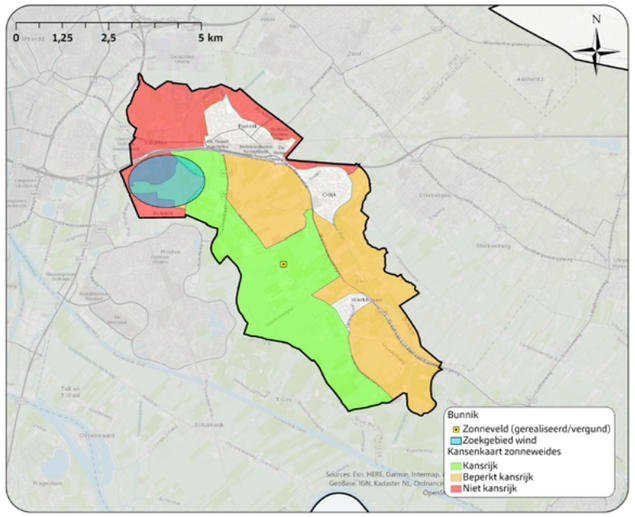
Bunnik

Inleiding

De gemeente Bunnik is een gemeente in het zuidoosten van de provincie Utrecht. De oppervlakte is ruim 37 km^2 en er wonen ruim 15.000 inwoners. De gemeente telt 3 officiële kernen: Bunnik, Odijk en Werkhoven. De ligging van de Hollandse waterlinie met Unesco status, waaronder fort bij Vechten is kenmerkend voor de gemeente. Daarnaast wordt het buitengebied gevormd door kleinschalige agrarische gronden en fruitteelt. In juni 2020 zijn de vier Kromme Rijngemeenten (Utrechtse Heuvelrug, Houten, Wijk bij Duurstede en Bunnik) een samenwerking gestart voor het participatieproces over

de Regionale Energie Strategie. Het proces is gericht op het vinden van globale zoekgebieden voor zonnevelden en windmolens. Er zijn randvoorwaarden opgehaald en er is samen met inwoners en stakeholders gezocht naar globale zoekgebieden.

Kwantiteit



Bron (TWh)	Operationeel	Pijplijn	Ambitie 2030	Totaal
Wind groot	0	0	0	0
Zon op veld	0	0,028	0,022	0,050
Zon op dak	0,003	0	nog niet gekwantificeerd	0,003
Totaal	0	0	0	0,053

Zonnevelden
Gemeente Bunnik heeft een bijdrage van 53 ha zonneveld aan de energie-opwekking op land. De gemeenteraad heeft ingestemd met zonneveldenbeleid met 40 ha voor 2022. Daarnaast is er door de gemeenteraad vastgesteld dat met de resterende hectares invulling wordt gegeven aan de ambitie na 2022. Die nadere ambitie stellen we vast met de evaluatie van het huidige zonneveldenbeleid. Daarnaast zet Bunnik verder maximaal in op zon op dak.

Windmolens
Voor wind verwachten we tot 2030 de beste kansen in het zoekgebied langs de A12. Dit zoekgebied is gekomen uit het participatietraject Kromme Rijnstreek. Hier zou ruimte kunnen zijn voor 1 tot 2 windmolens. De kansrijkheid moet nog nader worden onderzocht en verankerd in lokaal beleid voor windmolens. Om deze reden wordt deze locatie niet meegenomen in de ambitie 2030.

Voor windenergie is in de gemeente Bunnik nader onderzoek nodig, vanwege de zorgen (die blijken uit de participatiesessies) om de gezondheid, de nabijheid tot woningen en de regionale samenhang. Als eerste zal in regionaal verband gekeken worden naar uitwerking van zoekgebieden langs grote infrastructuur. Dat is voor de gemeente Bunnik het zoekgebied langs de A12, grofweg tussen Utrecht, Houten en de kern Bunnik. Aandachtspunt is wel dat dit zoekgebied binnen de contouren van de Hollandse Waterlinie ligt. Hiervoor is een UNESCO status in behandeling die veel restricties voor nieuwe ontwikkelingen met zich meebrengt. In de fase van nader onderzoek zal met de provincie het gesprek over de (on)mogelijkheden van de inpassing van deze oude en nieuwe structuren gevoerd moeten worden.

Ruimtelijke kwaliteit
In de randvoorwaarden is aangegeven dat er een goede landschappelijke inpassing moet komen. De zoekgebieden moeten in een hierop volgend proces verder worden onderzocht op haalbaarheid en acceptatie bij de omwonenden. Het stroomgebied van de Kromme Rijn heeft een slingerend landschap met oerwallen opgeleverd waarbij open en besloten ruimten langs de rivier elkaar afwisselen. Het gebied ligt iets hoger ten opzichte van de omgeving. De Kromme Rijn en de provinciale weg vormen de belangrijkste hedendaagse structuurlijnen die kronkelen langs dorpen. Opvallend is het mozaiek van vele boomgaarden en akkers in blokverkaveling. Lager gelegen wordt het landschap afgewisseld met meer open ruimten van weilanden in strokenverkaveling. Vanuit de verschillende belangen en het participatieproces is een duidelijke voorkeur naar voren gekomen voor windenergie langs hoofdinfrastructuur (snelwegen, spoor). De zonnevelden moeten ingepast worden in een kavelrichting en maximale omvang die past bij de maat en schaal van het landschap.

Bestuurlijke en maatschappelijke betrokkenheid
De gemeenteraad van Bunnik is geïnformeerd over de voortgang in onze gemeente en uitgenodigd voor alle inwonerbijeenkomsten. Daarnaast is er een raadsinformatiebrief gestuurd over het participatieproces in Kromme Rijnverband. In september 2020 startte de participatie in de gemeente Bunnik met een enquête over windmolens en zonnevelden in het buitengebied. In december startte de participatie met de Kromme Rijngemeenten over de randvoorwaarden voor plaatsing van zonnevelden en windmolens. Op de website Energie-KrommeRijn-Praatmee.nl konden inwoners een enquête invullen. Voorts waren er twee bewonersavonden en een bijeenkomst met belangengroepen.

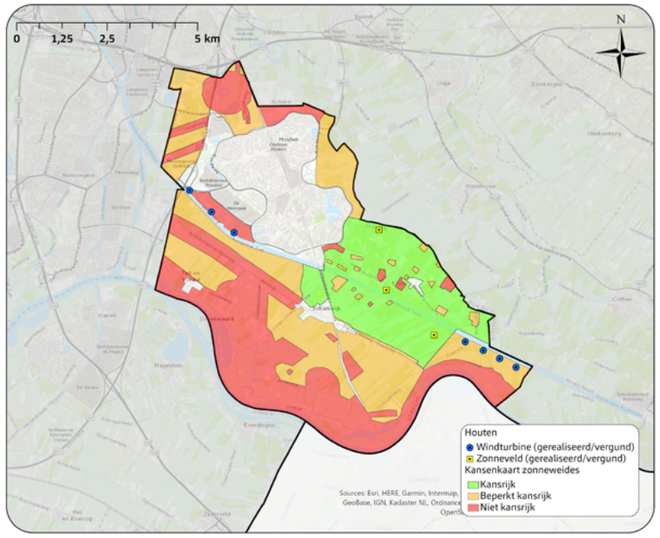
In januari werden bijeenkomsten gehouden met stakeholders over mogelijke zoekgebieden voor zonnevelden en windmolens. In de stakeholdersbijeenkomst in januari en de bewonersavonden van 18 en 22 februari zijn de overgebleven zoekgebieden voorgelegd. Voor zonnevelden heeft gemeente Bunnik een beleidskader. Doordat er veel stemmen op gingen voor behoud van landbouwgrond, is een evaluatie van die belangen ten opzichte van bijvoorbeeld cultuurhistorie (maatwerk van inpassing mogelijk) of stiltegebieden (zonnevelden maken geen geluid) wenselijk.
Het participatieproces heeft verder geleid tot een bevestiging van de voorkeur om de nieuwe vormen van energie opwekking met windmolens langs infrastructuur (snelweg, spoor) te plaatsen.
Op basis van het participatieproces is veel informatie opgehaald om een volgende stap te zetten met randvoorwaarden waar rekening mee gehouden moet worden en onderzoek naar eventuele gezondheidsrisico's.

Houten

Inleiding
De gemeente Houten is een gemeente in het zuidoosten van de provincie Utrecht. De oppervlakte is bijna 60 km^2 en er wonen ruim 50.000 inwoners. De gemeente telt 4 officiële kernen: Houten , 't Goy, Schalkwijk en Tull en 't Waal. Het buitengebied bestaat uit agrarische gronden waarvan veel fruitteelt. De Nieuwe Hollandse Waterlinie loopt door de gemeente Houten.

In juni 2020 zijn de vier Kromme Rijngemeenten (Utrechtse Heuvelrug, Houten, Wijk bij Duurstede en Bunnik) een samenwerking gestart voor het participatieproces over de Regionale Energie Strategie. Het proces is gericht op het vinden van globale zoekgebieden voor zonnevelden en windmolens. Er zijn randvoorwaarden opgehaald en er is samen met inwoners en stakeholders gezocht naar globale zoekgebieden. In maart 2021 is dit traject afgerond. In een aansluitende lokale Houtense participatieronde zijn de uitkomsten uit het gezamenlijke traject bevestigd.

Kwantiteit



Bron	Operationeel	Pijplijn	Ambitie 2030	Totaal
Wind groot	3	4	0	7
Zon op veld	15 ha	30 ha	55 ha	100 ha
Zon op dak	0,019 TWh (7 grote daken)	onbekend	nog niet gekwantificeerd	0,019 TWh
Totaal	0,045 TWh	0,081 TWh	0,070 TWh	0,195 TWh

Zonnevelden
De gemeenteraad heeft eerder bepaald dat er maximaal 100 ha zonnevelden gerealiseerd kan worden in Houten. Daarvan is circa 45 ha vergund. Er resteert dus nog 55 ha beleidsruimte. Medio 2021 wordt een nieuw beleid aan de gemeenteraad voorgelegd. Het eerder bepaald maximum geldt daarin nog steeds als uitgangspunt. Uit het particpatietraject Kromme Rijnstreek lijkt naar voren te komen dat de meeste kansen worden gezien in de gebieden ten noordwesten en ten zuiden van de kern Houten (H1, H2 en H9). Kanttekening is dat deze locaties in de Nieuwe Hollandse Waterlinie liggen.

Windmolens
In Houten staat één operationeel windpark. Een tweede windpark zit in de pijplijn. Dit is vergund (hoger beroep loopt nog) en heeft SDE+ toegekend gekregen.

Ruimtelijke kwaliteit
In de gesprekken over zoekgebieden voor zonnevelden en windmolens hebben verschillende belangen een rol gespeeld, zoals natuur, landbouw, woningbouw en cultuurhistorie. Daarnaast is de opinie van de inwoners gevraagd ten aanzien van de ontwikkeling van duurzame energie en de borging van ruimtelijke kwaliteit. Daaruit bleek veel steun voor de opgave, maar ook weerstand tegen grootschalige opwek in de eigen buurt.

Vanuit de verschillende belangen en het participatieproces is als windenergie dan toch een plek moet krijgen een duidelijke voorkeur naar voren gekomen voor windenergie langs hoofdinfrastructuur (snelwegen). Ook bij zonnevelden kwam dit naar voren. Voor zonnevelden zijn er ook mogelijkheden in het agrarische gebied, mits goed ingepast. Dat betekent ook dat daarbij gekeken wordt naar het type landschap. Het Eiland van Schalkwijk bijvoorbeeld is anders dan de omgeving van 't Goy.

Bestuurlijke en maatschappelijke betrokkenheid
De gemeenteraad is gedurende het zoekproces meegenomen via raadsinformatiebrieven, bijpraatavonden en korte updates in het griffiebericht. Daarnaast konden raadsleden deelnemen aan de inwonersbijeenkomsten. In juni 2020 startte de participatie in Houten met een enquête onder het burgerpanel over windmolens en zonnevelden in ons buitengebied. Voor het vervolg is samengewerkt met de andere drie Kromme Rijngemeenten: Bunnik, Utrechtse Heuvelrug en Wijk bij Duurstede. Samen zijn zij een participatietraject gestart, dat bestond uit twee stappen. De eerste stap (november-december 2020) was het bepalen van criteria en randvoorwaarden voor plaatsing van zonnevelden en windmolens. Op de website www.energie-krommerijn-praatmee.nl konden inwoners een enquête invullen. Voorts waren er twee bewonersavonden en een bijeenkomst voor stakeholders (belangengroepen).

De tweede stap was het bepalen van globale zoekgebieden voor zonnevelden en windmolens. In januari 2021 werden bijeenkomsten gehouden met stakeholders over mogelijke globale zoekgebieden. De mogelijke zoekgebieden zijn ook aan inwoners voorgelegd tijdens bewonersavonden op 18 en 22 februari en in een vragenlijst op de website. De resultaten van het totale participatietraject zijn bevestigd in een aansluitende en afsluitende ronde voor alleen Houtenaren.

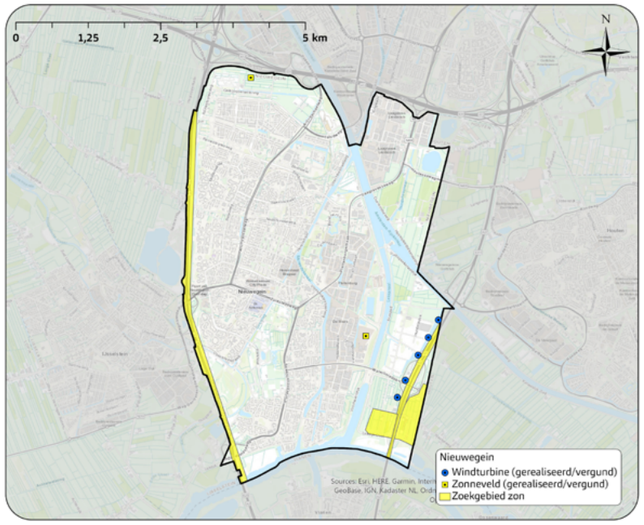
Het participatieproces heeft geleid tot een set mogelijke randvoorwaarden voor energieprojecten, die gemeenten kunnen benutten bij het actualiseren of formuleren van lokaal beleid. Dat zal op een ander moment plaatsvinden. Voor Houten zal dat worden meegenomen in de actualisatie van het uitnodigingskader zonnevelden (planning medio 2021) en een nog op te stellen beleidskader voor windenergie (planning 2022).

Nieuwegein

Inleiding
De gemeente Nieuwegein is omringd door drie rijkswegen en de rivier De Lek. De gemeente heeft een duidelijke verdeling in woongebieden (westen) en bedrijventerreinen (oosten). De gemeente is in 1971 gevormd en heeft dus betrekkelijk veel nieuwbouw vanaf de jaren 70. De gemeente Nieuwegein heeft nog nauwelijks buitengebied. Langs de rijksweg A27 ligt Windpark Nieuwegein. In Nieuwegein bevinden zich twee zonneparken met zonnepanelen: in de Galecopperzoom en aan het Lekkanaal. Langs en door de gemeente lopen een aantal grote watergangen: de rivier De Lek, het Amsterdam-Rijnkanaal, het Lekkanaal en het Merwedekanaal met een aftakking naar de gekanaliseerde Hollandse IJssel.

In het kader van de verduurzaming van het bestaande stadsverwarmingsnet Nieuwegein / Utrecht wordt er in Nieuwegein een warmtebuffer geplaatst in het bestaande stadsverwarmingsnetwerk om daarmee de piekopvang af te vlakken. De warmtebuffer laadt 's nachts op wanneer er weinig warmtevraag is en biedt die warmte overdag aan bij grotere warmtevraag. Ook zijn er potentiële locaties voor een aardwarmtepunt om daar diepe geothermie in het stadsverwarmingsnet in Nieuwegein in te voeden en daarmee de stadsverwarming te verduurzamen. Ter voorbereiding op duurzame warmtevoorziening zijn er isolatie-acties geweest onder andere in het kader van de Rijksregeling Reductie Energieverbruik om woningen beter te isoleren en de warmtevraag te verlagen.

Kwantiteit



Bron (TWh)	Operationeel	Pijplijn	Ambitie 2030	Totaal
Wind groot	0,025	0	0	0,025
Zon op veld	0,010	0	0,013	0,023
Zon op dak	0,032	0	Zo dicht mogelijk bij maximale potentie	0,032
Totaal	0,067	0	0,013	0,080

Nieuwegein voorziet vooralsnog circa 14 ha aan zonnevelden als onderdeel van de RES U16. Dit is een ambtelijke inschatting omdat het participatieproces over duurzame energie nog niet is afgerond en de gemeenteraad nog niet akkoord is. Het overgrote groot deel van de mogelijke gronden voor de zonnevelden ligt in het toekomstige Unesco-gebied Nieuwe Hollandse Waterlinie. De provincie Utrecht is bezig met het opstellen van een afwegingskader duurzame energie in dit toekomstige Unesco-gebied. Op dit moment is dus niet duidelijk hoe groot de realisatiemogelijkheid onder dit afwegingskader wordt. De ambitie van de gemeenteraad is om de te behalen doelen voor zon op dak zo dicht mogelijk bij de maximale potentie te laten uitkomen en het door het Rijk beschikbaar gestelde instrumentarium daarbij maximaal in te zetten.

Ruimtelijke kwaliteit

Aan onze inwoners is via een digitale enquête gevraagd naar voorwaarden voor zonnevelden in Nieuwegein. Op basis van uitsluitingscriteria is een kaart met zoekgebieden opgesteld waar het technisch mogelijk is zonnevelden te realiseren. Daarna is samen met grondeigenaren, belangengroepen en inwoners gekeken naar die potentiële gebieden en voorwaarden om zonnevelden mogelijk te maken. We hebben de denkrichtingen gebruikt om een volledige eerste technische analyse te kunnen leveren. Vervolgens is er nog een slag overheen gegaan. Inclusief de genoemde filters in de Ontwerp-RES, zoals cultuurhistorie en compensatiegebieden hebben wij een meer realistische weergave gerealiseerd. De landschapsstudie van Land-ID is heel beperkt gebruikt, voornamelijk omdat onze gemeente voornamelijk bestaat uit stedelijk gebied. De afbeeldingen van opstellingen, afschermingen en functiecombinaties hebben ons overigens wel geholpen.Als onderdeel van het Ruimtelijk Economisch Programma heeft de regio het Integraal Ruimtelijk Perspectief ontwikkeld. Een visie op de ruimtelijke ontwikkeling van de regio, waarin landschap, wonen, werken, energie en mobiliteit samenkomen. Het is een wenkend en realistisch toekomstperspectief. Voor Nieuwegein is hierin met name de ontwikkeling van de A12-zone van belang.

Bestuurlijke en maatschappelijke betrokkenheid

De raad is vanaf de startnotitie RES (2019) via de ontwerp RES (2020) steeds geïnformeerd. Niet alleen via raadsvergaderingen maar ook via informatie Avonden van de raad en raadsbrieven van het college. Deze twee documenten zijn via diversie media onder aandacht gebracht van de samenleving. Met de uitwerking van ontwerp RES naar RES 1.0 zoekgebieden zonnevelden werd het concreter en zijn de inwoners van Nieuwegein actief betrokken bij de RES. In een Avond van de Raad op 25 februari 2021 is de gemeenteraad geïnformeerd over de zoektocht naar zonnevelden Nieuwegein. Het lokale afwegingskader zonnevelden Nieuwegein moet nog langs het gemeentebestuur worden geleid.

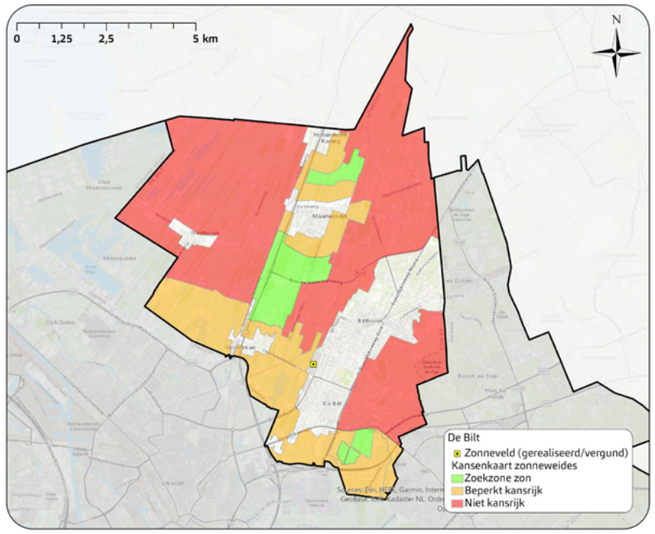
Voor het participatieproces met stakeholders en inwoners is Nieuwegein gestart is met een digitale enquête en de ondersteunende website www.ikbennieuwegein.nl/zonnevelden. Daarna zijn er in maart twee online gesprekken gehouden met grondeigenaren van potentiële gebieden voor zonnevelden en met belangengroepen (o.a. NMU, lokale energiecoöperatie, Stedin, Eneco). Eind maart/ begin april zijn twee online bijeenkomsten georganiseerd, om in gesprek te kunnen gaan met de inwoners.

De Bilt

Inleiding

De gemeente de Bilt bestaat uit zes kernen waarvan er vier gelegen zijn in het groene open gebied in het westelijk deel van de gemeente. Het open landschap wordt door velen hooggewaardeerd en gekoesterd: inpassing van zonne- en windenergie moet zorgvuldig gebeuren. Daarom is er in de gemeente De Bilt een uitgebreid participatietraject opgezet dat heeft geresulteerd in de bijdrage van de gemeente De Bilt aan de RES 1.0. De gemeenteraad van De Bilt zal hierover in mei 2021 een besluit nemen. Daarna volgt een participatie traject over de invulling van de Biltse bijdrage. Dat moet eind 2021 resulteren in een nieuw zonneveldenbeleid.

Kwantiteit



Bron (TWh)	Operationeel	Pijplijn	Ambitie 2030	Totaal
Wind groot	0	0	-	-
Zon op veld	0,011	0	0,0254	0,036
Zon op dak	0,004	0	0,0046	0,0086
Totaal	0,015	0	0,030	0,045

Zonnevelden
De gemeenteraad zal in mei 2021 een besluit nemen over de bijdrage (zoals in het schema is opgenomen) van de gemeente De Bilt aan de regionale opgave. Na behandeling in de gemeenteraad zal een participatietraject gestart worden over de invulling van de opgave. Dit moet in het najaar resulteren in een nieuw zonneveldenbeleid.

Windenergie
Op basis van een technische studie is vastgesteld waar in de gemeente windenergie mogelijk is. Het aantal locaties en de omvang daarvan zijn echter beperkt in De Bilt. Desalniettemin zal de gemeente De Bilt onderzoek laten uitvoeren naar de mogelijkheid van windenergie langs het gebied van de A28.

Ruimtelijke kwaliteit
Het gebied ten westen van de A27 is door de Provincie Utrecht aangemerkt als ganzenrustgebied en een deel maakt onderdeel uit van Natura 2000. De opwekking van duurzame energie door middel van zon of wind is in deze gebieden door de provincie uitgesloten.

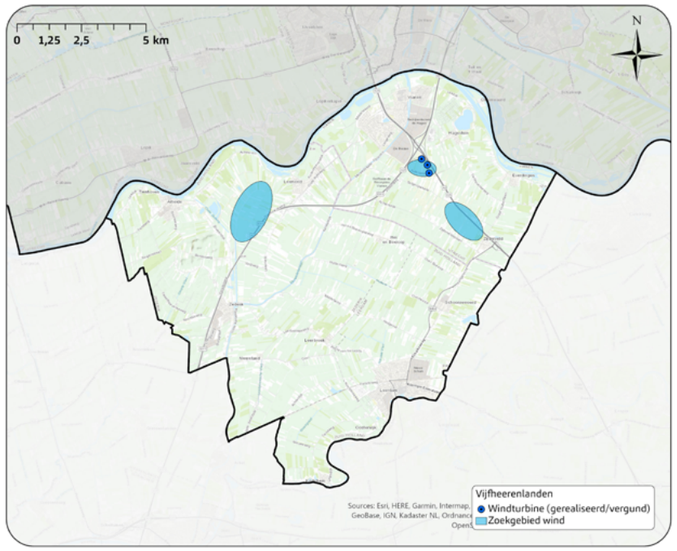
In het oostelijk en zuidelijk deel van de gemeente is de opwekking van duurzame elektriciteit onder voorwaarden mogelijk in verband met de NNN-gebieden. Het zuidelijk deel maakt tevens onderdeel uit van de Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW). In dit gebied is de opwekking van duurzame elektriciteit niet op voorhand uitgesloten maar erg lastig. Tijdens het participatietraject met inwoners en stakeholder is, alvorens de mogelijke locaties voor zon en wind ter sprake kwamen, eerst gevraagd naar de kwaliteit van de verschillende gebieden in De Bilt zoals die ervaren wordt door de deelnemers. Uiteraard is bij het opstellen van de kaart ook rekening gehouden met Natura 2000, ganzenrustgebied, NHW etc.

Bestuurlijke en maatschappelijke betrokkenheid
De participatie met inwoners en stakeholders is in februari 2020 gestart met drie stakeholdersbijeenkomsten (o.a. natuurorganisaties en energiecoöperaties). In september 2020 zijn drie bijeenkomsten (waarvan 2 digitaal) gehouden met inwoners. Tevens is in juni het inwonerpanel bevraagd op het gebied van duurzaamheid. In januari en februari 2021 zijn eveneens drie digitale bijeenkomsten georganiseerd en is aan de inwoners de mogelijkheid geboden om via een enquête te reageren op de kansenkaart zon en op een technisch onderzoek naar de mogelijkheden van windenergie. De uitkomsten van dit participatietraject zijn opgenomen in een verslag. Het zoekproces zoals dat inwoners en stakeholders is doorlopen is ook gedaan met het college in januari 2021 en met de gemeenteraad tijdens een raadsinformatieavond in december 2020. Tot slot is op 1 april wederom een raadsinformatieavond georganiseerd over de RES. Hierbij heeft ook netbeheerder Stedin een presentatie gegeven.

Vijfheerenlanden

Inleiding
De fusiegemeente Vijfheerenlanden is ontstaan op 1 januari 2019 en heeft 2 grote kernen, te weten Vianen en Leerdam en 14 kleinere kernen. Vijfheerenlanden hecht aan banden met de provincie Utrecht, maar heeft ook een sterke verbinding met het open landelijk gebied van de Alblasserwaard. Vijfheerenlanden kan daarmee een schakel vormen van de stad naar het open landschap, tussen de regio's U16 en de Alblasserwaard. Vijfheerenlanden is dan ook trots op het groene karakter en wil dit samen met onze inwoners blijvend versterken, maar nemen ook onze verantwoordelijkheid in de energietransitie.

Kwantiteit



Bron (TWh)	Operationeel	Pijplijn	Ambitie 2030	Totaal
Wind groot	0,02	0	0,033	0,053
Zon op veld	0	0	0	0
Zon op dak	0,019	0	nog niet gekwantificeerd	0,019
Totaal	0,039	0	0,033	0,072

Er zijn drie zoekgebieden in de gemeente Vijfheerenlanden:
a. Windpark Autena bij Knooppunt Everdingen: 1 windturbine van 3 MW
b. Zijderveld: 2 tot 3 windturbines
c. Lexmond: 6 tot 8 windturbines

Ruimtelijke kwaliteit
Momenteel worden de voorbereidingen getroffen om te komen tot een landschapsvisie. De vaststelling daarvan is gepland eind van 2021. Er wordt rekening gehouden met de voorkeursrichtingen uit de regionale landschapsstudie van Land-id. In het rapport is het uitgangspunt om het open landschap te behouden benoemd. Daarom bevinden de zoeklocaties zich langs snelwegen en zijn in lijnopstelling geclusterd om rekening te houden met de landschappelijke waarden.

Bestuurlijke en maatschappelijke betrokkenheid
De gemeente heeft de volgende activiteiten ondernomen
a. Raadinformatiebrieven over proces/genomen besluiten/enz. (zowel vanuit VHL als U16 en RMA)
b. Diverse workshops/Summer schools (waterkracht/zon/wind, energiebesparing woningen en duurzame warmte/waterstof/geothermie/aquathermie/economie en duurzaamheidskansen/ voor raadsleden, inwoners, maatschappelijke organisatie (zomer 2019)

c. Energiecongres voor raadsleden, inwoners, maatschappelijke organisaties (oktober 2019)
d. Avondprogramma: congres voor jongeren waarin jongeren (na de online WattNou app campagne) hun visie op duurzame energie hebben gegeven (oktober 2019)
e. Regionale bijeenkomsten/ congressen RES U16 en RMA RES voor raadsleden en samenwerkingspartners georganiseerd door U16 regio en RMA regio. Dit waren informerende bijeenkomsten maar ook participatiebijeenkomsten en beperkten zich niet tot alleen de RES. Denk hierbij aan de Energietafel bij de Landschapsplanvorming A/V.
f. Diverse communicatie via mediakanalen
g. RES is onderdeel van het REP met bijbehorende werkzaamheden binnen REP werkgroep
h. VHL plein (febr 2020) waarin uitleg gegeven is over proces RES en de mogelijkheden in VHL
i. Raadsbesluit conceptbod RES 1.0 met daarin: Wij zetten in op wind energie (3 windturbines zijn genoemd in het raadsvoorstel zelf) en wij zetten in op grootschalig zon op dak. (april 2020)
j. Online enquête duurzaamheid, met onderdeel energie
k. September 2020 onlinebijeenkomst RES (voor de raad) samen met gemeente Lopik, Woerden en Ronde Venen.
l. De volgende fase van het participatietraject is gestart met een Webinar zoekgebieden duurzame energie opwekking (30 maart 2021), waarna een online enquête is gehouden (tot 30 april 2021), gevolgd door inwonersgesprekken over de 3 zoekgebieden (mei 2021).

Provincie

Rol van de provincie Utrecht

Provincie Utrecht is als deelnemende overheid onderdeel van de RES U16 en mede-vormgever van de RES 1.0. Samen met de andere deelnemende overheden en andere partners werkt de provincie Utrecht aan de realisatie van onze RES.

Bij het realiseren van de RES zijn de Provinciale Omgevingsvisie en de Provinciale Interim Omgevingsverordening van belang. Hierna staan de belangrijkste aandachtpunten. Ook is de rol van de provincie in het kader van de Wet Natuurbescherming Wnb relevant. De provinciale Kwaliteitsgidsen Landschap worden momenteel herzien en er wordt een Afsprakenkader Hollandse Waterlinies en Energie opgesteld. In al deze documenten heeft energietransitie een belangrijke plek. Daarnaast stelt de provincie samen met gemeenten programma's voor verstedelijking (Regionale Programmering) en mobiliteit op. De provincie treedt graag zo vroeg mogelijk met andere overheden in overleg om de haalbaarheid en inpasbaarheid van initiatieven af te stemmen.

Provinciale Omgevingsvisie en (Interim) Omgevingsverordening

Op 1 april 2021 zijn de provinciale Omgevingsvisie en de (Interim) Omgevingsverordening in werking getreden. De provincie beoordeelt (gemeentelijke) plannen voor concrete locaties op basis de Omgevingsvisie provincie Utrecht en (Interim) Omgevingsverordening provincie Utrecht. De (Interim) Omgevingsverordening bevat onder meer regels voor bestemmingsplannen. In relatie tot zonnevelden en windenergie zijn in ieder geval de volgende provinciale regels belangrijk:

Natura 2000-gebieden en Ganzenrustgebieden (artikelen 5.4 en 5.5 van de provinciale (Interim) Omgevingsverordening)

Natura 2000-gebieden en Ganzenrustgebieden zijn in de (Interim) Omgevingsverordening uitgesloten voor zonnevelden en windenergie. In deze RES 1.0 zijn daarom geen zoekgebieden opgenomen die in een van beide categorieën gebieden liggen.

Natuurnetwerk Nederland (NNN) en Groene Contour (artikelen 6.1 t/m 6.11)

De (Interim) Omgevingsverordening stelt regels en voorwaarden aan ontwikkelingen in het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en de Groene Contour, om de natuurwaarden in deze gebieden te beschermen. Zonnevelden en windenergie zijn hier niet uitgesloten, mits aan deze voorwaarden wordt voldaan. Voorbeelden van de zoekgebieden waar NNN aan de orde is zijn bijvoorbeeld:

a. Het zoekgebied tussen de A12 en spoorlijn Utrecht-Arnhem, ten oosten van Bunnik (gemeente Zeist)
b. De zoekgebieden langs de A12 nabij Utrechtse Heuvelrug
c. De zoekgebieden ten zuiden van de N225 in de gemeente Utrechtse Heuvelrug

Weidevogelkerngebieden (artikel 6.12)

Ontwikkeling van zonnevelden en windturbines in weidevogelkerngebieden is mogelijk, mits de kwaliteit van het leefgebied van de weidevogels aantoonbaar per saldo minimaal wordt behouden. Voorbeelden van zoekgebieden in of nabij weidevogelkerngebieden zijn onder andere: zoekgebieden ten westen van Oudewater

Stiltegebieden (artikelen 9.22 t/m 9.27)

In stiltegebieden gelden voorwaarden voor windturbines. Deze voorwaarden zijn onder andere dat windturbines in een in de omgeving passende combinatie van meerdere windturbines moeten worden opgesteld en dat de windturbines zodanig worden opgesteld dat de effecten op het stiltegebied zo beperkt mogelijk zijn. Zoekgebieden nabij stiltegebieden liggen onder andere in Vijfheerenlanden en de Lopikerwaard.

Cultuurhistorische Hoofdstructuur en de UNESCO-genomineerde Hollandse Waterlinies en Neder-Germaanse Limes (artikelen 7.1 t/m 7.8, 10.6f, 10.6g)

Er zijn ook gebieden waar bijzondere cultuurhistorische waarden gelden, zoals bijvoorbeeld de gebieden die liggen in de Nieuwe Hollandse Waterlinie of de Grebbelinie. Zonnevelden en windenergie kunnen hier alleen worden ingepast wanneer sprake is van bescherming en benutting van deze waarden, of van instandhouding en versterking van deze waarden (UNESCO-genomineerde gebieden). Dit kan inhouden dat locaties slechts deels, of helemaal niet benut kunnen worden, of dat schaal en vormgeving aan de cultuurhistorische waarden moeten worden aangepast. Deze gebieden met cultuurhistorische waarden, die soms overlappen met zoekgebieden voor zonnevelden of windturbines, zijn onder andere:

a. Hollandse Waterlinies (Nieuwe Hollandse Waterlinie en Stelling van Amsterdam)
b. Militair erfgoed: o.a. het zoekgebied langs de aan de oostzijde van de gemeente Utrechtse Heuvelrug nabij Veenendaal (de Grebbelinie)
c. Agrarisch cultuurlandschap: o.a. de zoekgebieden rond Kamerik
d. Neder-Germaanse Limes: o.a. zoekgebieden langs de infrastructuur bij Woerden
e. Zones met historische buitenplaatsen
f. Historische infrastructuur en archeologisch waardevolle zones

Figuur 12 Nieuwe Hollandse Waterlinie en Stelling van Amsterdam

Naast bovengenoemde regels bevat de (Interim) Omgevingsverordening nog andere voorwaarden op gebied van watersystemen, bodem en ondergrond, landschap, recreatie en natuur. Voor het complete overzicht zie de (Interim) Omgevingsverordening van de provincie Utrecht: https://omgevingswet.provincie-utrecht.nl/naar-een-visie/download-interim-omgevingsverordening.

Figuur 21 Natuur Netwerk Nederland

In de Wet natuurbescherming (Wnb) is opgenomen dat er toestemming (vergunning of ontheffing) nodig kán zijn. De provincie is bevoegd gezag voor het beoordelen van aanvragen en verlenen van toestemmingen in het kader van de Wnb. In de praktijk is voor vrijwel ieder (grootschalig) windpark of zonneveld toestemming op grond van de Wnb nodig. In sommige gevallen zijn de effecten te omvangrijk en kan er geen toestemming verleend worden. De Wnb is overal in Nederland van toepassing en zodoende is dit een aandachtspunt bij alle zoekgebieden in deze RES 1.0.

Op de website van de provincie Utrecht is een informatiepagina te vinden over de Wnb en de te doorlopen procedures (door initiatiefnemers voor windenergie): https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/energie-en-klimaat/wind/windturbineparken-en-de-wet-natuurbescherming.

2021

Analyse Zonnepotentie en Gerealiseerd

U16 RES Regionale Energie Strategie

Deventer, 6 april 2021

www.duurzaamheidskaart.nl

Inhoudsopgave

1 Zonnekaart 3

Werkwijze 3

2 Zonnepotentie 4

2.1 Parameters 4

2.2 Geschikt dakoppervlak 4

2.3 Bepaling geschiktheid 4

2.4 Bronbestanden en peildatum 5

3 Gerealiseerde zonnepanelen 6

3.1 Werkwijze 6

3.2 Parameters 6

4 Analyse zonnepotentie 7

4.1 Specificatie en algemene gegevens 7

4.2 Dak met 'Zonnepanelen' (grootschalig) 7

4.3 Dak met 'Zonnepanelen' (kleinschalig) 7

4.4 Beschermd stads- en dorpsgezicht 7

4.5 Gemeenten 8

4.6 Postcodegebieden 8

4.7 Buurten 11

T 0570 - 74 60 70
E info@mapgear.nl
W www.duurzaamheidskaart.nl

Postadres
Postbus 2235
7420 AE Deventer

Bezoekadres
Zutphenseweg 6
7418 AJ Deventer

DUURZAAMHEIDSKAART PRO

RES 1.0 | **Regio U16** | Onderzoek Zon op dak

1 Zonnekaart

De Zonnekaart is een via internet toegankelijke webapplicatie waarmee gebouweigenaren kosteloos en onafhankelijk van de markt zelf kunnen bekijken wat ze kunnen verdienen aan de zon. De Zonnekaart toont de geschiktheid van elk pand voor zonne-energie, inclusief het aantal zonnepanelen dat op het dak past, de te behalen opbrengst (in energie, geld en CO2reductie) en de terugverdientijd van de installatie.
Naast de Zonnekaart website biedt MapGear de achterliggende kaartlagen ook aan als GIS-bestanden. Hierdoor worden de data breder bruikbaar in bijvoorbeeld uw eigen kaartviewer of GIS-systeem. De kaartlagen kunnen worden ingezet voor ruimtelijke analyses, desgewenst in combinatie met andere databronnen die betrekking hebben op energiebesparing en duurzame opwekking, zoals een integrale Energieatlas.

Werkwijze

De potentie van gebouwen voor zonnepanelen is bepaald door een zoninstralingsanalyse op basis van het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN3), een actueel gebouwbestand (BAG) en KNMI-gegevens. De Zonnekaart dataset is reeds beschikbaar en wordt o.a. gebruikt in alle Zonnekaart websites van provincie Utrecht.
Wij maken gebruik van een geoptimaliseerd en in de praktijk getoetst analysemodel dat zich heeft bewezen in ruim 150 gemeenten die de Zonnekaart dagelijks gebruiken. Naast de dakvorm, hellingshoek en oriëntatie van dakdelen wordt ook rekening gehouden met schaduwwerking door bv. gebouwen of bomen. Ook wordt rekening gehouden met een veiligheidsmarge van 50 cm t.o.v. dakranden en met de paneelafmetingen van gangbare zonnepanelen. We garanderen een betrouwbaarheid van minimaal 90%, vanwege de resolutie van het gebruikte AHN3 hoogtemodel. In de praktijk ligt dit gemiddeld vaak hoger (ca. 95%).

Figuur 1: Kaart van gebied Regionale Energie Strategie U16

DUURZAAMHEIDSKAART PRO

2 Zonnepotentie

2.1 Parameters

Voor de berekening van zonnepotentie per gebouw zijn onderstaande parameters gebruikt.

Pand-ID	Het bijbehorende BAG pand-id, waarmee dit dataset weer te koppelen is aan eventuele verdere BAG-gegevens
Categorie	De geschiktheidscategorie waarin dit pand is geclassificeerd: **1:** Zeer ongeschikt **2:** Ongeschikt **3:** Gemiddeld **4:** Geschikt **5:** Zeer geschikt
Aantal PV	Aantal zonnepanelen dat op dit pand geplaatst kan worden
Vermogen	Het werkelijke vermogen in kw/h per jaar dat de pv-installatie op kan leveren. Dit is berekend op basis van zonnepanelen met een vermogen van 285 Wp en een rendementsfactor van 0,88 voor de maximale capaciteitsconversie naar kW/h.
CO2-reductie	De CO2-reductie per jaar die ontstaat bij plaatsing van de zonnepanelen op dit pand.
Opbrengst	De opbrengst toont de verwachte opbrengst na 20 jaar. Hierbij wordt een installatieprijs aangehouden van € 1,65 per Wp, een regeneratie per jaar van 0,85%, een elektriciteitsprijs van € 0,23 per kWh en een elektriciteitsprijsstijging van 3% per jaar.
Terugverdientijd	De terugverdientijd in jaren berekend op basis van de inkomsten minus uitgaven. Een waarde van -1 betekent een terugverdientijd die hoger is dan 20 jaar.

2.2 Geschikt dakoppervlak

Voor het berekenen van het geschikte dakoppervlak gaan we uit van de volgende uitgangspunten:

Per pand: "Aantal zonnepanelen x 1,6"

Hiermee bereken je het netto dakoppervlak. Dat is dus niet het (bruto) totale dakoppervlak, maar de werkelijk berekende (netto) m² zonnepanelen. Hierbij wordt rekening gehouden met 50cm aftrek langs dakranden en de montagewijze (bij platte daken op frames met voldoende tussenruimte).

2.3 Bepaling geschiktheid

De classificatie van geschiktheid vindt plaats op basis van de hoeveelheid zoninstraling op de dakdelen, gemeten in kWh/m2/jaar. Het uitgangspunt hierbij is:

Zeer geschikt:	***> 1130***
Geschikt:	***910 - 1130***
Gemiddeld:	***690 - 910***
Ongeschikt:	***470 - 690***
Zeer ongeschikt:	***< 470***

DUURZAAMHEIDSKAART PRO

GESCHIKTHEID DAKDELEN

Let wel, je moet er rekening mee houden dat er een optimalisatie in het proces is ingebouwd. Per adres is gekeken hoeveel dakdelen (in de verschillende geschiktheidsklassen) aanwezig zijn en op basis hiervan is de score van het gehele gebouw (adres) bepaald. Wordt er bijvoorbeeld zowel een zeer geschikt dakdeel (met voldoende oppervlakte) als een gemiddeld geschikt dakdeel aangetroffen, dan wordt het gebouw als 'zeer geschikt' aangemerkt. Het 'gemiddelde' dakdeel wordt dan buiten beschouwing gelaten, omdat er een beter dakdeel is. Is er op een gebouw alleen een gemiddeld geschikt dakdeel, dan wordt dit deel wel meegenomen (en zal het gebouw geclassificeerd worden als 'gemiddeld' geschikt).

2.4 Bronbestanden en peildatum

Voor de berekening van de zonnepotentie is gebruik gemaakt van 2 bronbestanden

- **BAG**: voor de gebouwcontouren is gebruik gemaakt van de BAG, om zo per gebouw inzichtelijk te maken wat de potentie, realisatie en benutting is van zonnepanelen.
- **AHN**: voor het bepalen van de geschiktheid van gebouwen voor zonnepanelen is gebruik gemaakt van het meest recent beschikbare Actueel Hoogtebestand Nederland. Voor de provincie Utrecht is deze ingewonnen tussen 2014 en 2016. In 2022 komt een nieuwe versie van dit hoogtebestand beschikbaar. Dat betekent dat alleen van panden met een bouwjaar tot 2016 de geschiktheid voor zonnepanelen is bepaald.

3 Gerealiseerde zonnepanelen

3.1 Werkwijze

De aanwezige zonnepanelen zijn gedetecteerd op basis van een door de provincie Utrecht aangeleverde luchtfoto met een resolutie van 10 cm x 10 cm met peildatum 2020. Onze werkwijze bestaat uit een volledige visuele inspectie. Zodoende wordt de aanwezigheid van een PV-installatie inclusief het aantal zonnepanelen vermeld.

Figuur 2: Detectie zonnepanelen o.b.v. luchtfoto

3.2 Parameters

Voor ieder dakvlak is het aantal gerealiseerde zonnepanelen gedetecteerd. Hierbij is geen rekening gehouden met de grootte van zonnepanelen of het vermogen van een zonnepaneel. Na detectie zijn alle resultaten geaggregeerd naar gebouwniveau, zo is voor ieder gebouw het aantal gerealiseerde zonnepanelen bepaald.

Op basis van het aantal gerealiseerde zonnepanelen, een theoretisch vermogen van 285wp en een rendementsfactor van 0,88 is het totale vermogen en de potentiële opwek bepaald. Een grootschalige installatie van 15kWP bestaat daarmee uit circa 53 zonnepanelen.

4 Analyse zonnepotentie

4.1 Specificatie en algemene gegevens

Voor het potentieel aan zonnepotentie in de RESU16 is een analyse uitgevoerd met de volgende uitgangspunten:

- Voor de **potentie** zijn alleen gebouwen in de categorie 3 t/m 5 opgenomen. Dat betreft de panden met een gemiddelde, geschikte en zeer geschikte potentie.
- Gebouwen waarvan geen potentie is berekend, maar waarbij wel **gerealiseerde** zonnepanelen zijn gedetecteerd zijn ook opgenomen in de analyse.
- Alleen **grootschalige** PV-installaties (> 15kWP) zijn opgenomen in de analyse, tenzij anders vermeld.
- **Gemeenten**: Bunnik, De Bilt, De Ronde Venen, Houten, IJsselstein, Lopik, Montfoort, Nieuwegein, Oudewater, Stichtse Vecht, Utrecht, Utrechtse Heuvelrug, Vijfheerenlanden, Wijk bij Duurstede, Woerden, Zeist.

4.2 Dak met 'Zonnepanelen' (grootschalig)

Totaal aantal geschikte panden:	22.170
Totaal potentiële zonnepanelen:	5.786.420
Totaal gerealiseerde zonnepanelen:	772.673
Totale potentiële electriciteitsopbrengst (kWh per jaar):	1.349.038.134
Totale gerealiseerde electriciteitsopbrengst (kWh per jaar):	193.786.388

4.3 Dak met 'Zonnepanelen' (kleinschalig)

Totaal aantal geschikte panden:	354.081
Totaal potentiële zonnepanelen:	4.203.350
Totaal gerealiseerde zonnepanelen:	629.931
Totale potentiële electriciteitsopbrengst (kWh per jaar):	895.336.932
Totale gerealiseerde electriciteitsopbrengst (kWh per jaar):	157.862.649

4.4 Beschermd stads- en dorpsgezicht

Totaal aantal geschikte panden:	769
Totale potentiële zonnepanelen:	107.434
Aantal gerealiseerde zonnepanelen:	5.896

4.5 Gemeenten

Naam	Aantal gebouwen	Potentie PV	Gerealiseerd PV	Benut (%)
Bunnik	640	141.041	13.759	10
De Bilt	1.031	194.990	14.028	7
De Ronde Venen	1.753	465.733	25.057	5
Houten	1.195	301.836	75.922	25
IJsselstein	641	173.439	16.128	9
Lopik	1.109	205.627	28.017	14
Montfoort	630	167.539	38.766	23
Nieuwegein	1.076	452.839	125.681	28
Oudewater	641	121.563	12.029	10
Stichtse Vecht	1.681	346.761	29.805	9
Utrecht	4.567	1.526.439	189.310	12
Utrechtse Heuvelrug	1.315	231.123	32.140	14
Vijfheerenlanden	2.116	586.067	74.615	13
Wijk bij Duurstede	729	151.957	17.594	12
Woerden	1.947	452.285	54.555	12
Zeist	1.097	264.244	25.267	10

4.6 Postcodegebieden

Naam	Aantal gebouwen	Potentie PV	Gerealiseerd PV	Benut (%)
1391	285	43.725	6.103	14
1393	68	9.385	1.213	13
1396	103	15.435	2.166	14
1426	65	8.989	730	8
1427	27	8.529	0	0
3401	377	113.349	9.218	8
3402	146	32.297	3.043	9
3403	40	12.333	2.819	23
3404	78	15.460	1.048	7
3405	313	57.454	10.757	19
3411	543	111.958	11.526	10
3412	96	14.648	949	6
3413	7	664	56	8
3415	150	20.903	4.729	23
3417	486	140.211	22.597	16
3421	347	77.022	7.341	10
3425	127	18.600	1.812	10
3431	169	34.104	1.929	6
3432	93	20.158	1.469	7
3433	210	95.347	50.891	53
3434	44	8.312	616	7
3435	35	17.018	3.356	20
3436	9	2.180	52	2
3437	126	23.964	9.211	38
3438	84	28.636	757	3

3439	306	223.120	57.400	26
3441	46	6.452	1.421	22
3442	113	28.546	2.980	10
3443	180	42.105	3.322	8
3444	14	2.737	223	8
3445	75	23.441	1.431	6
3446	149	56.422	5.736	10
3447	122	55.193	2.488	5
3448	90	15.843	3.535	22
3449	228	59.536	3.469	6
3451	140	25.834	10.616	41
3452	59	19.468	2.172	11
3453	26	6.251	80	1
3454	355	117.149	13.199	11
3455	51	5.990	1.789	30
3461	144	27.328	16.169	59
3464	96	13.255	498	4
3467	71	12.686	2.378	19
3471	314	45.745	8.375	18
3474	207	34.748	8.923	26
3481	409	81.517	12.652	16
3511	150	37.526	2.808	7
3512	160	22.021	1.055	5
3513	63	12.203	850	7
3514	33	5.102	184	4
3515	56	12.383	758	6
3521	48	52.133	5.279	10
3522	59	12.921	1.165	9
3523	96	22.428	2.134	10
3524	125	27.512	1.670	6
3525	64	11.766	2.292	19
3526	239	96.991	8.296	9
3527	147	52.660	1.845	4
3528	74	33.883	1.018	3
3531	61	11.906	899	8
3532	48	10.163	594	6
3533	71	15.138	2.267	15
3534	106	50.931	7.917	16
3541	27	4.792	1.786	37
3542	483	338.803	41.926	12
3543	133	73.174	8.213	11
3544	115	25.009	4.359	17
3545	42	10.512	204	2
3546	71	9.207	492	5
3551	46	11.895	132	1
3552	66	14.148	731	5
3553	31	3.908	404	10
3554	50	10.362	377	4
3555	105	22.983	1.284	6
3561	63	16.201	5.229	32
3562	100	28.771	2.833	10

3563	85	20.886	9.816	47
3564	92	13.829	2.901	21
3565	191	84.606	2.896	3
3566	34	8.386	288	3
3571	61	10.608	2.052	19
3572	81	11.513	875	8
3573	45	8.269	3.915	47
3581	79	14.011	998	7
3582	71	19.252	1.556	8
3583	20	4.952	69	1
3584	211	92.311	17.490	19
3585	34	5.692	9.597	100
3601	109	20.904	733	4
3602	84	22.484	727	3
3603	69	13.135	561	4
3604	49	11.592	150	1
3605	54	13.734	582	4
3606	57	36.024	194	1
3607	45	11.688	5.456	47
3608	20	3.602	116	3
3611	18	1.912	0	0
3612	88	13.962	2.519	18
3615	136	20.601	1.249	6
3621	366	90.168	5.952	7
3626	91	13.642	1.098	8
3628	263	34.122	3.264	10
3631	67	13.317	34	0
3632	132	21.494	5.456	25
3633	76	13.345	1.474	11
3634	25	2.251	276	12
3641	587	269.791	8.411	3
3642	18	2.688	26	1
3643	16	2.011	84	4
3645	278	44.573	3.148	7
3646	155	27.421	832	3
3648	219	42.571	3.557	8
3701	153	24.220	1.945	8
3702	48	7.345	384	5
3703	70	12.528	1.592	13
3704	144	37.132	3.644	10
3705	134	40.513	1.570	4
3706	39	8.822	999	11
3707	136	32.775	1.720	5
3708	76	20.546	2.948	14
3709	33	9.933	47	0
3711	19	2.817	67	2
3712	92	22.296	5.009	22
3721	145	37.393	1.114	3
3722	56	10.837	458	4
3723	155	29.912	3.628	12
3731	79	18.483	698	4

3732	105	18.776	2.553	14
3734	108	40.292	4.391	11
3735	45	5.025	951	19
3737	186	29.643	2.577	9
3738	142	24.614	1.706	7
3739	27	4.731	45	1
3941	256	49.218	3.281	7
3945	187	38.612	3.418	9
3947	168	24.295	4.518	19
3951	55	8.149	460	6
3953	126	22.639	6.056	27
3956	261	46.490	6.037	13
3958	180	25.542	1.544	6
3959	137	26.243	2.188	8
3961	269	68.747	7.472	11
3962	105	20.303	2.186	11
3971	96	14.556	1.602	11
3972	204	38.286	10.972	29
3981	280	81.746	6.863	8
3984	149	22.527	1.105	5
3985	211	36.768	5.791	16
3989	1	177	0	0
3991	279	94.773	8.670	9
3992	233	77.333	6.269	8
3993	23	2.697	163	6
3994	152	32.170	2.841	9
3995	43	14.347	842	6
3997	107	20.937	50.945	100
3998	292	49.871	5.505	11
3999	66	9.708	687	7
4121	85	12.657	1.328	10
4122	54	8.491	331	4
4124	102	16.739	769	5
4126	82	12.690	836	7
4128	222	37.120	8.087	22
4131	240	188.788	34.380	18
4132	65	7.888	694	9
4133	35	8.011	1.335	17
4141	87	13.175	872	7
4142	71	27.983	671	2
4143	285	86.527	7.220	8
4145	92	17.154	842	5
4163	11	1.731	0	0
4231	222	59.114	11.195	19
4233	89	19.387	1.074	6
4235	63	11.707	1.826	16
4243	114	20.594	1.175	6
4245	139	25.637	1.343	5
4247	57	10.497	637	6

Naam	Aantal gebouwen	Potentie PV	Gerealiseerd PV	Benut (%)
2e Daalsebuurt en omgeving	33	9.657	28	0
Abcoude Buitengebied	183	27.850	4.966	18
Abcoude-Noordoost	77	13.060	886	7
Abcoude-Zuidwest	25	2.815	251	9
Abstede, Tolsteegsingel e.o.	8	1.829	27	1
Achterdijk	14	1.898	200	11
Achterveld-Noord	3	189	0	0
Achterveld-Oost	2	159	0	0
Achterveld-West	20	4.126	36	1
Achterveld-Zuid	4	497	0	0
Achthoven	45	7.398	3.844	52
Akkers	7	1.282	116	9
Ameide Kern	67	16.080	836	5
Ameide Polder	19	2.941	199	7
Amerongen	95	16.081	599	4
Amstelhoek	27	8.529	0	0
Angstelkade	7	4.551	12	0
Antilopespoor	31	3.362	114	3
Austerlitz	13	1.978	67	3
Baambrugge Buitengebied	95	14.473	1.925	13
Baambrugge Dorp	8	962	241	25
Barwoutswaarder	44	14.741	1.969	13
Batau Noord	60	9.793	98	1
Batau Zuid	14	2.464	118	5
Bedrijvengebied Kanaleneiland	115	54.059	6.909	13
Bedrijvengebied Oudenrijn	212	91.752	6.231	7
Bedrijvengebied Papendorp	72	33.278	1.018	3
Bedrijvengebied Strijkviertel	2	890	0	0
Bedrijventerrein Barwoutswaarder	173	42.634	2.750	6
Bedrijventerrein Broekweg & Langshaven	96	39.539	3.521	9
Bedrijventerrein De Corridor	48	9.444	595	6
Bedrijventerrein De Wetering	74	55.070	5.971	11
Bedrijventerrein en omgeving	202	88.209	2.924	3
Bedrijventerrein Honthorst	86	22.407	866	4
Bedrijventerrein Lageweide	483	338.803	41.926	12
Bedrijventerrein Mijdrecht	282	165.630	4.260	3
Bedrijventerrein Polanen	63	35.466	3.114	9
Beerschoten-Oostbroek	52	11.829	1.862	16
Beneden Kerkweg	14	5.053	5.790	100
Benschop Boveneind-Benedeneind	230	41.868	6.760	16

Benschop-Dorp	82	15.525	3.997	26
Benschopperpoort en Het Podium	8	2.565	673	26
Bermen	3	649	56	9
Bethunepolder-Noord	24	2.904	1.496	52
Bethunepolder-zuid	22	4.916	279	6
Beukbergen	36	9.384	343	4
Bilthoven Centrum	50	9.279	392	4
Bilthoven Noord I	30	2.563	411	16
Bilthoven Noord II	42	11.341	1.508	13
Binnenstad	64	8.342	1.449	17
Bisonspoor	16	7.972	424	5
Bleekstraat en omgeving	9	801	0	0
Blikkenburg e.o.	3	392	0	0
Bloemen- en Bomenkwartier	43	10.302	2.114	21
Bloemstede	11	1.805	0	0
Blokhoeve	24	12.522	612	5
Blokland	44	8.182	338	4
Bogen	15	3.491	847	24
Bokkenbuurt	7	1.441	0	0
Boomstede	8	1.547	0	0
Borchen	3	630	293	47
Bosch en Duin	45	5.025	951	19
Boten	49	35.012	2.043	6
Bouwen	17	1.901	54	3
Brandenburg	62	15.606	778	5
Brede dijk	9	2.070	319	15
Breedeveen	5	400	102	26
Breedstraat en Plompetorengracht en omgeving	22	3.525	72	2
Breeveld	20	2.824	180	6
Breukelen Midden	36	6.096	306	5
Breukelen Noord	50	10.201	777	8
Breukelen Zuid	25	4.962	88	2
Broeckland	8	755	0	0
Brugakker	12	2.055	0	0
Bruggen	42	8.526	2.276	27
Buiten Wittevrouwen	57	8.045	526	7
Buitengebied Cothen	151	33.624	3.286	10
Buitengebied Harmelen	134	35.715	2.677	7
Buitengebied Houten Oost	20	2.596	190	7
Buitengebied Houten West	64	17.423	1.053	6
Buitengebied Kamerik	250	35.329	7.737	22
Buitengebied Langbroek	147	21.050	3.987	19
Buitengebied Schalkwijk Oost	39	8.708	658	8
Buitengebied Schalkwijk West	117	23.362	2.716	12
Buitengebied 't Goy	79	16.572	45.415	100

Buitengebied ten zuiden van Amsterdam-Rijnkanaal	54	9.556	1.101	12
Buitengebied Tull en 't Waal	16	2.212	14	1
Buitengebied Wijk bij Duurstede	104	19.550	2.833	14
Buitengebied Zegveld	164	29.344	8.775	30
Bunnik	177	60.869	3.232	5
Cabauw	59	11.932	589	5
Campen	11	1.358	38	3
Carré	97	16.114	808	5
Castellum Oost	4	418	0	0
Castellum West	2	1.695	0	0
Cattenbroek	57	13.529	12.121	90
Centrum Oost	18	7.973	358	4
Centrum ten noorden van de Vecht	9	705	0	0
Centrum ten zuiden van de Vecht	23	3.488	118	3
Centrum West	15	4.411	200	5
Centrumschil-Noord	53	10.750	459	4
Centrumschil-Zuid	57	8.255	1.195	14
Componistenbuurt	11	1.520	150	10
Corridor	78	43.611	1.693	4
Cothen	36	4.988	132	3
Couwenhoven	6	1.495	0	0
Cronenburgh	3	425	69	16
Crosesteijn	7	635	0	0
De Bilt Oost	56	7.724	691	9
De Bilt West	42	7.061	307	4
De Bilt Zuid	19	7.322	114	2
De Clomp	15	5.145	578	11
De Engk	29	4.947	534	11
De Geer	11	1.782	240	13
De Hagen	3	586	0	0
De Heul	16	3.794	890	23
de Hoef	8	814	72	9
de Hoef Buitengebied	57	8.175	658	8
De Horden Parckwijk	7	1.514	48	3
De Horden Schepen	5	717	221	31
De Horden Stenen en Ovens	2	421	0	0
De Horst en De Akker	21	2.847	54	2
De Hoven en De Boomgaard	6	471	55	12
De Leijen	38	7.123	520	7
de Maricken-Veenzijde	33	5.225	261	5
De Meern-Noord	41	9.053	1.291	14
De Meern-Zuid	91	17.488	6.150	35
de Noort syde	9	3.542	981	28
De Poel	11	5.172	0	0
De Rivieren	6	622	0	0
De Staart	4	176	1.680	100

De Tuinen	6	619	0	0
De Wereldsteden	3	703	92	13
De Wiers	158	89.658	32.833	37
De Wijngaard	8	1.428	70	5
Den Dolder-Noord	55	19.252	2.816	15
Den Dolder-Zuid	40	19.412	1.462	8
Dichterswijk	18	8.881	733	8
Diefdijk (gedeeltelijk)	30	4.237	772	18
Diemerbroek	83	11.847	442	4
Dijnselburg	72	25.024	1.045	4
Domplein, Neude, Janskerkhof	58	6.732	364	5
Doorn-Centrum	38	4.367	87	2
Doorn-West	46	15.628	784	5
Doorn-Zuid	35	5.676	761	13
Doorslag	35	17.018	3.356	20
Dorp Schalkwijk Oost	104	13.320	1.390	10
Dorp Schalkwijk West	32	4.481	741	17
Dorp 't Goy	16	2.054	457	22
Driebergen-Noord	14	4.473	218	5
Driebergseweg	23	3.892	214	5
Driehoven	16	3.228	643	20
Drift-Sportlaan en Bornia	12	2.814	1.596	57
Duivenkamp	5	1.012	92	9
Egelantierstraat, Mariëndaalstraat e.o.	14	1.858	132	7
Elinkwijk en omgeving	22	2.450	390	16
Erven	9	1.674	43	3
Europakwartier	33	4.896	926	19
Everdingen	23	3.325	204	6
Fazantenkamp	12	2.501	0	0
Fokkesteeg	36	7.467	0	0
Frankenhof	17	3.357	242	7
Friezenbuurt	6	4.184	0	0
Gaarden	3	280	0	0
Galecop	75	16.601	9.047	54
Galgenwaard en omgeving	40	19.272	6.158	32
Geer	27	5.424	738	14
Geestdorp	14	2.737	223	8
Gerverscop	66	9.906	5.604	57
Geuzenwijk	17	4.086	24	1
Gilden	10	1.364	0	0
Graaf	83	11.378	1.251	11
Grassen	5	2.237	388	17
Grauwaart	14	3.067	936	31
Griffensteijn en Kersbergen	13	3.569	1.499	42
Groenbuffer noord	5	1.847	770	42
Groenekan Buitengebied	143	21.087	2.440	12
Groenekan Kern	43	8.556	137	2
Groenlust	1	158	32	20
Groenvliet	20	7.881	1.536	19
Haarrijn	13	955	790	83

Haarzuilens en omgeving	69	12.166	6.363	52
Hagen	5	746	163	22
Hagestein	14	1.402	180	13
Halve Maan-Noord	7	613	0	0
Halve Maan-Zuid	9	3.522	1.293	37
Harmelen-Noord (dorp)	27	3.310	50	2
Harmelen-Zuid (dorp)	31	5.003	669	13
Hazenveld en Overwaard	6	1.362	0	0
Heeswijk	66	19.970	1.599	8
Hei- en Boeicop Kern	25	2.417	88	4
Hei- en Boeicop Polder	49	7.752	526	7
Hekendorpse buurt	65	12.210	2.374	19
Het Hart	9	3.140	59	2
Het Klooster	31	13.708	33.805	100
Het Slot en omgeving	25	3.429	93	3
Het Staatse	4	703	302	43
Het Zand-Oost	23	3.815	881	23
Het Zand-West	24	4.305	1.137	26
Hoefijzer	3	182	28	15
Hoeker Polder	33	4.622	785	17
Hoenderdaal en Emmalaan	33	8.925	3.759	42
Hoenkoopse buurt	84	13.936	1.163	8
Hoeven	14	3.041	106	3
Hof van Wulven	3	1.087	10	1
Hofland	18	4.621	506	11
Hoge Dennen	31	10.281	656	6
Hoge Landen	3	187	0	0
Hoge Weide	11	1.417	626	44
Hogebrug	14	1.391	36	3
Hogewaard	15	1.491	112	8
Hollandsche Rading Buitengebied	21	3.105	45	1
Hollandsche Rading Kern	6	1.626	0	0
Honen	2	116	446	100
Hooch Boulandt	21	7.924	781	10
Hoog-Catharijne NS en Jaarbeurs	58	53.615	6.198	12
Hoogzandveld	12	1.965	542	28
Houten	13	1.878	94	5
Hoven	6	376	0	0
Huis de Geer	8	7.418	0	0
Huis ter Heide-Noord	15	2.194	0	0
Huis ter Heide-Zuid	17	5.180	1.924	37
Huizingalaan, K. Doormanlaan en omgeving	24	4.224	137	3
IJsseloevers	16	8.090	0	0
IJsselstein-Binnenstad	15	1.619	0	0
IJsselveld-Oost	43	7.975	320	4
IJsselveld-West	17	5.168	426	8
Industrieterrein Hagestein	46	59.478	4.123	7
Industrieterrein Lage Dijk	55	34.876	3.200	9

Industrieterrein Maarssenbroek	55	35.411	194	1
Industrieterrein Vianen	131	104.783	27.693	26
Industrieweg-Tolakkerweg	26	5.163	704	14
Jaarsveld	6	517	0	0
Julianapark en omgeving	9	871	14	2
Jutphaas Wijkersloot	125	19.027	884	5
Kaden	62	30.023	1.437	5
Kamelenspoor	5	936	44	5
Kamerik (dorp)	51	8.809	255	3
Kanaleneiland-Noord	68	19.970	1.200	6
Kanaleneiland-Zuid	81	19.750	905	5
Kanis	13	1.607	383	24
Kasteelkwartier	23	4.165	0	0
Kedichem	68	12.228	637	5
Kerckebosch	36	8.287	2.078	25
Kerklaan	12	1.756	192	11
Kern Hekendorp	6	476	4	1
Kern Hoenkoop	2	316	0	0
Kern Oudewater	40	5.911	467	8
Kern Papekop	13	1.408	56	4
Kievitsbuurt	1	146	0	0
Klein Hekendorp	10	1.592	345	22
Klein Hekendorp buitengebied	12	3.661	0	0
Kockengen Dorp	39	4.675	721	15
Kom Driebergen en Seminarie	42	5.203	420	8
Kromwijk	40	6.630	1.334	20
L. Napoleonplantsoen en omgeving	14	4.495	536	12
Laagraven	124	109.459	16.759	15
Laan van Nieuw-Guinea, Spinozaweg e.o.	17	4.147	444	11
Lakerveld	70	11.451	933	8
Landelijk gebied Noord	137	23.425	3.771	16
Landelijk Gebied noordzijde	1	84	0	0
Landelijk gebied Zuid	26	3.538	292	8
Landelijk Gebied zuidzijde	70	9.774	2.396	25
Landen	2	385	0	0
Landgoed Nijenrode	16	3.888	74	2
Lanenkwartier	10	3.221	24	1
Langbroek	21	3.245	531	16
Lange Elisabethstraat, Mariaplaats en omgeving	38	5.956	251	4
Lange Nieuwstraat en omgeving	36	6.757	133	2
Langerak	33	9.620	804	8
Langs de Lekdijk Lopikerwaard	156	57.254	4.302	8
Larenstein	22	7.336	210	3

Lauwerecht	31	7.086	605	9
Leerbroek kern	28	5.829	272	5
Leerbroek Polder	33	7.221	683	9
Leerdam-Centrum	57	7.261	63	1
Leerdam-Noord	32	8.610	517	6
Leerdam-Oost	30	5.914	809	14
Leerdam-West	71	27.983	671	2
Leersum	106	16.070	3.019	19
Leeuwesteyn	3	1.500	0	0
Leidsche Rijn-Centrum	11	2.460	1.529	62
Leidseweg en omgeving	15	3.904	332	9
Lekboulevard	14	3.718	0	0
Lekdijk tussen Jaarsveld en Schoonhoven	75	9.103	483	5
Lexmond Kern	39	5.479	168	3
Lexmond Polder	68	12.792	3.142	25
Linschoten	50	9.026	1.252	14
Loenen Dorpskern	8	981	8	1
Loenersloot Binnenweg	6	500	160	32
Loenersloot Dorp	2	138	0	0
Lombok-Oost	10	783	80	10
Lombok-West	20	2.983	240	8
Loolaankwartier en Beukenstein	24	4.451	1.388	31
Lopik-Dorp	74	10.313	1.224	12
Lopikerkapel	53	6.533	648	10
Lunetten-Noord	46	13.939	839	6
Lunetten-Zuid	78	13.508	831	6
Lyceumkwartier	45	8.730	517	6
Maarn waaronder Klein Amsterdam	35	5.793	280	5
Maarsbergen	27	5.974	316	5
Maarschalkerweerd en Mereveld	34	5.692	9.597	100
Maarsseveen	72	19.911	306	2
Maartensdijk Buitengebied	51	7.320	594	8
Maartensdijk Kern	65	12.131	408	3
Markveld	3	392	141	36
Máximapark	34	7.160	641	9
Meerkerk kern	95	30.682	4.549	15
Meerkerk Polder	50	15.606	1.367	9
Meerkers Broek	77	12.826	5.279	41
Meren	3	205	0	0
Merwestein	51	13.091	1.439	11
Middelkoop	68	12.076	512	4
Middelland-Noord	48	39.126	282	1
Middelland-Zuid	74	16.067	2.206	14
Mijdrecht Buitengebied	190	80.903	1.784	2
Mijdrecht Dorp	67	11.368	760	7
Mijnden	6	777	0	0
Molenland	11	1.960	0	0
Molenpolder	21	6.774	429	6

Molens	56	11.243	1.172	10
Molenvliet-Oost	18	3.583	659	18
Molenvliet-West	27	3.628	292	8
Monnikenhof en Amaliastein	18	5.407	655	12
Montfoort	149	59.256	6.768	11
Mooi Zeist	20	6.218	16	0
Mossen	11	2.142	20	1
Muren	6	2.548	0	0
Neckardreef en omgeving	40	11.691	391	3
Nieuw Engeland, Th. a. Kempisplantsoen en omgeving	43	9.662	397	4
Nieuw Hoograven-Noord	27	6.775	888	13
Nieuw Hoograven-Zuid	50	8.246	1.804	22
Nieuwegracht-Oost	27	2.871	460	16
Nieuwer Ter Aa	14	2.484	383	15
Nieuwersluis	13	2.027	0	0
Nieuwland Kern	16	2.587	75	3
Nieuwland Polder	57	10.685	162	2
Nieuwpoort	10	1.247	180	14
Nigtevecht Dorp	12	1.114	123	11
Nigtevecht Garsten	14	2.614	64	2
Nijenheim	11	2.162	0	0
Nijenoord, Hoogstraat en omgeving	15	3.228	475	15
Nobelstraat en omgeving	22	2.585	26	1
Noord Houdringe	3	787	66	8
Noorderwaard-Noord	3	637	0	0
Noorderwaard-Zuid	12	1.346	0	0
Odijk	70	11.415	380	3
Omgeving Goudestein	6	1.401	104	7
Ondiep	30	4.981	172	3
Oog in Al	17	2.494	250	10
Oorden	7	1.353	28	2
Op Buuren	37	7.083	383	5
Oranjekwartier	7	1.025	0	0
Otterspoorbroek	20	3.690	22	1
Oud Hoograven-Noord	13	2.886	133	5
Oud Hoograven-Zuid	15	3.581	488	14
Oude Dorp	22	3.169	686	22
Oude Stad	30	2.945	163	6
Oudeweg	27	5.869	488	8
Oudover	6	478	9	2
Oudwijk	26	6.515	472	7
Oud-Zuilen	18	1.912	0	0
Over Oudland	50	26.522	1.606	6
Overbosch	4	1.208	0	0
Overige verspreide huizen Vianen	36	4.680	261	6
Paardenveld	42	15.030	450	3
Panoven	16	2.953	1.609	54

Park Oudegein	9	793	74	9
Parkwijk-Noord	10	1.801	317	18
Parkwijk-Zuid	19	4.549	284	6
Patijnpark	39	4.415	147	3
Pauwenkamp	5	2.387	454	19
Pijlsweerd-Noord	21	3.869	0	0
Pijlsweerd-Zuid	42	8.334	850	10
Plettenburg	87	77.585	20.600	27
Polanen	5	948	250	26
Polder Aetsveld	26	3.200	442	14
Polder Angstelkade	12	1.614	0	0
Polder Breukelen Proosdij	33	3.850	1.741	45
Polder Breukelerwaard	15	2.322	36	2
Polder Dorssewaard	22	3.962	513	13
Polder Garsten	25	5.346	4.139	77
Polder Garsten Noord	16	2.457	584	24
Polder Groot Oud Aa	61	8.174	1.153	14
Polder Het Honderd	10	1.768	0	0
Polder Holland	41	7.393	296	4
Polder Klein Oud Aa	29	4.118	100	2
Polder Kockengen	23	2.366	214	9
Polder Kortrijk	42	4.898	412	8
Polder Mijnden	19	2.197	22	1
Polder Nijenrode	22	3.351	659	20
Polder Oud Over	12	928	72	8
Polder Oukoop	77	11.158	715	6
Polder Portengen	68	9.083	391	4
Polder Spengen	38	4.764	483	10
Polder Sticht	6	1.160	0	0
Poldergebied Loenersloot	17	1.613	116	7
Poldergebied Overvecht	23	4.783	260	5
Polders	4	685	0	0
Polsbroek-Dorp	23	2.582	20	1
Polsbroek-Noordzijdseweg-Zuidzijdseweg	128	18.382	4.709	26
Poorten	10	1.076	41	4
Portengense Brug	32	4.843	270	6
Prins Bernhardplein en omgeving	63	15.677	89	1
Proostdijland	23	4.693	983	21
Putkop	87	18.031	3.309	18
Queeckhovenplein en omgeving	3	340	100	29
Reigerskamp	6	1.470	1.000	68
Reijerscop	64	9.552	343	4
Reizende man	14	4.587	385	8
Ridderoordsche Bossen	45	8.885	1.189	13
Rietveld	72	17.983	980	5
Rijnenburg	81	10.947	492	4
Rijnhuizen	84	24.319	4.246	17
Rijnsweerd	85	15.457	2.260	15
Rijnvliet	30	7.882	204	3

Rijpickerwaard	6	429	0	0
Rivierenwijk	63	14.967	1.285	9
Rozendaal	19	2.676	363	14
Rubenslaan en omgeving	35	9.949	676	7
Ruige weide	25	4.358	729	17
Schaakbuurt en omgeving	34	6.529	353	5
Schaften	43	12.141	2.382	20
Scheendijk	11	1.970	66	3
Schepen	24	17.712	340	2
Schepenbuurt, Cartesiusweg e.o.	106	50.931	7.917	16
Schildersbuurt	17	4.520	69	2
Schilderskwartier	113	24.921	2.032	8
Schoonrewoerd	94	17.113	858	5
Slagen	6	1.599	137	9
Sloten	7	615	0	0
Sluis	3	366	39	11
Snel en Polanen	54	12.216	1.204	10
Snelrewaard	127	18.600	1.812	10
Soestdijkerweg en omgeving	13	1.628	113	7
Spechtenkamp	4	566	10	2
Sporen	20	5.042	276	5
Sportpark Mijdrecht	6	1.044	26	2
Springweg en omgeving Geertebuurt	19	3.126	0	0
Staatsliedenbuurt	49	8.774	209	2
Staatsliedenkwartier	72	26.706	1.631	6
Stadscentrum	53	15.995	1.055	7
Station NS	9	5.903	0	0
Stenen	5	633	28	4
Sterrenberg	24	5.538	2.742	50
Sterrenwijk	1	88	0	0
't Goyse Dorp	12	2.311	5.073	100
't Waal	43	6.345	655	10
Taag- en Rubicondreef en omgeving	46	10.738	2.900	27
Tabakshof en Heeswijk (gedeeltelijk)	6	886	31	3
Tappersheul	76	28.230	1.725	6
Terwijde-Oost	28	10.171	935	9
Terwijde-West	22	5.375	227	4
Tienhoven Kern	1	61	0	0
Tienhoven Polder	47	10.155	1.714	17
Tienhoven-Oud Maarsseveen	43	4.284	594	14
Tigrisdreef en omgeving	29	6.588	2.083	32
Tolsteeg en Rotsoord	48	11.265	1.113	10
Transwijk-Noord	75	29.059	589	2
Transwijk-Zuid	48	26.884	482	2
Tuindorp	60	14.014	126	1

Tuindorp en Van Lieflandlaan-West	31	5.390	504	9
Tuindorp-Oost	29	5.005	1.548	31
Tuinen	7	664	99	15
Tuinwijk-Oost	12	2.248	132	6
Tuinwijk-West	3	601	0	0
Tull	7	1.151	18	2
Twistvlied-Wickelhof	24	4.271	202	5
Uitweg	52	7.242	2.790	39
Utrecht Science Park	86	57.582	9.072	16
Utrechtseweg	63	16.957	1.653	10
Valkenheide	16	3.463	4	0
Valkenkamp	5	2.099	1.400	67
Vechten	10	1.197	95	8
Vechtzoom-noord, Klopvaart	27	5.654	179	3
Vechtzoom-zuid	67	17.018	9.707	57
Velden	8	1.150	0	0
Veldhuizen	32	6.839	80	1
Verbindingswegen	5	1.711	116	7
Verspreide huizen	8	697	0	0
Verspreide huizen Austerlitz	6	839	0	0
Verspreide huizen Everdingen	33	5.180	352	7
Verspreide huizen Helsdingen	16	2.206	680	31
Verspreide huizen Heuvelrug	12	929	0	0
Verspreide huizen in de Geldersche Vallei	72	12.392	5.164	42
Verspreide huizen in de Geldersche Vallei Overberg	70	16.238	2.023	12
Verspreide huizen in het Lage Gebied Darthuizen	66	10.672	829	8
Verspreide huizen in het Lage Land	61	10.837	735	7
Verspreide huizen in het noorden	15	1.343	102	8
Verspreide huizen in het Noorden	22	3.045	63	2
Verspreide huizen in het Oosten	46	5.803	384	7
Verspreide huizen in het zuiden	76	17.983	3.410	19
Verspreide huizen in het Zuidwesten	27	21.549	2.020	9
Verspreide huizen Leerdam	251	77.958	6.687	9
Verspreide huizen Lekdijk	73	8.532	945	11
Verspreide huizen Linschoten	76	13.821	3.688	27
Verspreide huizen Mastwijk	83	20.518	2.496	12

Verspreide huizen op de Heuvelrug	47	6.444	816	13
Verspreide huizen op de Heuvelrug-Oost	6	666	156	23
Verspreide huizen op de Heuvelrug-West	35	4.747	200	4
Verspreide huizen Overberg en De Haar	135	26.075	2.188	8
Verspreide huizen van Odijk	74	10.966	633	6
Verspreide huizen van Werkhoven	187	33.367	5.499	16
Vesten	64	22.656	1.613	7
Vijfheerenlanden	20	4.845	425	9
Vinkeveen Buitengebied	82	16.068	406	3
Vinkeveen Dorp	103	16.518	1.475	9
Vinkeveen Plassengebied	62	6.228	637	10
Vleuten	66	11.360	4.575	40
Vleuterweide-Noord/Oost/Centrum	31	8.183	1.691	21
Vleuterweide-West	24	3.715	100	3
Vleuterweide-Zuid	23	6.451	655	10
Vogelenbuurt	11	1.435	66	5
Vogelkwartier	22	5.254	526	10
Vogelwijk	47	14.094	1.105	8
Vollenhove	30	6.816	839	12
Voordorp en Voorveldsepolder	46	8.482	3.915	46
Vreeland Dorp	21	4.761	176	4
Vreeswijk	32	3.738	48	1
Waterrijk	15	4.696	1.114	24
Waters	5	581	72	12
Watervogelbuurt	16	3.327	317	10
Waverveen	9	701	0	0
Waverveen Buitengebied	146	26.720	832	3
Weidegebied	43	8.703	515	6
Weiden	3	186	0	0
Welgelegen	1	59	0	0
Welgelegen, Den Hommel	39	8.589	780	9
Welgelegen-Rosarium	16	2.782	231	8
Weltevreden	15	3.323	277	8
Werkhoven	31	3.901	408	10
Westbroek Buitengebied	38	8.675	627	7
Westbroek Kern	98	11.926	622	5
Weverwijk	18	3.032	98	3
Wielsekade	46	7.450	366	5
Wijk C	28	7.300	4	0
Wildbaan-Dennenburg	67	11.489	2.512	22
Wilhelminapark en omgeving	4	270	0	0
Willeskop	144	28.367	5.075	18
Wilnis Buitengebied	142	31.450	3.054	10

Wilnis Dorp	44	5.896	242	4
Wittevrouwen	26	2.750	324	12
Wolga- en Donaudreef en omgeving	17	5.463	2.329	43
Zambesidreef en omgeving	54	5.455	748	14
Zamenhofdreef en omgeving	78	23.031	2.498	11
Zandveld	12	1.249	30	2
Zandweg-Oostwaard	11	1.981	78	4
Zebraspoor	1	669	0	0
Zederik	34	4.874	531	11
Zeeheldenbuurt	8	931	0	0
Zeeheldenbuurt, Hengeveldstraat en omgeving	24	3.781	414	11
Zegveld (dorp)	43	5.404	148	3
Zeister Bos	59	17.160	1.052	6
Zevender	42	5.548	878	16
Zijderveld	53	8.406	331	4
Zogwetering	4	394	0	0
Zuiderwaard-Westerheul	31	5.759	630	11
Zuilen-Noord	40	7.668	1.095	14
Zuilenstein	29	5.064	135	3
Zwanenkamp	7	1.600	2.500	100

DUURZAAMHEIDSKAART PRO

www.duurzaamheidskaart.nl

Analyse zon-op-dak
RES U16

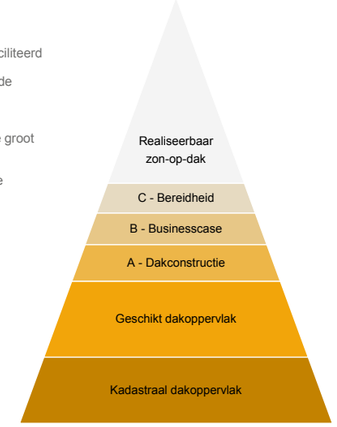
Maandag 15 maart 2021

STEDIN NET | VOOR DE NIEUWE ENERGIEGENERATIE

Doelstelling

Doelstelling gebruik Stedin kansenkaarten:
- De kansenkaarten zon-op-dak geven een indicatie hoeveel van het theoretisch dakpotentieel (in MWp) gefaciliteerd kan worden met bestaande Stedin netinfrastructuur in MS-ringen.
- De kansenkaarten geven eveneens een beeld op welke plekken een investering in de MS-ringen potentieel de meeste winst kan opleveren in termen van op te wekken vermogen uit zon-op-dak.

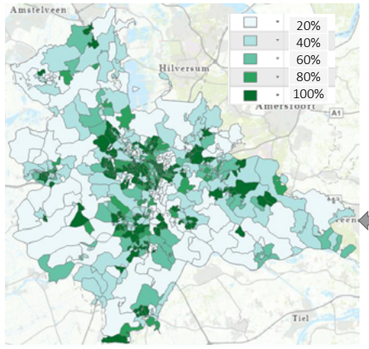
Het bod voor zon-op-dak realistisch maken:
Na vaststelling van het oppervlak van de (zeer) geschikte daken zijn er nog een aantal factoren die bepalen hoe groot het potentieel is voor daadwerkelijke realisatie van zon-op-dak:
A) Constructieve geschiktheid van daken.
B) De businesscase: ligging van het gebouw t.o.v. de netinfrastructuur. Gebouwen op grotere afstand van de netinfrastructuur moeten rekening houden met hogere kosten voor de netaansluiting.
C) Bereidheid van gebouweigenaren om zon-op-dak te plaatsen in de periode tot 2030.

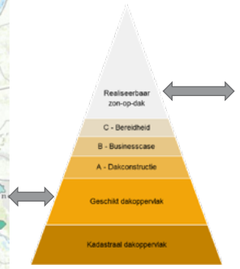


STEDIN NET | VOOR DE NIEUWE ENERGIEGENERATIE

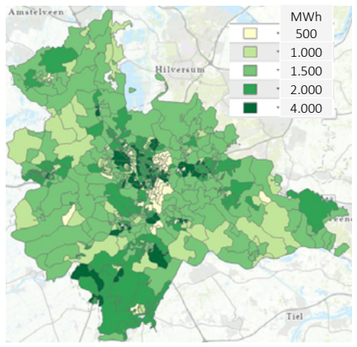
Dakoppervlak en netcapaciteit

Percentage theoretisch geschikt dakoppervlak aansluitbaar op beschikbare netcapaciteit (2019)





Beschikbare netcapaciteit per MS-ring (2019)
Totaal: 540.000 MWh / 0,54TWh



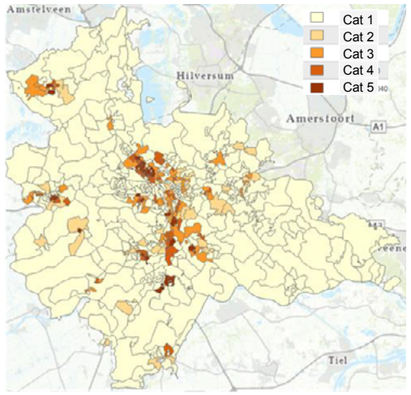
- Het theoretische dakoppervlak o.b.v. MapGear representeert potentieel 1,75 TWh zon-op-dak.
- De Stedin netinfrastructuur kan 0,54TWh faciliteren binnen de bestaande netinfrastructuur (31%).
  - Oproep: ophalen van marktinzichten over realiseerbaarheid zon-op-dak (factor A+B+C) om haalbaar bod vast te stellen.

STEDIN NET | VOOR DE NIEUWE ENERGIE GENERATIE

Rendement netinvesteringen

Rendement netinvesteringen
- Door netinvesteringen te doen op locaties met de hoogste concentraties capaciteitstekort/oppervlakte MS-ring (categorie 5) kan het hoogste rendement behaald worden.
- Als de netcapaciteit van de MS-ringen van categorie 5 zou worden opgeschaald zodat het theoretische maximum dakpotentie kan worden gefaciliteerd, zou de energie-opbrengst met 0,20 TWh toenemen.

Extra benodigde netcapaciteit per MS-ring **per m²** om het theoretische maximum van 100% dakoppervlak te kunnen realiseren



STEDIN NET | VOOR DE NIEUWE ENERGIE GENERATIE

Achtergrond

Achtergrond:
- De Stedin kansenkaarten zijn gebaseerd op de theoretische dakpotentie van “geschikte” en “zeer geschikte” daken zoals weergegeven door MapGear. Deze data houdt rekening met beperkingen van schaduw, obstakels en dakranden. Gemiddeld is ~40% van een (kadastraal) dakoppervlak werkelijk geschikt voor zonnepanelen.
- Stedin gaat uit van 320 Wp per paneel en 950 vollasturen per jaar. Dit is optimistischer dan MapGear.
- De kansenkaarten gaan uit van de huidige praktijk waarbij omvormers worden begrensd op 70% van de MWp.
- De beschikbare netcapaciteit is gebaseerd op data van 2019. Medio 2021 wordt deze data ververst.
  - Deze analyse is uitgevoerd op de netcapaciteit van de MS-ringen. Hogere netvlakken zijn hierin niet meegenomen.

STEDIN NET | VOOR DE NIEUWE ENERGIE GENERATIE

Bijlage 4 : Verdieping hoofdstuk warmte: warmtebronnen en energiebesparing

B4.1 Verdieping warmtebronnen

Er bestaan veel koppelkansen om warmtevraag en -aanbod lokaal met elkaar te verbinden. Om de koppelkansen te benutten moeten een aantal stappen gezet worden. Zo is het van belang om in kaart te brengen met welke temperatuur vastgoed verwarmd kan worden tot een comfortabel niveau en welke warmtebronnen welk temperatuurniveau kunnen leveren. Het warmteonderzoek van Greenvis reikt een menukaart aan met temperatuurniveaus en warmtebronnen per wijk en illustreert aan de hand van uitgewerkte voorbeeld warmtekansen wat er nodig is. Ten behoeve van de TVW's en wijkuitvoeringsplannen zal de komende periode uitvoeriger en vooral meer lokaal onderzoek moeten plaatsvinden naar de haalbaarheid van warmtevraag en -aanbod combinaties. De realisatie van nieuwe warmtenetten is een complexe en kostbare opgave en zal veel vragen van alle partijen die een rol spelen in de warmteketen, zowel op organisatorisch als op financieel vlak. Op plekken waar al warmtenetten liggen, zullen deze in de toekomst naar verwachting een bepalende rol blijven spelen in de warmtestrategie.

B4.2 Geothermie

Geothermie is warmte uit diepere aardlagen, vanaf grofweg 500 meter diepte. Hoe dieper de geothermie, hoe hoger de temperatuur. Bij een diepte van 2,5 à 3 km heeft geothermie een temperatuur van ongeveer 70 tot 100 graden en is daarmee geschikt voor levering op middentemperatuur. Ondiepe geothermie bij een diepte van 500 à 1500 meter heeft een temperatuur van 30 tot 55 graden en is daarmee geschikt voor lage temperatuur levering, maar wordt niet als geschikt gezien voor bovengemeentelijk transport.

De meest actuele studie op het gebied van geothermie in de U16 is de studie "WARM2020" van EBN[1]. Deze studie maakte gebruik van de op dat moment beschikbare ondergronddata. In juni 2021 wordt de follow-up van deze studie verwacht. Panterra doet in opdracht van de Provincie Utrecht nader onderzoek naar de potentie van geothermie in de regio U16. Aangezien er relatief weinig ondergronddata voor de U16 beschikbaar is, is de potentie voor geothermie in de regio inherent onzeker. Vanwege de onzekerheid is er een grote bandbreedte in de potentie, die door EBN wordt geschat op 0,3 tot 2,5 PJ, ofwel 10.000 tot 250.000 woningequivalenten warmtevraag. Figuur 2 laat een kaart zien waarbij de potentie in de ondergrond gekoppeld is aan de bovengrondse vraag. Vanuit dat beeld lijkt de potentie voor geothermie waarschijnlijk het grootst rond Nieuwegein en Houten. Ook het onderzoeksproject LEAN heeft een potentiële voorkeurslocatie in Nieuwegein opgeleverd[2]. Het Rijksprogramma SCAN verzamelt nieuwe gegevens in de gebieden met beperkte ondergrond data om de onzekerheid van het potentieel te verkleinen. Het ondergrond potentieel is dynamisch en kan dan ook veranderen als er nieuwe ondergrond data beschikbaar komt.

Het winnen en exploreren van geothermische warmte is een kostbaar traject waar relatief grote financiële risico's mee gemoeid zijn maar waar tevens potentieel een grote hoeveelheid warmte mee kan worden gewonnen. Mede om die reden komt geothermie alleen van de grond bij voldoende (gecontracteerde) warmtevraag. Oftewel bij een reeds bestaand warmtenet van enige omvang, of bij een aantal grote warmtevragers die bij ingebruikname van de bron direct warmte kunnen ontvangen. Een andere optie is bij een nieuw aan te leggen net waar een groeimogelijkheid naar voldoende woningequivalenten wordt voorzien. Als richtlijn wordt hiervoor door Greenvis 4.000 woningequivalenten als indicatieve ondergrens genoemd voor projecten op 2,5 tot 3 km diepte. Voor ondiepe geothermie liggen de minimale woningequivalenten lager (in de orde grootte van 1.000 tot 2.000 woningequivalenten). Ondiepe geothermie kan dan ook als een lokale bron worden beschouwd.

1 Energie Beheer Nederland, Aardwarmte - EBN.
2 Warmtebron Utrecht - Onderzoek LEAN.

De financiële haalbaarheid van geothermie is niet los te zien van het de haalbaarheid van een warmtenet als dat nog moet worden aangelegd. In principe is geothermie geschikt voor regionaal transport. Dit is in de praktijk echter vaak niet logisch. Enerzijds omdat geothermie vooral ontwikkeld zal worden op de plek waar de warmtevraag aanwezig is, om de investeringen in het warmtenet zo laag mogelijk te houden. Anderzijds omdat warmtetransport over lange afstanden relatief grote verliezen kent. De businesscase van geothermie wordt vanwege de hogere kosten door regionaal transport lastiger als ook het transportnet via het geothermie project moet worden terugverdiend. Geothermie zou als regionale bron kunnen worden ingezet als er een combinatie gezocht kan worden tussen afnemers uit de gebouwde omgeving en bijvoorbeeld industrie of glastuinbouw.

B4.3 Aquathermie

Aquathermie[3] is het winnen van laagwaardige warmte uit waterstromen, zoals oppervlaktewater, afvalwater en drinkwater. Aquathermie is vanwege de lage temperatuur zelden geschikt voor directe benutting en zal dus met een elektrische warmtepomp opgewaardeerd moeten worden naar een hogere temperatuur, hetzij collectief, hetzij in de woning. Aquathermie wordt vaak gecombineerd met ondiepe opslag in de bodem, door middel van een zogenaamd Warmte Koude Opslag-systeem (WKO).

Aquathermie is een zogenoemde omgevingswarmtebron. Deze bron komt op veel plekken in de regio voor, los van de technische potentie ervan. In vergelijking met andere bronnen zijn de investeringen in de bron en de infrastructuur relatief beperkt. Daartegenover staat ook dat de schaalgrootte van aquathermie-projecten vaak relatief beperkt is. In de praktijk betreft het vaak projecten die warmte leveren voor circa 200 tot 1000 woningen. De schaalgrootte in combinatie met de lage temperatuur maakt dat aquathermie in de praktijk niet ingezet zal worden voor regionaal transport.

Dit neemt niet weg dat aquathermie, met name warmte uit oppervlaktewater, een bron kan zijn waarvan de warmte door meerdere gemeenten kan worden ingezet. Daarom is door de Provincie Utrecht een onderzoek opgestart naar de haalbaarheid van grootschalige aquathermie. Dit is bijvoorbeeld het geval met warmte uit de Lek, het Amsterdam Rijnkanaal, de Kromme Rijn en het Eemmeer (regio Amersfoort). Deze waterlichamen kunnen in potentie warmte leveren aan verschillende gemeenten. De verschillende gemeenten zullen daarbij via eigen lokale aquathermie-projecten warmte onttrekken uit een van deze (en mogelijk dezelfde) waterlichamen. De deelnemende overheden willen de samenwerking op het onderwerp aquathermie graag verder uitbreiden. Deze afstemming en samenwerking wordt nader toegelicht in de regionale thematische agenda warmte die is opgenomen in bijlage 8.

B4.4 Restwarmte

Restwarmte is warmte die vrijkomt bij processen die een ander primair doel hebben dan warmte-opwekking, zoals industriële processen, afvalverbranding, elektriciteitsopwekking en koeling. Restwarmte komt voor in zowel hoge als lage temperaturen, afhankelijk van de bron. Hoge temperatuur restwarmte is bij uitstek geschikt voor regionaal transport, zeker als de warmte hoger dan 100 graden Celsius is. In dat geval kan de warmte met relatief weinig verliezen en onder hoge druk over lange afstanden worden getransporteerd.

Slechts een aantal plekken in Nederland zijn kansrijk voor grootschalige uitkoppeling van restwarmte, waarbij er tevens voldoende perspectief is voor back-up, verduurzaming en lange termijn-leveringszekerheid. Dan denken we vooral aan de Rotterdamse haven en clusters in West-Brabant en Zeeland. In de U16 regio is slechts zeer beperkt perspectief op restwarmte. Een beperkt aantal bedrijven in de U16 heeft bovengemeentelijke restwarmtepotentie. Deze locaties liggen echter of

3 Thermische energie uit oppervlakte water (TEO), thermische energie uit afvalwater (TEA) en thermische energie uit drinkwater (TED).

zeer ongunstig ten opzichte van de warmtevraag of ze hebben een onzekere potentie. De locaties met de meeste potentie liggen dichtbij een bestaande warmtevraag, waardoor lokale toepassing logischer is dan regionaal transport.

B4.5 Zonthermie

Zonthermie is net als aquathermie een voorbeeld van omgevingswarmte. In theorie is zonthermie overal te winnen. Wel heeft zonthermie een relatief groot bovengronds ruimtebeslag als gevolg van de winning. Met zonthermie kunnen redelijk hoge temperaturen gewonnen worden die ook direct geschikt kunnen zijn voor toepassing in de bestaande bouw. Nadeel van zonthermie is echter dat er een grote ongelijktijdigheid is tussen vraag en aanbod van warmte, waardoor zowel een dag- en nachtpiek moet worden overbrugd (buffering) als een seizoenspiek. De technieken voor de lange termijnopslag van hogere temperaturen staan momenteel nog in de kinderschoenen.

Vanwege het sterk lokale karakter van zonthermie, het feit dat de bron niet gebonden is aan één locatie en de beperkte toepassingsschaal, is deze bron niet logisch voor regionaal transport en wordt dus niet beschouwd als bovengemeentelijke warmtebron.

B4.6 Vaste biomassa en groen gas

Bio-warmte is warmte uit de verbranding van houtige bio-grondstoffen (vaste biomassa) of biogas en groen gas[4] (gasvormige biomassa). Bio-warmte heeft als eerste voordeel dat er hoge temperaturen mee opgewekt kunnen worden, die direct bruikbaar zijn in de bestaande bouw, ook als deze nog geen grote isolatiestappen heeft kunnen maken. Een tweede voordeel is dat bio-warmte in principe overal opgewekt kan worden, op voorwaarde dat er een locatie beschikbaar is voor de opwek-installatie. Vanwege deze voordelen is bio-warmte bij uitstek geschikt om te dienen als startmotor van een warmtenet en om de eerste opschaling van een nieuw warmtenet te bewerkstelligen, zeker in een gebied waar woningen nog hoge temperatuur warmte nodig hebben.

Bio-warmte kent ook nadelen, waaronder de onzekere kosten op de lange termijn van bio-grondstoffen en de mogelijke bezwaren ten aanzien van de duurzaamheid van de gebruikte bio-grondstoffen. Om die redenen ligt de toepassing van bio-warmte als lange termijn oplossing voor een warmtenet minder voor de hand en zal het vooral als transitiebrandstof ingezet gaan worden. De provincie Utrecht heeft een rapport[5] over de rol van bio-grondstoffen in de energietransitie[6] laten opstellen en beschrijft haar strategie ten aanzien van de wenselijkheid van de inzet van bio-grondstoffen[7] ook in een Statenbrief[8].

Bio-grondstoffen zijn gewild in de verduurzaming van verschillende sectoren. Niet alleen voor een deel van de gebouwde omgeving zal naar de inzet van bio-grondstoffen worden gekeken. Ook de industrie en (zware) transport sector zetten voor een deel van de verduurzaming in op het gebruik van bio-grondstoffen. De daadwerkelijk hernieuwbaar beschikbare biogene reststromen in een circulaire economie zijn moeilijk te voorspellen en hangen af van veel factoren. In een recent verschenen SER-advies[9] wordt een genuanceerd beeld gegeven van bio-energie. Hieruit blijkt dat de potentie in de toekomst wellicht afneemt en bio-energie spaarzaam zal moeten worden ingezet als piekwarmtebron.Vanwege de beperkte beschikbaarheid aan zowel vaste als gasvormige bio-grondstoffen zal bio-warmte in de regio U16 daarom met name worden toegepast waar er weinig duurzame alternatieven beschikbaar zijn.

4 Groen gas is biogas met aardgaskwaliteit.
5 Bio-energie in de provincie Utrecht, Royal Haskoning DHV, BH2202IBRP003F01, 16-12-2020.
6 Energietransitie omvat naast de warmtetransitie ook de transitie naar duurzame elektriciteit.
7 Zie tabel BS.1 in Bio-energie in de provincie Utrecht, Royal Haskoning DHV, BH2202IBRP003F01, 16-12-2020.
8 Statenbrief Uitvoering Motie 103 'Duidelijk over Duurzaamheid'
9 SER-advies 'Biomassa in balans', zie Advies Duurzaamheidskader biogrondstoffen | SER.

B4.7 Power-to-heat

Power-to-heat is de conversie van elektrische energie naar warmte. In de praktijk betekent dit dat tijdelijke overschotten van duurzame elektriciteit bijvoorbeeld worden omgezet naar waterstof, waarna de waterstof op een ander moment weer omgezet kan worden naar warmte. Power-to-heat is in de toekomst wellicht op relevante schaal toe te passen, op voorwaarde dat er hele grote overschotten van duurzame elektriciteit ontstaan. Op korte termijn is dit niet te verwachten aangezien er geen overschotten zijn van duurzame elektriciteit en de conversie van elektriciteit naar waterstof en van waterstof naar warmte bovendien grote energieverliezen kent.

Ook voor waterstof geldt dat er een grote concurrentie is binnen andere sectoren, zoals de industrie en duurzame mobiliteit. Indien er op termijn inderdaad duurzame waterstof beschikbaar komt voor de gebouwde omgeving, is de verwachting dat die waterstof eerst gebruikt wordt om de piek- en back-up voorzieningen van andere bronnen te verduurzamen. Die maken daarvoor vooralsnog nog gebruik van aardgas. Als er daarna nog waterstof overblijft, is het in theorie mogelijk om deze decentraal, op de plek van de warmtevraag, om te zetten in warmte en lokaal te benutten. Daarmee is power-to-heat niet logisch om in te zetten als regionaal warmteconcept.

B4.8 Voorbeelden (lokale) programma's en projecten voor energiebesparing

RREW

Met de Regeling Reductie Energiegebruik Woning (RREW) kunnen gemeenten energiebesparende maatregelen in woningen en advies aan huurders of eigenaar-bewoners over energiebesparing stimuleren. Op die manier moet de regeling bijdragen aan CO_2-reductie.
De regeling wordt gebruikt voor onder andere het inregelen van cv-installaties, het aanbrengen van radiatorfolie en tochtstrippen en het plaatsen van ledverlichting. Ook kan zij worden gebruikt voor advies aan huiseigenaren over energiebesparende maatregelen, zoals dak-, raam-, en gevelisolatie. Het doel is om zo veel mogelijk mensen aan te zetten tot het energiezuiniger maken hun huis. Dat begint ermee dat bewoners zich bewust worden van de mogelijkheden, om vervolgens met hulp van een energiecoach of op basis van een warmtescan of energieadvies duurzaamheidsmaatregelen te nemen. Bewoners worden zo stap voor stap begeleid naar een woning met duurzame verwarming.

Energiecoaches

Energiecoaches zijn enthousiaste buurtbewoners die buurtgenoten helpen om energie te besparen. Het aanschaffen van energiebesparende producten via cadeaubonnen kan een opstap zijn naar gesprekken over manieren om (meer) energie te besparen. Vrijwillige energiecoaches voeren deze gesprekken bij bewoners thuis of digitaal/telefonisch. Sommige woningeigenaren zullen specifieke, uitgebreidere technische vragen hebben over het verduurzamen van hun woning. Bijvoorbeeld omdat de woning bijzondere kenmerken of een monumentenstatus heeft. Ook kunnen er vragen zijn over de TVW en de invloed daarvan op de woning. Zulke vragen kunnen worden beantwoord in een gespecialiseerder gesprek met een energiecoach of het regionale energieloket.

Zet 'm op 70 of lager

Samen met het netwerk van een lokaal initiatief zoeken we deelnemers voor de actie 'Zet 'm op 70 of lager'. Bewoners besparen direct op hun gasrekening doordat de cv-ketel een hoger rendement behaalt op lagere afgiftetemperaturen. Vanwege de minder hete radiatoren zorgen zij bovendien voor meer comfort. De actie vormt daarnaast een mooie kans om duurzame alternatieven voor aardgas te onderzoeken. Is het mogelijk om een wijk of buurt met een lagere temperatuur te verwarmen? Na de winter delen deelnemende woningeigenaren hun ervaringen. Hoeveel hebben zij bespaard? Werd hun woning comfortabel en snel genoeg warm? Dit inspireert andere bewoners om hun cv-ketel ook lager te zetten of de stap te zetten naar duurzame verwarming. Het initiatief biedt direct informatie over de mogelijkheden van lagere temperatuurverwarming in de onderzochte type huizen.

Energiecafés

We organiseren informatiebijeenkomsten in de vorm van energiecafés. Dit zijn inloopbijeenkomsten waarbij we, in verband met de coronamaatregelen, de stroom bezoekers verspreiden over de middag of avond. Deelnemers worden gestimuleerd om langs te komen door hen een gratis ledlamp cadeau te geven in ruil voor een oude gloei- of spaarlamp. Energieambassadeurs zijn aanwezig om persoonlijk advies te geven voor de woningen van de deelnemers. Afhankelijk van het thema van het energiecafé haken soms experts aan. Ook worden bedrijven uitgenodigd om diensten aan te bieden op het gebied van isolatie, glas, zonnepanelen of financiering. De energiecafé vormt een platform waar andere activiteiten bij inwoners onder de aandacht worden gebracht, zoals een collectieve inkoopactie, energievouchers, huis- of digitaal bezoek door een energie-ambassadeur en een warmte- of energiescan.

Bijlage 5 : RSW notitie samenwerking regionale warmtethema's

Inleiding

De betrokken partijen in de U16 regio zijn gevraagd om aan te geven op welke warmtethema's regionale samenwerking wenselijk is. Deze notitie beschrijft de uitkomsten daarvan. De onderwerpen die aan bod komen zijn thema's en vraagstukken waar meerdere gemeenten mee te maken krijgen in de warmtetransitie, zoals het reduceren van de warmtevraag of het opstellen van een businesscase voor een lokale warmtebron. Op basis van deze inventarisatie zullen betrokken partijen verder met elkaar in gesprek gaan om een uitwerking te kunnen maken van regionale warmtethema's waarop de betrokken partijen in de regio elkaar kunnen versterken. Deze uitwerking maakt geen onderdeel uit van de RSW 1.0, maar biedt de mogelijkheid om de samenwerking vast te houden richting de RES 2.0. We organiseren hiervoor warmtewerkplaatsen1 rondom de verschillende thema's waarin we de acties uitwerken die zijn opgenomen in de thematische agenda van de RSW 1.0.

Samenvatting inventarisatie regionale warmtethema's

1. Verdelingssystematiek	2. Kennisuitwisseling
Opstellen van leidraad voor het verdelen van bovengemeentelijke warmtebronnen en overleg over impact van elektrificatie warmtevraag op regio	Inrichten van een lerend netwerk voor het delen van kennis en het uitwisselen van informatie op verschillende sporen.

Eerste uitwerking regionale warmtethema's

1. **Verdelingssystematiek**
   De regio vervult een belangrijk rol in het opstellen van een gespreksleidraad met daarin heldere afspraken over de mogelijke verdeling van bovengemeentelijke warmtebronnen. De regio kan inzicht geven in de beschikbaarheid van bovengemeentelijke warmtebronnen en transparantie bieden in het matchen van de bovengemeentelijke warmtevraag en het bovengemeentelijke aanbod van warmtebronnen. Tevens kan de regio een regierol vervullen in het samenbrengen van de betrokken partijen bij het voeren van het gesprek over de inzet van een bovengemeentelijke warmtebron.

   Niet in alle gemeenten en in alle wijken zal echter een warmtenet komen dat toegang geeft tot (bovengemeentelijke) warmtebronnen. Het is daarom tevens van belang om regionaal af te stemmen over hernieuwbaar gas en de inzet van het aandeel duurzame elektriciteit dat nodig is voor het aardgasvrij maken van de gebouwde omgeving in de U16 regio. Het elektrificeren van de gebouwde omgeving vraagt om een toename van de hoeveelheid duurzame elektriciteit in de regio en heeft daarmee een nauwe relatie met het onderdeel elektriciteit binnen de RES.

   In de komende periode worden steeds meer TVW's vastgesteld en wordt inzichtelijk welke toekomstige duurzame warmteopties gemeenten het meest kansrijk achten. Bij het uitwisselen van de bevindingen en voortgang uit de gemeentelijke TVW's ontstaat ook inzicht in de lokale warmtebronnen die gemeenten willen inzetten en ontstaat tegelijkertijd een beeld over mogelijke bovengemeentelijke warmtebronnen die nodig zijn voor de warmtetransitie. Het delen van

1 Een warmtewerkplaats is een digitale ontmoetingsplek om een van de regionale warmtethema's nader te gaan uitwerken met andere RES U16 partijen met interesse en/of expertise op dat thema.

deze eerste inzichten in de lokale warmtetransitie is van belang om inzicht te krijgen in de transitie naar duurzame warmte in de U16 regio en de benodigde elektriciteitsvraag.

2. **Kennisuitwisseling**
   In de regio is behoefte aan het inrichten van een lerend netwerk voor het delen van kennis en het uitwisselen van informatie op verschillende onderwerpen2. We willen op drie sporen kennis en informatie uitwisselen, te weten: afnemer, warmtebronnen en netwerk.

Afnemer
Dit spoor richt zich in deze fase van de warmtetransitie voornamelijk op energiebesparing. Rondom het thema energiebesparing is behoefte aan regionale informatievoorziening. Er zijn al verschillende programma's, platforms en organisaties actief rondom het thema energiebesparing, waaronder:

- **U-Thuis**[3], een regionaal energiebesparingsprogramma dat zich richt op particuliere woningeigenaren in de bestaande woningbouw. U-Thuis is opgebouwd uit drie pijlers:
  - Ondersteuning Energie initiatieven: Trainen en ondersteunen van energieambassadeurs en energie initiatieven die zich richten op energiebesparing. Dit wordt uitgevoerd door de NMU.
  - Regionaal energieloket - Jouwhuisslimmer.nl: De gemeenten hebben een gezamenlijk loket waar inwoners informatie kunnen vinden over duurzame maatregelen, financieringsmogelijkheden, lokale inkoopacties en lokale bedrijven.
  - Kennisuitwisseling: Via U-Thuis delen de gemeenten kennis en kunde over aanpakken voor energiebesparing.

  Het U-Thuis programma kan nog beter benut worden, bijvoorbeeld bij het ontzorgen van gebouweigenaren en het creëren van bewustwording door het in beeld brengen van het besparingspotentieel. Ook kunnen gemeenten die werken aan vergelijkbare warmteoplossingen gezamenlijk optrekken via U-Thuis als kennisplatform.

- De **Natuur en Milieufederatie Utrecht** (NMU) ondersteunt op verschillende manieren energie initiatieven, energie coöperaties en gemeenten in de U16 regio op het gebied van energiebesparing:
  - Ondersteunen van maatschappelijke organisaties om hun gebouwen te verduurzamen in verschillende gemeenten. Dankzij de projecten van de NMU zijn er al bij tientallen maatschappelijke gebouwen energiebesparende maatregelen genomen.
  - Ondersteunen van energie coöperaties en een aantal andere energie initiatieven die zich richten op duurzame warmte. Dankzij een uitgebreid participatieproces worden stappen gezet richting aardgasvrij, waarbij in sommige gevallen gedacht wordt aan coöperatieve projecten.
  - Uitvoeren van het Servicepunt Energie Lokaal waar alle energie initiatieven in de provincie Utrecht terecht kunnen komen met vragen over hun projecten. Hier komen ook geregeld vragen over energiebesparing en (duurzame) warmte binnen.

- **Lokale platforms** zoals 'de Utrechtse renovatieversneller' en 'winst uit je woning'.

Binnen dit spoor zal onderzocht worden of de huidige regionale aanpak op energiebesparing in de bestaande particuliere bouw uitgebreid kan worden naar een bredere focus waarbij ook energiebesparing bij utiliteit, huurwoningen en maatschappelijk vastgoed regionaal versterkt wordt. Naast de gebouwde omgeving zetten ook sectoren als industrie en transport in op energiebesparing.

2 Een aandachtspunt hierbij is dat kleinere gemeenten gemiddeld genomen minder capaciteit beschikbaar hebben op het onderwerp warmte. Support vanuit grotere gemeenten bij het opbouwen van kennis is daarom wenselijk.

3 Het U-Thuis programma van afgelopen periode wordt op dit moment geëvalueerd. De uitkomsten van de evaluatie worden meegenomen bij het ontwikkelen van het vervolgprogramma voor de periode 2021 – 2024.

De onrendabele top en de kosten die de warmtetransitie met zich meebrengt voor de afnemer en gebouweigenaar is een heikel punt. De warmtetransitie gaat om meer dan de kosten alleen, zoals het aspect van comfortverbetering, maar zonder tegemoetkoming vanuit het Rijk worden ambities lastig realiseerbaar.

Warmtebronnen
Het spoor van de warmtebronnen zet in op regionale kennisdeling en onderzoek in regionaal verband naar de mogelijke inzet van warmtebronnen als geothermie, bio-warmte en aquathermie. Hierbij zijn de volgende activiteiten van belang:

- **Kennisuitwisseling rondom de inzet en impact van warmtebronnen** zoals biomassa, aquathermie en geothermie. Het gaat hierbij onder andere om het ontwikkelen van businesscases, het opzetten van gezamenlijke pilots en het delen van succesvolle praktijkvoorbeelden.
- **Afstemming over activiteiten in de ondergrond** bij het ontwikkelen van geothermische projecten en op het moment dat buurtgemeenten beiden gebruik willen maken van (ondiepe) bodemsystemen. Hierbij is het tevens van belang dat om de juiste stakeholders en eigenaren te betrekken.

Aquathermie in de U16 regio
Aquathermie is een warmtebron die in de U16 regio veel aandacht verdiend. Hoewel aquathermie vanwege de lage temperatuur vooral als een lokale bron inzetbaar is kan regionale afstemming rond de invloed van de inzet van aquathermie van belang zijn omdat er mogelijk bovengemeentelijke gevolgen kunnen optreden. Daarnaast zal aquathermie op veel plekken als lokale bron onderzocht worden en kan het gezamenlijk optrekken in het vergroten van kennis rond deze bron, het ontwikkelen van haalbare businesscases en het opdoen van ervaring door pilot projecten, voor veel gemeenten relevantie informatie opleveren.

Netwerk
Het derde spoor kijkt naar het uitwisselen van kennis en ervaring bij de ontwikkeling van warmtenetten, zowel ten aanzien van de uitbreiding van bestaande warmtenetten als naar de ontwikkeling van nieuwe netten. Hierbij spelen de volgende activiteiten een rol:

- **Uitwisselen van kennis en ervaring bij de ontwikkeling van warmtenetten**. Hierbij gaat het om het uitwisselen van kennis over het maken van afspraken met energiebedrijven of het opzetten van een gemeentelijk of regionaal warmtebedrijf. Dit biedt gemeenten tevens de mogelijkheid om samen sterk te staan richting de markt. Ook de betekenis van een veranderende rol in het kader van de Wet Collectieve Warmtevoorziening die wordt voorzien voor 2022, die op gemeenten en de provincie af komt, kan gezamenlijk onderzocht worden.
- **Het proces met inwoners** rond het creëren van draagvlak voor duurzame warmteoplossingen willen we niet alleen organiseren, maar ook leren van de ervaringen uit andere gemeenten. Hierbij willen we ook de mogelijkheden verkennen rondom financiële participatie in warmteprojecten. Warmtenet-gebruikers die bijvoorbeeld zelf geen ruimte hebben voor zonnepanelen, zouden via een soort inkoopactie kunnen participeren in een duurzame warmtebron.
- **Het faciliteren van kennisuitwisseling bij energie coöperaties.** Het ontbreekt lokale energie coöperaties soms aan technische kennis of kennis over gemeentelijke doelen (bijvoorbeeld kaders en visies). Daarnaast hebben coöperaties juist veel kennis over het betrekken van bewoners. Hier is behoefte aan kennisuitwisseling, tussen lokale coöperaties onderling, maar ook tussen de coöperaties en gemeenten.

Hoe organiseren we dit?
We geven de voorkeur aan **praktisch en laagdrempelig organiseren**. Wie behoefte heeft aan een bepaald onderwerp kan zich bij een warmtewerkplaats aansluiten. Bijvoorbeeld via een eenvoudige tool die inzichtelijk maakt waar welke gemeente staat met de TVW's, wijkuitvoeringsplannen, en wie voor een bepaald onderwerp de contactpersonen zijn.

Het blijven **benutten van bestaande netwerken en werkgroepen** voorkomt daarbij dat reeds opgedane kennis en contacten verloren gaan en zorgt ervoor dat de kennis op één plek terug te vinden is. U-Thuis heeft door inzet van de NMU en energiecoöperaties een netwerk dat hiervoor benut kan worden. Financiële ondersteuning helpt om reikwijdte van het bestaande netwerk te vergroten. Ervaring leert dat hoe specifieker het onderwerp, hoe beter de kennisuitwisseling verloopt. Een terugkerende bijeenkomst voor kennisdeling wordt als nuttig gezien.

Daarnaast is er ook veel **informatie- en kennisuitwisseling op landelijk niveau**. Voorbeelden hiervan zijn het onderzoeksprogramma 'warming up' over collectieve duurzame warmte, en ontwikkelingen op het gebied van financiering. Afstemming en leren doen we dus vooral op specifiek regionale warmtethema's, waar we elkaar als regionale U16-partijen kunnen versterken.

Bijlage 6 : RSW notitie opstap naar afwegingskader bovengemeentelijke warmtebronnen

Inleiding

In deze notitie worden de aspecten uit de gespreksleidraad, zie tabel 1, toegepast op de twee type warmtebronnen die mogelijk bovengemeentelijk inzetbaar zijn in de U16 regio, namelijk geothermie en bio-warmte. Op dit moment zijn geothermie en bio-warmte de enige potentiële warmtebronnen waarbij een bovengemeentelijke potentie zou kunnen ontstaan in de U16 regio. Aquathermie wordt vanwege de lage temperaturen niet beschouwd als een warmtebron met bovengemeentelijke potentie, maar krijgt in de notitie "Samenwerking regionale warmtethema's" wel expliciet aandacht als onderwerp om samenwerking en afstemming op te organiseren.

In deze notitie wordt een eerste overzicht gevormd van onderwerpen die aan bod moeten komen bij het gesprek over de mogelijke verdeling van warmte uit geothermie en bio-warmte als potentiële bovengemeentelijke warmtebronnen. Aan de hand van de gekozen richting in de gespreksleidraad kan op de verschillende onderwerpen een afweging plaatsvinden om te komen tot de best passende verdeling van de beschikbare warmte. Aan de hand van gespreksonderwerpen uit de gespreksleidraad zijn kansen en knelpunten gesignaleerd voor warmtebronnen met bovengemeentelijke potentie. Deze aandachtspunten vragen om nadere uitwerking en zijn daarom opgenomen in een regionale thematische agenda warmte in bijlage 5 van de RSW 1.0.

1. Samenwerking	2. Betaalbaarheid	3. Duurzaamheid	4. Beschikbaarheid	5. Uitvoerbaarheid
• Transparantie • Verdeling in overleg • Begrip voor elkaars (on) mogelijkheden • Samenwerking tussen partijen met direct betrokkenen	• Laagste maatschappelijke kosten • Laagste kosten eindgebruiker • Business case • Lokaal eigendom en zeggenschap	• CO_2-reductie en ecologie • Minimum isolatieraad • Match temperatuur bron & afnemer	• Schaarste van alternatieven • Volume en schaalgrootte • Leveringszekerheid en flexibiliteit	• Afstand bron • Netimpact • Aanwezigheid warmtenetwerk • Draagvlak • Governance • Tempo

Tabel 1. Gespreksonderwerpen uit gespreksleidraad. De gespreksleidraad is opgenomen in bijlage 1 bij de RSW 1.0.

Beschrijving afwegingskader bij inzet geothermie als bovengemeentelijke warmtebron

Ondanks dat de potentie voor de inzet van geothermie nog niet geheel in beeld is, proberen we de spelregels voor de inzet van deze bron vooraf met elkaar op te stellen. Dit helpt partijen in het bepalen van posities hierin en kan daarmee transparantie en het onderlinge begrip vergroten.

Geothermie, of aardwarmte, kan een geschikte warmtebron zijn om warmtenetten mee te voeden. Een geothermiebron levert het hele jaar door, maar is niet heel regelbaar. Geothermie wordt daarom vooral gebruikt om de basisvraag in te vullen. Naast geothermie als basislast, zal een aanvullende warmtebron of warmteopslag nodig zijn om te voorzien in de pieklast. Binnen geothermie wordt onderscheid gemaakt tussen **ondiepe, diepe en ultradiepe geothermie**. Elke categorie onderscheidt zich door een andere boordiepte met bijbehorende temperatuur waarbij als vuistregel aangehouden kan worden dat per km diepte een stijging van 30°C optreedt[4]. **Ondiepe geothermie (<1500m)** boort ondiepe waterlagen aan met temperaturen tussen de 20 en 50°C. Voordat deze warmte geschikt is om in te zetten bij bestaande bouw, zal de temperatuur daarom veelal verhoogd moeten worden. **Diepe geothermie (1500 – 4000m)** boort hogere temperaturen aan tussen de 50 en 120°C en kan

4 Op maaiveld ligt de temperatuur rond de 10°C.

daarom vaker direct worden ingezet bij woningen die van basisisolatie zijn voorzien. Bij **ultra-diepe geothermie (>4000m)** is sprake van (zeer) hoge temperaturen.

Of de warmte ook daadwerkelijk gewonnen kan worden op een bepaalde diepte is afhankelijk van de lokale eigenschappen van de aardlagen. De **beschikbaarheid** van geothermie in de U16 regio wordt nog onderzocht. De meeste potentie voor geothermie wordt bij Houten en Nieuwegein verwacht. Het is op dit moment daarom nog niet bekend of, en hoeveel warmte uit geothermie beschikbaar is. Vanuit de ervaring met de bodemgesteldheid die aan het licht kwamen tijdens werkzaamheden aan rioolstelsels in het westelijke deel van de regio is het de verwachting dat het lastig zal zijn om in dit gebied geothermie-bronnen of warmtenetten te realiseren. Deze onderzoeken en de landelijke Seismische Campagne Aardwarmte Nederland (SCAN) van EBN/TNO zullen de komende jaren meer inzicht geven in de **daadwerkelijke potentie** van geothermie in de regio. Uiteindelijk is er pas zekerheid over een potentiële geothermiebron bij een (proef)boring en zal er in de aanloop daar naar toe aandacht moeten zijn voor transitiebronnen, (een) pieklastbron(en) en een fall-back scenario indien de resultaten van geothermie tegenvallen.

Ook zal moeten blijken of de potentie van geothermie beter **lokaal of bovengemeentelijk** ingezet kan worden. Dit is onder andere afhankelijk van voldoende schaal van afzet en van de capaciteit van de bron. Daarmee is naast de onderzoeksresultaten over de beschikbaarheid van geothermie, de daadwerkelijke toepasbaarheid van geothermie in de regio sterk **afhankelijk van de aanwezige concentratie van warmtevraag** in de nabijheid van een geschikte geothermielocatie. Investeringen in geothermie zijn hoog. Een **business case** heeft daarom minstens een aantal duizend aansluitingen op een warmtenet nodig voordat een boring overwogen zal worden. Bij een **bestaand warmtenet** zal daarom sneller een geothermieproject gerealiseerd kunnen worden.

Vanwege de **hoge kosten**, zal de ontwikkeling van een geothermiebron altijd volgend zijn op een bestaande warmteafzet. Dat betekent ook dat er tijdelijke en/of transitiebronnen nodig zijn. **Tempo** en haalbare tijdslijnen voor geothermie zullen daarom goed in beeld gebracht moeten worden. Bij nieuwe projecten kan de lange periode tot aan de exploitatie van een geothermiebron gebruikt worden voor verdere beperking van de warmtevraag. Het haalbare **minimumisolatieniveau** en de invloed daarvan op het aantal woningen dat aangesloten kan worden op een duurzame bron bepalen mede waar de bovengemeentelijke geothermische warmte het meest kostenefficiënt ingezet zal worden. Daarbij geldt dat de hogere temperaturen die voortkomen uit geothermie bij voorkeur ingezet worden in **de bestaande bouw**, aangezien **nieuwbouwprojecten** gebruik kunnen maken van lagere temperatuur warmtebronnen. **Ruimte in de ondergrond** en belemmeringen daarbij spelen bij alle collectieve warmteprojecten een rol en zullen tijdig in beeld moeten komen.

Tevens is het van belang dat geothermie onderzocht en gewonnen wordt op een voor mens, bodem, water, milieu en natuur **veilige en ecologisch verantwoorde wijze**. Geothermische activiteiten worden beoordeeld als mijnbouw. Dit maakt tevens dat **draagvlak** onder inwoners niet vanzelfsprekend is, ook niet bij een duurzame warmtebron als geothermie. Onbekendheid van de ondergrond en de mogelijke ecologische effecten worden als risico gezien voor de beeldvorming. Projecten doen er goed aan vroegtijdig inwoners te betrekken en goede ervaringen en voorbeelden te delen. Tevens kan aan inwoners met interesse worden aangeboden om te participeren in een geothermische warmtebron of in het bijbehorende warmtenetwerk.

Ook de politieke houding en **rolneming** ten opzichte van geothermie en daarmee het gebruik van warmtenetten, moet goed in beeld zijn. Indien geothermie als bovengemeentelijke bron bij een bovengemeentelijk warmtenet ingezet zal worden, kunnen de hoge kosten en risico's die gemoeid gaan met geothermie worden gedeeld. Verdeling wordt in overleg ingericht aan de hand van de onderwerpen uit de gespreksleidraad, waarbij gezamenlijk afwegingen worden gemaakt over de locatiekeuze met begrip voor elkaars (on)mogelijkheden.

Beschrijving afwegingskader bij inzet van bio-warmte als bovengemeentelijke warmtebron
Bio-warmte leent zich er voor om zowel lokaal als bovengemeentelijk ingezet te kunnen worden. De warmtevraag, afstand tussen bron en warmtevragers en de (on)mogelijkheden voor infrastructuur spelen daarbij een grote rol. Bio-warmte komt in veel verschillende vormen voor, en elke vorm brengt eigen aandachtspunten met zich mee.

Bijna 80% van de huidige hernieuwbare warmte in Nederland wordt geproduceerd door inzet van biomassa. Biomassa of bio-grondstoffen zijn verzameltermen voor plantaardige en dierlijke restmaterialen. De termen worden vooral gebruikt waar het gaat om de vervanging van fossiele stromen in de productie van energie of als grondstof. **Biomassa wordt in vaste, vloeibare of gasvorm gebruikt**.

De U16 regio kent in Utrecht een grootschalige biomassacentrale die invoedt op het warmtenet van Utrecht-Nieuwegein met zo'n 50.000 aansluitingen[5]. Hierbij gaat het om **biomassa in vaste vorm**. In enkele andere gemeenten zijn plannen voor de ontwikkeling van kleinere biomassa-installaties. **Biomassa in gasvorm** wordt voor historische (dorps)kernen of bij lintbebouwing veelal als belangrijk aardgasvrij alternatief gezien (bijvoorbeeld in gemeente Vijfheerenlanden). Het kan dan om biogas of om groen gas gaan. **Groen gas** is biogas dat is opgewerkt naar aardgaskwaliteit waardoor het in het **landelijk netwerk** ingevoed en toegepast kan worden. In het geval van groen gas verloopt het vraagstuk van verdeling via een landelijke markt van Garanties van Oorsprong (GvO's) en inkoopmogelijkheden bij gasleveranciers. Hierbij bestaat de mogelijkheid om (regionaal) af te spreken dat GvO's eerst aangeboden worden aan gasafnemers in de gemeente of in de regio. Voor **biogas**, dat niet is opgewerkt naar aardgaskwaliteit, geldt een lokale toepassing. Vanuit verschillende partijen gaat de voorkeur uit naar het opwerken van biogas naar groen gas. Hiermee worden lokale emissies die vrijkomen bij de verbranding van biogas voorkomen en kan gebruik gemaakt worden van het brede toepassingsgebied van groen gas met de kwaliteit van aardgas.

Draagvlak is een aandachtspunt bij de inzet van bio-warmte. Zowel bij de inzet van houtige biomassa als bij biovergisters of vergassers en tevens zowel bij inwoners als bij de politiek. Er worden vraagtekens geuit ten aanzien van **duurzaamheid**, maar ook ten aanzien van de **invloed op de omgeving** waardoor het lastig kan blijken om het aanbod dicht bij de vraag in te kunnen zetten. Waar draagvlak voor de inzet van biomassa gunstiger is, bestaat meer kans om een succesvol project te realiseren. Bij de beoordeling van de duurzaamheid van biomassa wordt daarom aangesloten bij de landelijke eisen en richtlijnen Luchtkwaliteit is een belangrijk aandachtspunt dat speelt bij kleinere installaties en open haarden. De inzet van bio-grondstoffen wordt in de regio in vergunningverlening zoveel mogelijk gegarandeerd volgens de best beschikbare technieken om hiermee luchtverontreiniging te minimaliseren.

Een belangrijk onderdeel bij het duurzaam inzetten van biomassa is het **beperken van transportstromen** door het **zo lokaal mogelijk inzetten van de beschikbare biomassastromen binnen de regio**. Met name voor vergistbare stromen geldt dat zij een lage energetische waarde hebben waardoor het belang van het lokaal inzetten van deze stromen wordt benadrukt. Ook voor vaste biomassa bestaat een sterke voorkeur voor de toepassing van regionale reststromen in de vorm van hout- en snoeiafval. Ronde Venen heeft naar de inzet van Olifantengras gekeken, Stichtse Vecht naar inzet van riet en Nieuwegein kijkt naar de mogelijkheden voor de verwerking van maaisel. Ook is de huidige situatie dat het GFT-afval veelal buiten de regiogrenzen centraal wordt verwerkt, zonder dat in alle gevallen de groen gas certificaten lokaal worden benut. Hier komt echter ook de **betaalbaarheid** om de hoek kijken.

5 Daarnaast maken andere installaties zoals een STEG en hulpwarmtecentrales onderdeel uit van het geheel aan opwekinstallaties.

Bio-warmte scoort goed op het criteria **flexibiliteit**. Bio-warmte is **betrouwbaar** en kan het gehele jaar worden ingezet. Biomassa is bovendien makkelijk op te slaan, haalt hoge temperaturen en kan op- en afgeschaald worden. Er gelden echter wel restricties bij de locatiekeuze voor bio-warmte installaties, waarbij vanwege luchtkwaliteit (vaste biomassa) of geurhinder (vergisting) buitenlocaties de voorkeur hebben boven (binnen)stedelijk gebied.

Biomassa is echter **schaars** en ook de industrie en de transportsector kijken naar de inzet van biomassa om te verduurzamen. De verdeling van de aanwezige biomassa in de regio is daarom een belangrijk aandachtspunt waarbij aandacht moet zijn voor het verschil tussen gemeenten met keuze uit meerdere aardgasvrije warmteopties en gemeenten met minder mogelijkheden. Dit is specifiek van toepassing bij de inzet van groen gas op plaatsen waar andere aardgasvrije warmteopties niet beschikbaar of niet betaalbaar zijn. Aan de hand van de resultaten van de gemeentelijke transitievisies warmte (TVW's) en de herijkingen daarvan zal met de jaren steeds duidelijker worden waar duurzaam gas het best passende alternatief is voor aardgas.

De schaarste heeft tevens impact op de **leveringszekerheid.** Biomassa wordt daarom vooral inzetbaar geacht als **transitiebrandstof**. Uiteindelijk verdient de inzet als pieklast of middels een cascaderingsroute de voorkeur.

Bijlage 7 : RSW notitie gespreksleidraad verdeling bovengemeentelijke warmtebronnen

Samenvatting gespreksleidraad

1. Samenwerking	2. Betaalbaarheid	3. Duurzaamheid	4. Beschikbaarheid	5. Uitvoerbaarheid
• Transparantie • Verdeling in overleg • Begrip voor elkaars (on) mogelijkheden • Samenwerking tussen partijen met direct betrokkenen	• Laagste maatschappelijke kosten • Laagste kosten eindgebruiker • Business case • Lokaal eigendom en zeggenschap	• CO_2-reductie en milieueffecten • Minimum isolatieraad • Match temperatuur bron & afnemer	• Schaarste van alternatieven • Volume en schaalgrootte • Leveringszeker-heid en flexibiliteit	• Afstand bron • Netimpact • Aanwezigheid warmtenetwerk • Draagvlak • Governance • Tempo

Uitwerking gespreksleidraad

1. **Samenwerking**
   Transparant overleg: transparantie en het vroegtijdig informeren vormen de basis voor onze samenwerking. Vanuit deze basis gaan we met elkaar in overleg over een eventuele verdeling van bovengemeentelijke warmtebronnen. Ook gaan we vroegtijdig met elkaar in gesprek over het vormgeven van warmtekavels in de gemeenten die in aanmerking kunnen komen voor bovengemeentelijke warmte. Zo streven we naar een optimale balans tussen de warmtevraag en het bovengemeentelijke warmteaanbod We zorgen voor begrip tussen gemeenten over elkaars mogelijkheden en onmogelijkheden. Er zijn grote verschillen tussen grotere, stedelijke gemeenten en kleinere, landelijke gemeenten. Zo hebben stedelijke gemeenten soms een grotere warmtevraag dan dat zij binnen de gemeentegrenzen kunnen realiseren. Daarnaast zijn er landelijke gemeenten die wel opwekmogelijkheden hebben, maar waar geen mogelijkheden zijn voor warmtenetten waardoor er minder (betaalbare) aardgasvrije alternatieven beschikbaar zijn. We streven ernaar om deze ongelijkheid op regionaal niveau te ondervangen door dit in een vroeg stadium te erkennen en hier met elkaar over in gesprek te gaan.

   Samenwerking tussen direct betrokkenen: de afstemming vindt plaats tussen een kleine groep partijen die betrokken zijn bij de inzet van de betreffende bovengemeentelijke warmtebron. Hierbij is een integrale samenwerking tussen de betrokken partijen van belang (niet limitatief: gemeenten, provincie, waterbeheerders, netbeheerder, inwoners, warmtebedrijven, lokale energie coöperaties, natuurorganisaties).

2. **Betaalbaarheid**
   Laagste maatschappelijke kosten: bij de keuze voor warmtebronnen streven we naar een kosteneffectieve inzet van warmtebronnen met de laagste maatschappelijke kosten. De kosten van de inzet van warmtebronnen moeten voor alle partijen betaalbaar zijn en moeten tevens transparant en overzichtelijk zijn. Daarbij streven we naar de laagste kosten voor de eindgebruiker. De draagkracht van de warmtegebruiker speelt hierbij een belangrijke rol. We houden hier zoveel mogelijk rekening mee in het aanbod van aardgasvrije warmteopties. Een ander aandachtspunt is dat de businesscase voor veel warmtebronnen en ook andere aardgasvrije warmteoplossingen nog niet sluitend is waardoor een financiële bijdrage vanuit de overheid nodig is.

   Bij de ontwikkeling van nieuwe bovengemeentelijke warmtebronnen zetten we in op aansluiting vanuit lokale initiatieven om lokaal eigendom mogelijk te maken. Op die manier streven we naar lokaal zeggenschap, waarbij de winsten zoveel mogelijk terugstromen naar de (inwoners van) de regio. Ook willen we bevorderen dat werkzaamheden die nodig zijn voor de overstap naar

aardgasvrij (ready) zoveel mogelijk worden uitgevoerd door lokale partners, bijvoorbeeld in de installatie- en isolatiebranche.

3. **Duurzaamheid**
   CO_2-reductie en ecologie: bij de inzet van bovengemeentelijke warmtebronnen geven we de voorkeur aan warmtebronnen met een (toekomstige) hogere CO_2-reductie, indien mogelijk CO_2-neutraal. Een ander belangrijk aandachtspunt is de ecologische impact van bovengemeentelijke warmtebronnen. Daarbij kijken we onder andere naar de milieueffecten van de toepassing van thermische energie uit oppervlaktewater (TEO).

   Minimum isolatiegraad: bij de inzet van bovengemeentelijke warmtebronnen willen we geen warmte verspillen en is het van belang dat zoveel mogelijk woningen kunnen worden aangesloten op een warmtebron. Goede isolatie van de gebouwde omgeving speelt daarbij een grote rol. Beter geïsoleerd vastgoed zal daarbij eerder in aanmerking kunnen komen voor lagere temperatuurbronnen dan matig geïsoleerd vastgoed. Bij het toepassen van isolatie streven we naar een goede balans tussen het energetisch optimum en de kosten voor isolatiemaatregelen.

   Match tussen temperatuurniveau van warmtebron en afnemer: vastgoed wordt veelal tot een temperatuur van 20°C verwarmd, maar om hetzelfde comfortniveau te bereiken, vraagt niet elk type vastgoed om dezelfde aanvoertemperatuur van de warmte. Recentere of goed geïsoleerde gebouwen houden warmte beter vast dan oudere en minder goed geïsoleerde gebouwen. Om dit verschil te overbruggen helpt goede isolatie, maar bij een deel van het vastgoed zullen de kosten te hoog blijken. Op die plekken blijft een hogere aanvoertemperatuur nodig om het comfortniveau te behouden en is het temperatuurniveau van de warmtevraag van de afnemer leidend.

4. **Beschikbaarheid**
   Schaarste van alternatieven: we zetten zoveel mogelijk in op lokaal gebruik van warmtebronnen. Hierbij wordt gezocht naar de beste match tussen warmtevraag en -aanbod op basis van de overige vier leidende principes (samenwerking, betaalbaarheid, duurzaamheid en uitvoerbaarheid).

   Volume en schaalgrootte: we maken zo optimaal mogelijk gebruik van de aanwezige bovengemeentelijke warmtebronnen. De capaciteit van de warmtebron wordt daarom zo optimaal mogelijk benut om daarmee zoveel mogelijk gebouwen te voorzien van duurzame warmte. Om een bovengemeentelijke bron zo efficiënt mogelijk in te zetten, kijken we bij de inzet van bovengemeentelijke bronnen naar de grootte van de warmtevraag en de woningaantallen van gebieden die aangesloten zouden kunnen worden op een bovengemeentelijke bron.

   Lange termijn leveringszekerheid: warmtebronnen die we bovengemeentelijk willen inzetten, moeten voor een langere periode warmte kunnen leveren. Ook is hierbij aandacht voor zogenoemde transitiebronnen die mogelijk ingezet kunnen worden tot de overstap gemaakt wordt naar een toekomstige duurzame warmtebron. We realiseren ons daarbij dat het bij voorbaat uitsluiten van bronnen van invloed kan zijn op het tempo van de warmtetransitie. Flexibiliteit in bronnen wordt als positief beoordeeld om een lock-in op fossiele energie of een tijdelijke warmtebron te voorkomen.

5. **Uitvoerbaarheid**
   Afstand tussen warmtebron en afnemer: we zetten warmtebronnen zo lokaal mogelijk in en als we warmte over hebben, stellen we die beschikbaar voor de buurtgemeenten. Het project met vastgoed in de gemeente met de kortste afstand tot een (bovengemeentelijke) warmtebron heeft daarbij goede kaarten in handen om als eerste in aanmerking te komen om de bron als bovengemeentelijke warmtebron te gebruiken.

Netimpact: we streven naar een efficiënte inzet van de hoge temperatuur warmtebronnen in de regio. We zijn ons ervan bewust dat lage temperatuurbronnen een groter effect hebben op ons elektriciteitsgebruik om de warmte op het juiste temperatuurniveau te krijgen om woningen en gebouwen te kunnen verwarmen. Tevens streven we naar een goede balans tussen het gebruik van collectieve warmtebronnen, gekoppeld aan een warmtenet, en de inzet van individuele (veelal elektrische) warmteoplossingen en de aanvullende opwek van duurzame elektriciteit die daarvoor nodig is.

Aanwezigheid van een warmtenetwerk versus aanleg van een nieuw netwerk: we maken efficiënt gebruik van de warmtenetwerken die al aanwezig zijn in de U16 regio. Daar waar mogelijk breiden we bestaande netwerken uit naar buurgemeenten waar een collectieve warmtevraag aanwezig is. Hierbij geven we de voorkeur aan open warmtenetten, waarop meerdere duurzame warmtebronnen kunnen worden aangesloten.

Draagvlak onder inwoners: bij het ontwikkelen van nieuwe warmtenetten en nieuwe bovengemeentelijke warmtebronnen hechten we belang aan draagvlak onder inwoners en nemen we inwoners mee bij het maken van keuzes die rond een ontwikkellocatie kunnen ontstaan. We maken zoveel mogelijk ruimte voor keuzevrijheid binnen de kaders van de wet.

Governance: het juridisch kader en de mogelijke rolneming van publieke partijen is aan verandering onderhevig. Hierin leren we met elkaar en ontdekken we wat wel en wat niet mogelijk is om projecten te laten slagen (kennisdeling6). We maken heldere afspraken met elkaar om een toekomstbestendige samenwerking te borgen (regionale samenwerking7). Het bieden van transparantie en openheid over (lokale) kansen en knelpunten maakt hier onderdeel van uit.

Tempo: het komen tot concrete warmteprojecten en het snel opdoen van ervaring is belangrijk om ons goed voor te bereiden op de overstap naar duurzame vormen van warmte. We zullen hiervoor alle duurzame warmteopties moeten onderzoeken om de bijbehorende kansen en knelpunten te verkennen. Hierbij is het van belang dat we voor ogen houden dat we nog niet alles weten, maar dat we wel voortgang moeten boeken. We moeten daarom niet wachten met het nemen van de stappen die we vandaag al kunnen zetten om ons voor te bereiden op de transitie naar het duurzaam verwarmen van de U16 regio.

6 Zie ook bijlage 2 over 'Samenwerking regionale warmtethema's.
7 Idem.

Bijlage 8 : Thematische agenda Elektriciteit en Warmte

B8.1 Thematische agenda

Om elkaar na vaststelling van de RES 1.0 te blijven versterken en in regioverband stappen te kunnen zetten zijn punten benoemd die in de vorm van een thematische agenda in de periode tot de RES 2.0 uitgewerkt zullen worden. Deze thematische agenda komt niet vanzelf tot stand. Om deze agenda uit te kunnen voeren zal budget en capaciteit beschikbaar moeten worden gesteld wat in samenhang met het RES-uitvoeringsplan zal worden behandeld. Hierover zal in de komende maanden een besluit worden genomen. Het is belangrijk dat iedereen mee kan doen in de energietransitie. In het nationaal Klimaatakkoord is aangegeven dat de transitie zoveel mogelijk woonlastenneutraal moet zijn. De energietransitie is een ingrijpend proces waarbij op verschillende niveaus geïnvesteerd moet worden. De oplossingen zijn dus niet kosteloos. Dit zijn vraagstukken die voor een groot deel op landelijk niveau moeten worden opgelost. In de komende maanden zal meer duidelijk moeten worden over een rijksbijdrage. In de regio U16 wordt dit als cruciaal gezien voor het verder brengen van onderstaande thematische agenda.

B8.2 Thematische agenda elektriciteit

Thema	Acties
Monitoring	Voortzetting regionale monitoring De regionale monitor duurzame energie blijven we geregeld inzetten om de voortgang van duurzame energieprojecten in de regio bij te houden en te communiceren. Landelijke ontwikkelingen op het gebied van monitoring (NPRES, PBL, RVO) volgen we op de voet om de communicatie tussen monitoringssystemen zo goed mogelijk te laten verlopen en zoveel mogelijk duidelijkheid te bieden over cijfers, voortgang en informatie.
Zon op dak	Uitwerking inhoudelijke thema's voor het regionale spoor Gezamenlijk ontwikkelen we een aanpak voor zon op dak, waarbij we in overleg bepalen welke activiteiten op regionale schaal moeten worden opgepakt en welke zaken door de gemeenten moeten worden uitgevoerd. Daarnaast selecteren we in samenspraak met Stedin de meest geschikte gebieden voor lokale stimulering en ontwikkelen we een aanpak om dit vorm te geven, gebaseerd op de kansenkaarten voor zon op dak (zie paragraaf 3.5) van Stedin.
Bovenregionale landschappen met effect op zoekgebieden	Samenwerking en afstemming Als NOVI-aandachtsgebied en overlap met 7 RES'en krijgt het Groene Hart bijzondere aandacht. Afstemming tussen regio, Groene Hart-gemeenten en het coördinatiebureau Groene Hart blijft een voortdurend punt van aandacht. Ook voor de andere bijzondere regio-overstijgende landschappen (o.a. Gein, Heuvelrug, Gelderse Vallei) wordt afstemming gezocht met andere RES-regio's en gemeenten.
Stedin-stations met knelpunten	Afstemming en aanpak t.b.v. knelpunten per deelnet Stedin signaleert in de netimpactanalyse enkele knelpunten op het regionale elektriciteitsnet. Wachten met het maken van keuzes over deze knelpunten verkleint de maakbaarheid van de regionale ambitie als geheel. In nauwe samenwerking met Stedin werken we per knelpunt op een regionaal deelnet een aanpak uit. Onderwerpen die hierin aan bod komen zijn: duiding van de knelpunten, beleids- en projectfasering, netinvesteringsplanning ne besluitvorming. Omdat de knelpunten veelal meerdere gemeenten aangaan worden dit waarschijnlijk bovenlokale overleggen.
zon op dak	Dubbelingen zon op dak expliciteren en scheiden Voor een aantal gemeenten is de ambitie voor zon op dak nog niet expliciet gemaakt. Daarnaast is er een aantal gemeenten die één ambitie heeft gevormd voor de opwek van zonne-energie zonder uitsplitsing te maken tussen zon op dak en zon op veld. We gaan met elkaar zorgen dat dit onderscheid scherper wordt na de RES 1.0.
IJkmomenten netimpact	Gevolgen concretisering plannen voor netinfrastructuur volgen Samen met Stedin bepalen we ijkmomenten om regelmatig de effecten van tussentijds concretisering van de planontwikkeling te wegen en indien nodig aan te pakken. Stedin voert in het laatste kwartaal van 2021 opnieuw een netimpactanalyse uit.
Provinciale voorwaarden	Concretiseren provinciale voorwaarden De provincie Utrecht stelt voorwaarden aan NNN-, weidevogelkern- en stiltegebieden en de Nieuwe Hollandse Waterlinie. In overleg tussen provincie en gemeenten concretiseren we de provinciale voorwaarden, maken we afspraken over het vervolgproces en inventariseren we de gevolgen voor gemeentelijke beleid en zoekgebieden. Ook inventariseren we de noodzaak voor aanvullend onderzoek. Naast een ambtelijke uitwerking zal dit ook kunnen vragen om een politiek weging van (tegengestelde) belangen.
Lokaal eigendom en participatie	Uitwerken regionale aanpak We streven naar 50% lokaal eigendom en maximale participatie van inwoners en belanghebbenden in duurzame energieprojecten. De wijze waarop we dit vormgeven en de mate van regionale afstemming werken we verder uit.

B8.3 Thematische agenda Warmte

Thema	Acties
Monitoring	Op regionaal niveau worden de voortgang en de bevindingen vanuit de gemeentelijke TVW's gemonitord. Via de monitoring wordt de warmtevraag en het warmteaanbod in de regio in beeld gebracht en gezamenlijk nagegaan hoe de deelnemende overheden elkaar kunnen versterken in het balanceren van warmtevraag en -aanbod. De uitkomsten van deze monitor worden minimaal 2 keer per jaar gezamenlijk besproken.
Energiebesparing	We werken regionale afspraken uit over het reduceren van de warmtevraag, dit doen we via de volgende stappen: We brengen in kaart welke maatregelen al genomen worden op het gebied van energiebesparing, zowel lokaal als regionaal, en wat het effect is van deze bestaande besparingsmaatregelen en -programma's. We gaan in regionaal verband onderzoeken wat de potentie is van het verder beperken van de energievraag van de regio, We onderzoek gezamenlijk welke extra inzet mogelijk is op energiebesparing, onder meer door: Inwoners van de U16-regio verder te ontzorgen bij het nemen van energiebesparingsmaatregelen. Daarom onderzoeken we welke organisaties kunnen bijdragen aan een regionaal informatie- en stimuleringspakket voor energiebesparingsmaatregelen om de vraagkant (vastgoedeigenaren/bewoners) te ondersteunen en de aanbodkant (isolatie-, renovatie en installatiebranche) te versterken. Door af te spreken dat bij het aansluiten van woningen op een bovengemeentelijke warmtebron de warmtevraag beperkt wordt tot het niveau van de landelijke streefwaarden, mits dat haalbaar en betaalbaar is. Het onderzoeken van de mogelijkheden om de regionale besparingsaanpak uit te breiden naar overig vastgoed (utiliteit, huurwoningen, maatschappelijk vastgoed). Energiebesparing in de sectoren industrie en mobiliteit valt buiten de scope van de gebouwde omgeving en van deze RSW, maar speelt een relevante rol in de energietransitie. Daarom zal in het vervolgtraject de link gelegd worden met het Regionale Mobiliteitsprogramma en de landelijke tafels waarin eigen routekaarten worden gemaakt. Via de ODRU wordt tevens afstemming gezocht over de besparingsactiviteiten bij de industrie. We geven op regionaal niveau inzicht in de onrendabele top van de warmtetransitie in de U16 regio die niet door de afnemer of markt alleen opgebracht kan worden. Op basis van het verkregen inzicht wil de U16 de samenwerking zoeken met andere organisaties, zoals de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG), om gezamenlijk een signaal te geven aan het Rijk over de financierbaarheid van de warmtetransitie.
Aquathermie	In regionaal verband wordt de mogelijke kans op (bovengemeentelijke) milieueffecten van het onttrekken van warmte ten behoeve van aquathermie onderzocht. Ecologische effecten zijn daarbij een duidelijk aandachtspunt. Geleerde lessen over onder andere haalbare businesscases voor aquathermie-projecten worden op regionaal niveau uitgewisseld. Hierbij spelen onder andere de Provincie en de waterschappen een trekkende rol. Direct betrokken partijen informeren elkaar vroegtijdig en gaan met elkaar in gesprek op het moment dat er nieuwe initiatieven ontstaan die betrekking hebben op hetzelfde waterlichaam.
Geothermie	Deelnemende overheden stemmen regionaal af over activiteiten in de ondergrond bij het ontwikkelen van geothermische projecten en op het moment dat buurgemeenten beiden gebruik willen maken van bodemsystemen. Hierbij wordt rekening gehouden met andere gebruiken van de ondergrond zoals drinkwatervoorziening en strategische grondwatervoorraden. Met behulp van de regionale potentiestudie in opdracht van de Provincie Utrecht onderzoeken de deelnemende overheden welke locaties geschikt zijn om een optimale koppeling te maken tussen de regionale warmtevraag en de inzet van geothermie als warmtebron. Via de warmtetafel en de warmtewerkplaats geothermie zoeken deelnemende overheden elkaar op om indien dit nuttig blijkt, gezamenlijke communicatie in te richten, informatie uit te wisselen en van elkaar te leren.
Bio-warmte	De deelnemende overheden maken regionale afspraken over de duurzaamheid van vaste bio-grondstoffen die worden ingezet in de regio. Hierbij wordt gekeken naar een minimumeis ten aanzien van de duurzaamheidseisen zoals Better Biomass, NTA 8080 of vergelijkbaar. De deelnemende overheden onderzoeken gezamenlijk of een regionaal standpunt wenselijk is ten aanzien van type en locatiekeuze voor nieuwe installaties voor bio-warmte en luchtverontreiniging bij de ontwikkeling van nieuwe bio-warmte installaties verder te beperken. Het onderzoek10 dat door provincie Utrecht is uitgevoerd is hierbij het startpunt. We bespreken hierbij de grootte van de installaties en de toepassing voor bijvoorbeeld industrie, warmte of biogas productie. In regionaal verband onderzoeken we de potentie voor biogas en groen gas en gaan we na welke kansen dit biedt voor plekken waar andere aardgasvrije warmteopties niet beschikbaar of betaalbaar zijn. In regionaal verband wordt nader onderzocht binnen welke straal de reststromen voor groen gas productie het beste kunnen worden gewonnen. Tevens wordt in regionaal verband nagegaan hoe de beschikbare hoeveelheid groen gas het meest optimaal kan worden verdeeld over de verschillende sectoren. Tot slot onderzoeken we in regionaal verband of het mogelijk en wenselijk is om gezamenlijk af te spreken om in de regio geproduceerde groen gas certificaten eerst aan te bieden aan gasafnemers in de betreffende gemeente, dan aan de regio en dan pas op de landelijke markt.
Governance	We wisselen kennis uit over de invulling van rollen en governance en het inrichten van tijdspaden bij de ontwikkeling van warmtenetten, zowel ten aanzien van de uitbreiding en verduurzaming van bestaande warmtenetten als naar de ontwikkeling van nieuwe netten.

10 Bio-energie in de provincie Utrecht, Royal Haskoning DHV, BH2202IBRP003F01, 16-12-2020.

NETIMPACT RES 1.0
REGIO U16

vrijdag 16 april 2021

STEDIN NET | VOOR DE NIEUWE ENERGIEGENERATIE

1

1. SAMENVATTING
2. INTRODUCTIE
3. REGIO IN BEELD
4. AANGELEVERDE GEGEVENS
5. NETIMPACT ELEKTRICITEIT
6. BIJLAGE

SAMENVATTING – REGIO GEGEVENS

Dit document beschrijft de impact van de Regionale Energie Strategie van de RES Regio U16 op de energie-infrastructuur. Het uitgangspunt voor de analyse is de regionale input voor het verwachte aanbod en de verwachte vraag naar energie. Samen geeft dit een integraal beeld van de regionale ontwikkelingen.

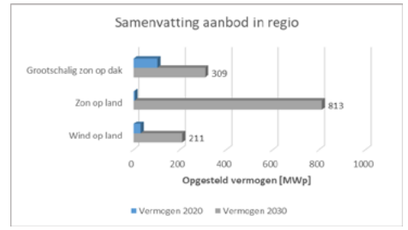
Aangeleverde RES-data: aanbod van en vraag naar energie
Voor het aanbod van de regio zijn gegevens aangeleverd voor het verwachte opgestelde vermogen aan windmolens, zon op land en grootschalig zon op dak in 2030: het RES1.0 scenario.

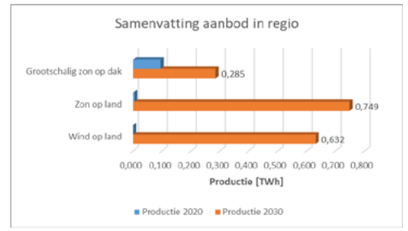
De verhouding in vermogens (maatgevend voor systeemefficiëntie) tussen grootschalig zon op dak/land en wind komt uit op 84% zon en 16% wind.

Het totaal aan vermogen omvat 996 MW en het totaal aan productie omvat 1,67 TWh.
Het begin maart 2021 aangeleverde RES1.0 scenario bevat daarmee nog niet de volledige opgave voor de ambitie van 1,8TWh.

Voor de samenstelling van de integrale elektriciteitsvraag in de regio is gebruik gemaakt van landelijk opgestelde back-up sets en Stedin data aangezien hiervoor geen input is geleverd door de regio.

RES1.0 scenario als momentopname
- Doordat gemeenten in het RES-proces hun potentiële zoekgebieden en de samenstelling ervan met zon-op-land en wind stapsgewijs opbouwen is het moment van aanlevering van het RES1.0 scenario slechts een momentopname in het voortgaande RES-proces.
  - Niet alle gemeenten hebben in deze fase van het RES-proces een (volledige) opgave kunnen doen.
- Door het ontbreken van een uniforme werkwijze over alle gemeenten heen qua volledigheid van aanlevering kunnen grote lokale verschillen ontstaan in de samenstelling van het RES1.0 scenario.
  - Waar op bepaalde locaties mogelijk sprake is van overprogrammering kan op andere locaties door het ontbreken van een (volledige) opgave juist sprake zijn van onderprogrammering. Dat maakt de interpretatie van capaciteitsknelpunten in de netinfrastructuur bijzonder lastig. Vastgestelde knelpunten in het RES1.0 scenario kunnen door overprogrammering mogelijk in werkelijkheid niet gaan optreden. En omgekeerd, daar waar nu geen knelpunten zijn kunnen deze alsnog optreden zodra de opgave completer wordt.
- Deze rapportage geeft een voorlopig beeld van de netimpact van de plannen voor grootschalige opwek, in afwachting van **het definitieve RES1.0 bod van de U16.**





RES U16 rekent voor zon met 950 vollasturen en voor wind met 3000 vollasturen

3

SAMENVATTING – CONCLUSIES NETIMPACT

Impact van RES 1.0 scenario op tijd, ruimte en geld
Zowel Stedin als TenneT moeten in de periode tot 2030 investeren om de ambitie van de RES U16 te kunnen faciliteren. De investeringsnoodzaak is in de meeste gevallen breder dan alleen de ambitie van de RES en dient daardoor ook andere belangen, zoals het faciliteren van woningbouw, warmtetransitie en elektrische mobiliteit.
De regionale ambitie voor opwek kan voor een deel gebruikmaken van de bestaande netcapaciteit én meeliften op de reeds geplande netinvesteringen.
- Maar voor alle geplande opwek dient nog de zekerheid geleverd te worden dat deze daadwerkelijk gaat plaatsvinden, om de additionele investeringen specifiek voor opwek tijdig mee te kunnen nemen.

De scheve verhouding wind-zon resulteert in een zeer inefficiënte benuttingsgraad van de netinfrastructuur. De bestaande netcapaciteit biedt anno 2021 veel ruimte voor opwek, maar door de forse inzet op zon worden de grenzen van het net veel sneller bereikt dan bij een invulling met meer wind. Dat bepaalt tevens de mogelijkheden ná 2030.

De inschatting is dat elk individueel knelpunt voor 2030 opgelost kan worden, mits plan- en besluitvorming tijdig plaatsvindt en hierbij rekening wordt gehouden met de benodigde fysieke ruimte voor de netinfrastructuur.
Er zijn 2 knelpunten die eruit springen en acute aandacht vereisen:
- Het knelpunt bij HS en TS station Oudenrijn van Stedin en TenneT, om te borgen dat de netuitbreidingen vóór 2030 gereed komen.
- Het HS station Breukelen-Kortrijk van TenneT, om te borgen dat de totale RES opgave van zon en wind gerealiseerd kan worden.
- Door de lange doorlooptijd van investeringstrajecten met een ruimtelijke impact is het urgent om hier op korte termijn afspraken over te maken.

Voor de optelsom van alle knelpunten in het doorgerekende RES1.0 scenario van 996MW kan de haalbaarheid (alles vóór 2030), maakbaarheid (arbeid) en betaalbaarheid (€) een probleem worden. Dat is in deze fase van het RES proces niet uit te sluiten. Dit geldt zowel voor Stedin als voor TenneT.
- Stedin doet daarom een dringende oproep om direct door te pakken op de verdere uitwerking en concretisering van plannen om tijdig de benodigde netcapaciteit beschikbaar te krijgen voor aansluiting van opwek vóór 2030, teneinde de ambitie van 1,8TWh waar te kunnen maken.

Wat	Aantal	Potentiële haalbaarheid voor 2030	Kosten - M€	Extra - m2	Doorlooptijd - jaren
Nieuw te bouwen stations	1	☑	15	2.500	gereed in 2023
Uit te breiden stations	19	☑	122 - 133	7.800	4-5
Kabels verzwaren en distributieruimten bijplaatsen	-	⌛	57 - 76	1.900 - 6.500	1-3 jaar per knelpunt

De Stedin netimpact uitgesplitst naar tijd, ruimte en geld:
- Voor het verzorgingsgebied van Stedin treden op 19 stations knelpunten op die samenhangen met het aangeleverde RES1.0 scenario voor grootschalige opwek.
- Tijd: Om stations uitbreidingen te realiseren moeten we rekening houden met de doorlooptijden van de ingrepen. Voor de benodigde aanpassingen aan bestaande stations is de doorlooptijd ca. 2-3 jaar voor uitbreiding van velden en 4-5 jaar voor grotere aanpassingen. Voor de realisatie van nieuwe Stedin stations dient 5-7 jaar doorlooptijd gerekend te worden. Indien er afhankelijkheden zijn met de TenneT infrastructuur kan dit verder oplopen naar 7-10 jaar.
- Ruimte: Er is geschat dat er ongeveer10.300 m2 extra ruimte nodig is voor de uitbreiding van Stedin stations en het stichten van 1 nieuw Stedin station (Houten-Oost). Voor het bijplaatsen van distributieruimten is een additionele 1.900 – 6.500m2 nodig. Dit is exclusief de ruimte voor kabeltracés.
  - TS Station Oudenrijn is vooralsnog niet meegeteld als nieuw station, maar kan dit wel gaan worden afhankelijk van bestemmingplan mogelijkheden én de locatiebehoefte van TenneT voor de benodigde netuitbreiding (150kV)
- Geld: De omvang van de investeringen van Stedin om de knelpunten op te lossen met de verzwaringen en aanleg van nieuwe infrastructuur worden geraamd op 194 tot 224 miljoen euro.

4

SAMENVATTING – AANBEVELINGEN

Aanbevelingen t.a.v. het RES1.0 scenario

- Regionale afstemming over benutting van bestaande en toekomstige netcapaciteit is cruciaal om met een langere horizon de energietransitie planbaar te maken.
  - Stedin heeft voor de netplanning een robuust en stabiel plan nodig over grotere gebieden heen om doelmatig en efficiënt te kunnen investeren.
- Om een zo hoog mogelijke benutting van dakoppervlak te bereiken voor zon-op-dak is het van belang om nauwkeuriger te bepalen waar welke dakpotentie benutbaar is, rekening houdend met zogenoemde 'belemmeringen' (dakconstructie, business case, bereidheid). De Stedin kansenkaarten voor zon-op-dak geven inzicht in waar kansen en mogelijkheden zijn om teruglevering te faciliteren. En met regionale afstemming kan gericht geïnvesteerd worden op locaties in de U16 regio die het meeste winst opleveren in termen van op te wekken vermogen uit zon-op-dak.
- Vanaf het RES1.0 bod van 1 oktober 2021 is het aan te bevelen om de kaders van het RES bod door te vertalen naar een uitvoeringsprogramma. Het RES1.0 bod vormt het startpunt voor een langjarige en intensieve samenwerking om de ontwikkeling van de netinfrastructuur in lijn te houden met de ontwikkelingen van de energietransitie.
- In een uitvoeringsprogramma kan
  1. het RES 1.0 scenario van 1,8TWh verder uitgewerkt worden naar concrete initiatieven met maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak, geborgd in omgevingsplannen en met afspraken over de ruimtelijke inpassing van nieuwe netinfrastructuur,
  2. de match tussen dakoppervlak en netcapaciteit onderzocht worden op knelpunten en (stimulerings)maatregelen,
  3. de planvorming van regionale ontwikkelingen op het vlak van warmtetransitie, warmtebronnen, elektrisch vervoer en andere ontwikkelingen samengebracht worden naar een integraal regionaal uitvoeringsplan voor de energie-infrastructuur.
- Stedin biedt aan om na vaststelling van het definitieve RES1.0 bod van de U16 in Q4 2021 opnieuw een netimpactanalyse uit te voeren als de opgave significant afwijkt van het voorliggende RES1.0 scenario. Daarmee kan de haalbaarheid herijkt worden en een nadere uitwerking ondersteunen in een uitvoeringsprogramma.

Aanbevelingen systeemefficiëntie

- De verhouding opgesteld vermogen (MWp) wind-zon (16% en 84%) is suboptimaal (veel meer zon dan wind). Gezien het feit dat wind 3-4 keer efficiënter gebruik maakt van netcapaciteit, adviseert Stedin de spreiding van zon-op-dak, zon-op-land en wind-op-land op regionaal niveau in balans te brengen en hiermee de benodigde netuitbreidingen te verminderen. Met een gelijkblijvende produktie (in TWh) kan hierdoor de behoefte aan netcapaciteit met 490MWp vermogen verminderd worden.
  - Zie Aanbevelingen Systeemefficiëntie
- Clustering van opwek naar grotere aansluitingen en met combinaties van wind en zon (cable pooling) blijft een belangrijk aandachtspunt in de verdere uitwerking van het RES bod. In het RES1.0 scenario is het aantal clusters van windmolens (meer dan 4) langs verkeersinfrastructuur beperkt.
- Door systeemefficiëntie kan fors bespaart worden op ruimte en kosten.
  https://www.netbeheernederland.nl/_upload/Files/Factsheet_Systeemefficientie_185.pdf

INTRODUCTIE - LEESWIJZER

Doel
Dit document beschrijft de impact van de Regionale Energie Strategie op de energie-infrastructuur. Deze informatie kan door de RES-regio gebruikt worden om de plannen te optimaliseren.

Leeswijzer
Na de samenvatting (1) en introductie (2) volgt een overzicht van de regio en de karakteristieken van het energiesysteem (3). Daarna volgt een samenvatting van de gebruikte regiodata als startpunt van de analyse (4). In de kern van het document wordt een indicatie van de impact op de elektriciteitsinfrastructuur in tijd, kosten en ruimte weergegeven (5). In de bijlage zit een aantal ondersteunende documenten aan deze rapportage (6).

Gebruikte data en werkwijze
Om de netimpact te bepalen gebruiken we de aangeleverde data van de regio, eventueel aangevuld met landelijke datasets op segmenten die niet door de regio zelf zijn aangeleverd. Op basis daarvan wordt met rekenmodellen en experts de impact bepaald. De impact is altijd een dynamisch samenspel van vraag en aanbod op de elektriciteits- en gasinfrastructuur. Meer informatie over gebruikte datasets is op te vragen bij Stedin.

Disclaimer
Deze rapportage is met zorg samengesteld ten behoeve van de RES ontwikkeling in uw regio.

De rapportage geeft een indicatie van de impact van de regionale ontwikkelingen op het elektriciteitsnet vanuit de beschikbare informatie op het moment van analyse. Door dit globale karakter worden diverse onderwerpen niet meegenomen, bijvoorbeeld de belasting op individuele kabels of de lokale spanningskwaliteit op delen van het net.

Deze globale indicatie is beoordeeld vanuit huidige wet- en regelgeving. Het is mogelijk dat netbeheerders door Europese of nationale ontwikkelingen andere mogelijkheden of verplichtingen krijgen. Dit kan invloed hebben op de indicatie van de impact.

De impact is bepaald op basis van gegevens aangeleverd vanuit de regio, eventueel aangevuld met back-up gegevens vanuit NP RES. Stedin draagt geen verantwoordelijkheid over deze gegevens.

De informatie in dit document kan gebruikt worden om het RES bod verder te ontwikkelen. Aan de informatie in dit document kunnen geen rechten worden ontleend.

De netimpact is bepaald zonder rekening te houden met eventuele aanpassingen in de bovenliggende netten van TenneT. De netimpact analyse van TenneT vindt u in de bijlage.

INTRODUCTIE

Een betaalbare, betrouwbare en toegankelijke energie-infrastructuur
Onze elektriciteits- en gasnetten zijn door de energietransitie ingrijpend aan het veranderen. Zo moet het elektriciteitsnet in hoog tempo fors uitgebreid worden en moeten er aanpassingen gemaakt worden in het gasnet. Niet alles is tegelijkertijd mogelijk. Bovendien wordt het zonder slim werken moeilijk om tijdig de benodigde aanpassingen en uitbreidingen te realiseren. Het is belangrijk dat we deze uitbreidingen samen efficiënt en slim ontwerpen. Heel Nederland betaalt immers mee aan de kosten. Systeemefficiëntie speelt dus een grote rol. Daarnaast moeten we rekening houden met ander ruimtegebruik in ons dichtbevolkte land.

Om te zorgen dat de energie-infrastructuur in de toekomst betaalbaar, betrouwbaar en toegankelijk blijft voor iedereen en op de gewenste locaties, is het belangrijk om de impact van regionale keuzes op de energie-infrastructuur inzichtelijk te maken. De netbeheerders hebben hiervoor in samenspraak met PBL en NP RES een werkwijze ontwikkeld om de netimpact van de regionale plannen uit te werken. Het 'Netimpact bepalen werkproces' is onderdeel van het afwegingskader Energiesysteem Efficiëntie uit de Handreiking Regionale Energiestrategie 1.1.

Van concept RES naar RES 1.0
Ten tijde van de concept RES heeft er geen doorrekening plaatsgevonden, maar is een kwalitatieve netimpact analyse uitgevoerd. Deze netimpact rapportage vormt de eerste doorrekening van de plannen van RES regio U16.

In de uitwerking naar RES1.0 heeft Stedin de regio ondersteund in de inpasbaarheid van grootschalige duurzame opwek.
Hiertoe heeft Stedin onder andere kansenkaarten ontwikkeld, adviezen en richtlijnen verstrekt en de technische uitbreidbaarheid van stations inzichtelijk gemaakt in de periode tot 2030.
In oktober 2020 heeft Stedin een advies gegeven over de inpasbaarheid van opwek langs (1) de verkeersinfrastructuur en (2) per landschapstype (zoals door Land-ID gedefinieerd).
In december 2020 heeft Stedin een globale nettoets uitgevoerd op de op dat moment geïnventariseerde zoekgebieden.

3. REGIO IN BEELD

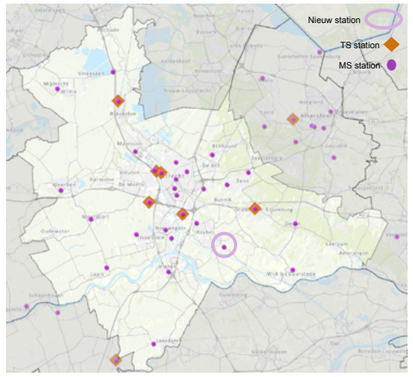
REGIO IN BEELD - ELEKTRICITEIT

- Er bevinden zich 36 Stedin stations in de RES U16 regio.
- Daarnaast zijn er enkele Stedin stations in aangrenzende regio's waar het RES1.0 scenario gebruik van zal maken: TS en MS station Arkel en MS station Veenendaal 1.
- Stations zijn niet exclusief toebedeeld aan uw regio. Ook andere regio's kunnen capaciteit vragen van de stations in de regio.
  - Waarschijnlijk gaan andere RES regio's ook de netcapaciteit van de TS-stations Arkel en Driebergen benutten en MS station Veenendaal 1. Zodra de RES1.0 in alle RES regio's is vastgesteld kan Stedin de balans opmaken over RES regio's heen en hierover de betreffende regio's informeren.
  - In de huidige regelgeving geldt er geen aansluitplicht voor klantaanvragen waarvan de grond niet ligt binnen het verzorgingsgebied van de regionale netbeheerder. Desondanks kan het voorkomen dat hier wel gebruik van wordt gemaakt door een aansluiting over de grens van een netbeheerder te realiseren.

Netvlak	Stationsnaam
TS/MS	Arkel (50/13kV)
TS/MS	Arkel (50/23kV)
HS/TS	Arkel (150/50 kV)
TS/MS	Bilthoven (50/10kV)
TS/MS	Breukelen (50/10 kV)
HS/TS	Breukelen 150/50 kV)
TS/MS	Doorn (50/10kV)
TS/MS	Driebergen (50/10kV)
HS/TS	Driebergen (150/50kV)
TS/MS	Honthorst Woerden (50/10kV)
TS/MS	Houten (50/10kV)
TS/MS	Houten-Oost (50/21kV)
TS/MS	IJsselstein (50/10kV)
TS/MS	Jutphaas (50/10kV)
TS/MS	Leerdam (50/13kV)
TS/MS	Lopik (50/10kV)
TS/MS	Maarssenbroek 1 (50/10kV)
TS/MS	Mijdrecht (50/10kV)
TS/MS	Montfoort (50/10kV)
TS/MS	Nieuwegein (50/10kV)
HS/TS	Nieuwegein (150/50kV)

Netvlak	Stationsnaam
TS/MS	Oudenrijn (50/10 kV)
HS/TS	Oudenrijn (150/50 kV)
TS/MS	U. Sorbonnelaan (50/10kV)
TS/MS	Utrecht Blauwkapelseweg (50/10kV)
TS/MS	Utrecht Jaarbeurs TR1 (50/10kV)
TS/MS	Utrecht Kernweg (50/10kV)
HS/TS	Utrecht Lage Weide (150/50 kV)
TS/MS	Utrecht Leidseveer (50/10kV)
TS/MS	Utrecht Merwedekanaal (50/10 kV)
HS/TS	Utrecht Merwedekanaal (150/50 kV)
TS/MS	Utrecht Overvecht (50/10kV)
TS/MS	Utrecht Zuid (50/10kV)
TS/MS	Veenendaal 1 (150/10kV)
TS/MS	Vianen (50/13kV)
TS/MS	Vinkeveen (50/10kV)
TS/MS	Vreeswijk (50/10kV)
TS/MS	Wijk Bij Duurstede (50/10kV)
TS/MS	Zeist (50/10kV)
TS/MS	Zeist West (50/10kV)

- Het MS-station Houten-Oost bevindt zich nog in de realisatiefase, waardoor deze als nieuw station telt. De behoefte aan nieuwe stations en netuitbreidingen die in de Stedin masterplannen worden onderzocht (bijvoorbeeld Woerden-Oost/Zuid) zijn niet in deze rapportage opgenomen. In een vervolgtraject wil Stedin graag de masterplannen voor netuitbreidingen (2030-2050) toetsen op de regionale planvorming.



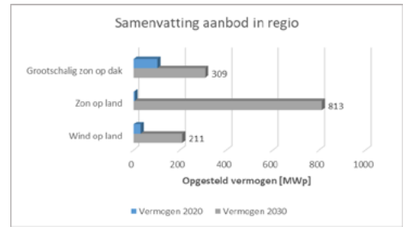
4. AANGELEVERDE GEGEVENS

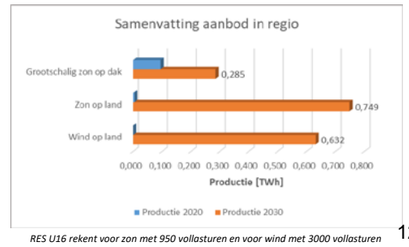
AANGELEVERDE GEGEVENS

RES1.0 scenario
De regionale ambitie van dit scenario is weergegeven in onderstaande tabel:

Categorie	Aansluit vermogen 2030 (MW)	Opgesteld vermogen 2030 (MWp)	% (MWp)	Productie 2030 (TWh)	% (TWh)
Wind op Land	211	211	16%	0,63	38%
Zon op dak (>15kWp)	217	309	23%	0,28	17%
Zon op land	569	813	61%	0,75	45%
Totaal	**996**	**1332**	**100%**	**1,67**	**100%**

- Het door de RES U16 aan Stedin aangeboden RES1.0 scenario is lager dan de ambitie van 1,8TWh. Door de gefaseerde opbouw van het RES bod van de U16 is het RES1.0 scenario een momentopname van begin maart 2021. De RES U16 houdt vast aan haar ambitie en werkt toe naar een RES bod van 1,8TWh.
- Het grootste deel van het RES1.0 scenario wordt gevormd door zon-op-land: 61%.
- De verhouding tussen grootschalig zon op dak/land en wind komt op 84% zon en 16% wind. Deze verhouding (in MW) is maatgevend voor systeemefficiëntie.
  - De verhouding in produktie (in TWh) tussen grootschalig zon op dak/land en wind komt uit op 62% zon en 38% wind. De produktie van wind (*vollasturen*) is immers een factor 3 groter dan zon. De verhouding op produktie is daardoor meer evenwichtig, maar dit is niet van belang voor de systeemefficiëntie.
- De opgave voor nog te realiseren grootschalig zon op dak van 0,19TWh (=pijplijn+ambitie) omvat in voorliggend RES1.0 scenario 144MW (=206MWp), met een concentratie in 37 CBS-buurten die gezamenlijk 50% van deze ambitie omvatten (bedrijventerreinen).
  - Let op, zon op dak wordt aangesloten op het midden- en laagspanningsnet en heeft als voordeel dat opwek en (lokaal) verbruik dicht bij elkaar ligt. Als dit echter op grote schaal plaatsvindt, zullen 'overschotten' ontstaan die worden teruggevoerd naar het bovenliggende net, ten koste van de beschikbare ruimte aan opwekcapaciteit van stations voor wind en zon op land.





RES U16 rekent voor zon met 950 vollasturen en voor wind met 3000 vollasturen

AANGELEVERDE GEGEVENS

RES1.0 scenario
De regionale ambitie voor zon-op-land en wind dat wordt aangesloten op stations is hiernaast weergegeven
- Dit omvat de pijplijn plus de toekomstige ontwikkelingen in zoekgebieden.
- Grofweg de helft van de opgave voor wind en zon op land heeft een specifieke locatie in een CBS buurtcode. De andere helft is o.b.v. een globaler zoekgebied toegewezen aan de stations van de netinfrastructuur o.b.v. de grootte van de aansluiting (MS of TS) en de afstand tot aan het dichtstbijzijnde station. Daarbij is ervan uitgegaan dat de regio zelf een goede inschatting heeft gemaakt van de haalbaarheid van de business case voor de opweklocatie voor wat betreft de afstand tot de netinfrastructuur.

RES1.0 scenario als momentopname
- Doordat gemeenten in het RES-proces hun potentiële zoekgebieden en de samenstelling ervan met zon-op-land en wind stapsgewijs opbouwen is het moment van aanlevering van het RES1.0 scenario slechts een momentopname in het voortgaande RES-proces.
  - Niet alle gemeenten hebben in deze fase van het RES-proces een (volledige) opgave kunnen doen.
- Door het ontbreken van een uniforme werkwijze over alle gemeenten heen qua volledigheid van aanlevering kunnen grote lokale verschillen ontstaan in de samenstelling van het RES1.0
  - Waar op bepaalde locaties mogelijk sprake is van overprogrammering kan op andere locaties door het ontbreken van een (volledige) opgave juist sprake zijn van onderprogrammering. Dat maakt de interpretatie van capaciteitsknelpunten in de netinfrastructuur bijzonder lastig. Vastgestelde knelpunten in het RES1.0 scenario kunnen door overprogrammering mogelijk in werkelijkheid niet gaan optreden. En omgekeerd, daar waar nu geen knelpunten zijn kunnen deze alsnog optreden zodra de opgave completer wordt.

Waarschuwing
- Hoe meer de uiteindelijke samenstelling van het RES bod zal wijzigen t.o.v. het begin maart 2021 aangeboden RES1.0 scenario, hoe minder bruikbaar de netimpactrapportage als toets op de haalbaarheid, maakbaarheid en betaalbaarheid van de benodigde netinvesteringen.
- Stedin heeft het beeld dat er diverse grotere initiatieven in de pijplijn zitten en dat er onderzoekstrajecten lopen voor wind en zon op land die géén deel uitmaken van de aangeleverde gegevens van het RES1.0 scenario, maar wel een significante netimpact hebben. Het is van belang om een scherp beeld te verkrijgen van de werkelijke nog te realiseren opgave.

Stedin stations	Wind (MW)	Zon op land (MW)	Zon op land (MWp)
Arkel 50 kV	40	0,0	0
Breukelen 10 kV	0	9,4	13,4
Breukelen 50 kV	0	31,6	45,1
Driebergen_10	0	6,3	9,0
Driebergen_50	28	68,3	97,5
Nieuwegein 10kV	0	18,7	28,7
Nieuwegein 50kV	0	11,1	15,8
Ouderrijn 10 kV	21,2	0,0	0,0
Ouderrijn 50 kV	56,8	175,8	251,1
Utrecht Lage Weide 50 kV	0	15,5	22,1
Bilthoven	0	25,9	37,0
Doorn	0	9,5	13,5
Honthorst Woerden	3,2	2,7	3,8
Houten	0	9,5	13,5
Houten-Oost 21kV	0	31,6	45,0
IJsselstein	0	18,4	26,3
Jutphaas	0	17,5	25
Maarssenbroek 1	0	2,7	3,8
Montfoort	0	9,8	14,0
U. Sorbornelaan	3	0,0	0,0
Utrecht Blauwkapelseweg	3	3,7	5,3
Utrecht Kernweg	0	3,3	4,7
Veenendaal 1	0	19,1	27,3
Vianen	13	0,0	0,0
Vinkeveen	0	23,5	33,6
Vreeswijk	0	34,4	49,2
Wijk Bij Duurstede	0	12,6	18
Zeist	11,2	2,3	3,3
Zeist West	0	2,2	3,2
Totaal (pijplijn + ambitie)	**179,4**	**565,0**	**807,2**
Basisjaar (operationeel)	31,1	3,7	5,3
Totaal	210,5	568,8	812,5

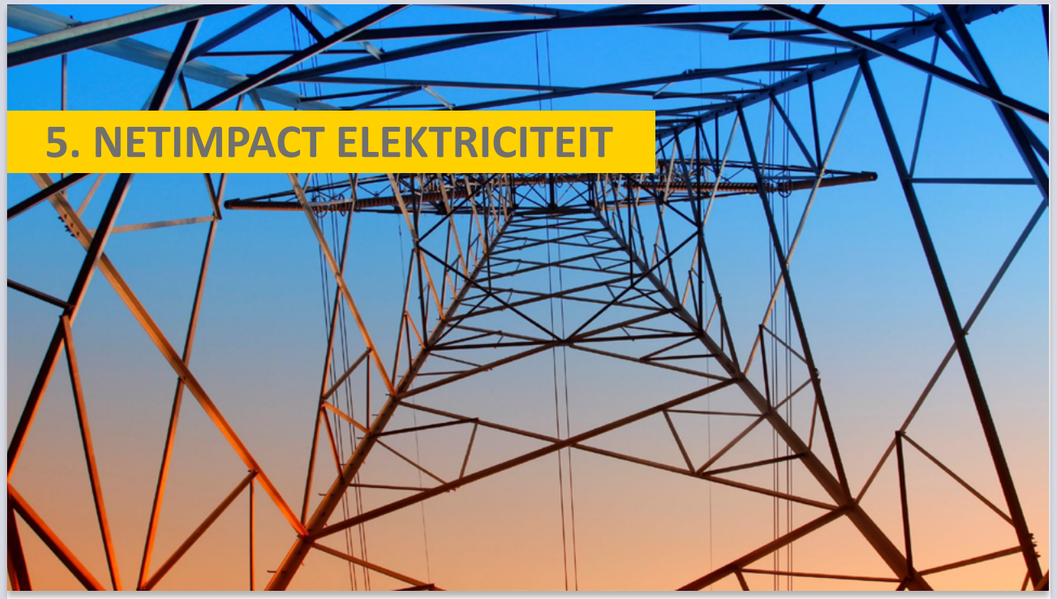
AANGELEVERDE GEGEVENS

Aangeleverde gegevens – duurzame opwek
Onderstaande tabel geeft weer welke input is gebruikt. De regio heeft gegevens aangeleverd voor wind op land, zon op land en grootschalige zon op dak voor 2030.
Zie leeswijzer voor werkwijze datasets.

Aanbod		RES 1.0
Elektriciteit	Wind op Land	Regio
	Zon op land	Regio
	Grootschalig zon op dak (>15kWp)	Regio
	Kleinschalige zon op dak (<15kWp)	Back-up
	Overige duurzame opwek	Geen gegevens
Gas	Groengas	Back-up
Waterstof	Groene waterstof	Geen gegevens

Overig		RES 1.0
	Flexibiliteit	Geen gegevens

Vraag		RES 1.0
Elektriciteit	Nieuwbouw woningen	Back-up
	Warmte oplossingen bestaande woningen	Stedin
	Nieuwbouw utiliteit	Back-up
	Bestaande utiliteit	Geen gegevens
	Elektrisch vervoer	E-laad
	Landbouw/glastuinbouw	Back-up
	Datacenters	Geen gegevens
	Industrie	Back-up
Gas	Utiliteit	Back-up
	Industrie	Back-up
	Landbouw/glastuinbouw	Back-up
	Vervoer	Geen gegevens
Waterstof	Totale vraag	Geen gegevens



5. NETIMPACT ELEKTRICITEIT

TOELICHTING METHODIEK

Impact
- De impact analyse is alleen gebaseerd op de opgave van deze RES regio. Er wordt geen rekening gehouden met de impact van de opgave van andere RES regio's. Dit betekent dat alleen de knelpunten die voortkomen uit de opgegeven vermogens van deze RES regio worden weergegeven in deze netimpactanalyse.
- Impact op tijd, ruimte en geld is bepaald op basis van standaard kengetallen zoals vermeld in het basisdocument energie-infrastructuur van Netbeheer Nederland*, aangevuld met eigen inschattingen voor uitbreidingen van stations indien van toepassing.

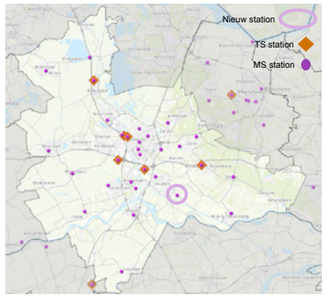
Uitgangspunten
- De potentiële haalbaarheid is vastgesteld o.b.v. het gezamenlijke streven om de benodigde doorlooptijden van besluitvorming t/m uitvoering te laten plaatsvinden.
- De analyse op potentiële haalbaarheid is vastgesteld op regionale besluitvorming uiterlijk in 2022 en zonder een toets op de totale investeringsportfolio van Stedin.
- De analyse op potentiële haalbaarheid is vastgesteld zonder toets op de RES ambities van andere regio's
- De knelpunten zijn vastgesteld o.b.v. het door de regio opgeleverde scenario op de bestaande netinfrastructuur.
- Bij de impact per station is de ruimte voor teruglevering gebaseerd op de capaciteit bij Stedin. Eventuele terugleverlimieten vanuit TenneT zijn hierin niet meegenomen.
- Bij grootschalig zon op dak en zon op land wordt uitgegaan van een aansluitvermogen van 70% van het piekvermogen van de installatie, in lijn met het convenant Stroom Betaalbaar: https://www.netbeheernederland.nl/nieuws/netbeheerders-en-zonsector-slaan-handen-ineen-1414
- Bij het realiseren van nieuwe aansluitingen voor opwek wordt uitgegaan van een enkelvoudige maatwerk aansluiting.

* https://www.netbeheernederland.nl/_upload/Files/Basisdocument_over_energie-infrastructuur_143.pdf

NETIMPACT– OPLOSSINGEN IN TIJD, RUIMTE EN GELD

Netplanning
In de RES U16 zijn reeds voor 15 stations investeringen opgenomen in de investeringsplanning van Stedin. Een groot deel daarvan is gebaseerd op de verwachte groei in afname van elektriciteit en noodzakelijke vervangingen in het kader van leveringszekerheid (leeftijd en kwaliteit).
De regionale ambitie voor zon-op-land en wind zoals opgegeven in het RES1.0 scenario kan voor een groot deel gebruikmaken van de bestaande netcapaciteit én meeliften op de reeds geplande netinvesteringen, mits het tempo van de groei van opwek daarmee in lijn ligt. Om benodigde additionele investeringen voor opwek mee te kunnen nemen in geplande netinvesteringen is het cruciaal hierover tijdig concreetheid en zekerheid te leveren.

Uitbreidingen algemeen (hierna een uitwerking per infrastructuurgebied)
Stations
- Op 10 Stedin stations zal vooralsnog geen gebruik gemaakt worden van de mogelijkheid om zon-op-land of wind aan te sluiten, waarvan er 6 binnen de gemeente Utrecht liggen en 4 daarbuiten: Arkel (MS), Leerdam, Lopik en Mijdrecht.
- Op 10 stations kan het opgegeven vermogen van 104,2MW (=148,8MWp) voor zon-op-land en 6 MW wind direct worden aangesloten.
- Op 19 stations treden technische knelpunten op als er geen netaanpassingen worden doorgevoerd. Bij deze stations vinden de volgende type uitbreidingen plaats om de beoogde initiatieven te kunnen faciliteren.
  - Uitbreiden van velden t.b.v. extra aansluitingen
  - Bijplaatsen, verzwaren en/of vervangen van transformatoren
  - Als netuitbreiding niet afdoende kan worden doorgevoerd op een bestaand station kan stichting van een nieuw station noodzakelijk zijn.
- Voor 4 van de 19 knelpunten geldt dat deze hoofdzakelijk veroorzaakt worden door opwek. Voor de andere 15 stations zijn er naast opwek ook andere factoren die een netinvestering vereisen.
- De kosten voor de netuitbreidingen op stationsniveau bedragen voor de periode tot 2030 ongeveer 137 – 148 miljoen.
  - In deze netinvesteringen komen uitbreidingen en aanpassingen samen vanuit groei in opwek, groei in afname en vervangingen t.b.v. leveringszekerheid (kwaliteit).



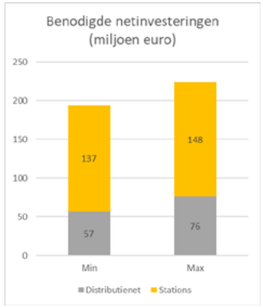
Knelpunten	Aantal	Wind (MW)	Zon (MW)	Totaal (MW)
Afname	1	0,0	25,9	25,9
Afname & Opwek	14	132,4	321,2	453,6
Opwek	4	41,0	113,8	154,8
Geen	20	6,0	104,2	110,2
Totaal	**39**	**179,4**	**565,0**	**744,4**

NETIMPACT– OPLOSSINGEN IN TIJD, RUIMTE EN GELD

TenneT
Er is in het RES1.0 scenario één knelpunt op een Stedin station met een afhankelijkheid naar TenneT, namelijk TS station Oudenrijn. Zie ook toelichting bij netimpact – oplossingen netinfrastructuurgebied West.
In de bijlage is de voorlopige rapportage van TenneT opgenomen waarin de netimpact is getoetst van de concept RES opgaves van de RES regio's in de TenneT HS-deelnetten. Voor de RES U16 vindt deze toets plaats o.b.v. het voorliggende RES1.0 scenario.
Ook TenneT constateert dat als de optelsom van alle initiatieven in het RES programma blijven staan de haalbaarheid (alles vóór 2030) en maakbaarheid (arbeid) een probleem kan worden. In deze fase van het RES proces is dat nog niet uit te sluiten.

De totale omvang van het energie-overschot door opwek in de lente/zomer-periode kan dermate groot worden op het 150kV-net van TenneT dat deze richting het 380kV-net getransporteerd moet worden, waarvoor TenneT genoodzaakt is om haar HS-station Breukelen-Kortrijk (380kV) te versterken met extra 380/150kV transformatoren. Dit vereist naar verwachting een doorlooptijd van 5-10 jaar en een ruimtelijke uitbreiding grenzend aan het station.

Uitbreidingen algemeen
Lagere netvlakken
- Stedin houdt rekening met investeringen in de lagere netvlakken (LS/MS), om zon-op-dak, warmtetransitie, elektrisch vervoer, woningbouw en andere ontwikkelingen te faciliteren .
  - In de lagere netvlakken dienen MS en LS kabels vervangen en MS/LS transformatoren bijgeplaatst te worden.
  - De inschatting voor de totale kosten bedragen ca. 57 - 76 miljoen en er is 1.900 – 6.500 m^2 additionele ruimte benodigd voor het bijplaatsen van distributieruimtes.
  - Let wel: deze kosten zijn dus niet volledig toe te rekenen aan de benodigde opwekcapaciteit voor de zon-op-dak ambitie van het RES1.0 scenario.
- De ambitie voor zon-op-dak zoals opgegeven in het RES1.0 scenario zal voor een deel aansluitbaar zijn op de bestaande netinfrastructuur maar zal ook locatiespecifieke netuitbreidingen vergen.
  - Daarbij is het van belang om met een planningshorizon tot 2030 nauwkeurig te beoordelen waar welke dakpotentie benutbaar is en hoe de netcapaciteit doelgericht en zo rendabel mogelijk kan worden uitgebreid.
  - De Stedin kansenkaarten voor zon-op-dak biedt mogelijkheden voor het maximaal uitnutten van mogelijkheden.

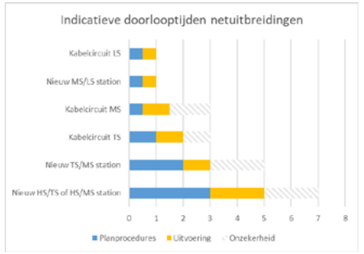


NETIMPACT– OPLOSSINGEN IN TIJD, RUIMTE EN GELD

Doorlooptijd RES1.0 scenario
- In de overzichtstabellen van knelpunten en oplossingen staat de doorlooptijd van individuele Stedin investeringsprojecten benoemd. Echter, voor de optelsom van alle knelpunten in het doorgerekende RES1.0 scenario van 996MW kan de haalbaarheid (alles vóór 2030), maakbaarheid (arbeid) en betaalbaarheid (€) een probleem worden. In deze fase van het RES proces is dat nog niet uit te sluiten. Daarnaast is de verwachting dat het RES1.0 scenario nog significant kan wijzigen in omvang en samenstelling in de voortgaande uitwerking richting RES1.0.

Doorlooptijd netuitbreidingen
Hiernaast staat een figuur die de richtlijnen toont voor doorlooptijden (in jaren) van individuele uitbreidingen en verzwaringen van de Stedin netinfrastructuur.
- Indien er afhankelijkheden zijn met de TenneT infrastructuur kan dit verder oplopen naar 7-10 jaar.

In werkelijkheid is er grote onderlinge afhankelijkheid tussen projecten en is de doorlooptijd onder andere afhankelijk van de beschikbare uitvoeringscapaciteit: Stedin zal niet alle benodigde werkzaamheden gelijktijdig kunnen uitvoeren.
Oproep:
- Een gezamenlijke uitwerking van de fasering van de RES-projecten en bijbehorende netinvesteringen in een uitvoeringsprogramma is noodzakelijk om de totale doorlooptijd te bepalen.
- Het is belangrijk te beseffen dat de uitbreiding van het energienet doorgaans langer duurt dan de realisatie van een wind- of zonnepark. Het verstrekken van vergunningen aan projectontwikkelaars dient daarom qua planning gesynchroniseerd te worden met het oplevermoment van netuitbreidingen om te voorkomen dat aansluitingen nog niet gerealiseerd kunnen worden. Stedin geeft inzicht in de technische uitbreidbaarheid van de netinfrastructuur, maar heeft wel de aangegeven doorlooptijden nodig voor realisatie ervan.
- Planprocedures vormen een belangrijk onderdeel van de doorlooptijd en hebben grote invloed op de onzekerheid. Verankeren van de plannen in omgevingsbeleid en rekening houden met benodigde ruimte voor energie-infrastructuur in vergunningstrajecten is essentieel voor tijdige realisatie van de ambitie. De regio heeft daarmee zelf grote invloed op de benodigde doorlooptijd van netuitbreidingen.

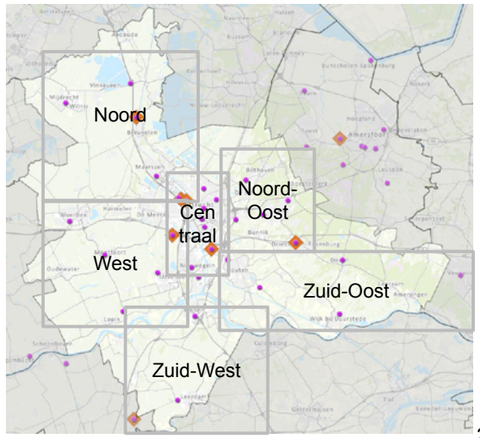


NETIMPACT – KNELPUNTEN STATIONS

Omdat de RES U16 een grote regio is met veel netinfrastructuur zal in deze rapportage een arbitraire indeling gemaakt worden naar infrastructuur gebieden, om per gebied een toelichting te kunnen geven op potentiële knelpunten:
- Centraal
- Noord-Oost
- Zuid-Oost
- Zuid-West
- West
- Noord

De overzichtstabel van knelpunten en de oplossingen is te omvangrijk om op één pagina weer te geven en is daarom opgeknipt naar bovenstaande gebiedsindeling.

Uitgangspunten bij vaststelling knelpunten en oplossingen
- Let op: voor alle netaanpassingen specifiek gericht op opwek (zoals uitbreiden van velden om wind en zon op land aan te kunnen sluiten) is concreetheid en zekerheid vereist vóórdat deze investering wordt uitgevoerd. De benodigde netuitbreidingen voor de realisatie van opwek staan opgenomen in de tabel, **maar liften niet automatisch mee** op een reeds geplande netinvestering voor andere doeleinden.
- In de doorrekening van het RES1.0 scenario zijn opgaves >10MW, door gebrek aan specificatie, geïnterpreteerd als aansluitingen voor het TS netvlak. Dit zal niet altijd een terechte aanname zijn, waardoor een deel van de RES-opgave uiteindelijk toch op MS-niveau aangesloten zal gaan worden. Ten behoeve van de systeemefficiëntie is het wenselijk dat ook het TS-netvlak optimaal benut wordt en dat niet alle opwek op het MS-netvlak landt.
- Voor de nog niet in de planning opgenomen netuitbreidingen is geen 'verwachting gereed' opgenomen, omdat de RES1.0 uitwerking vooralsnog nog niet robuust genoeg is om hier netinvesteringen op te baseren.
- Om dezelfde reden is, voor de al wél in de planning opgenomen netuitbreidingen, de 'verwachting gereed' nog niet aangepast op de additionele netaanpassingen voor opwek omdat nog niet zeker is of deze werkelijk gaan plaatsvinden.
- Voor alle duidelijkheid: als een netinvestering is opgenomen in het Stedin investeringsplan (IP 2020) betekent dat nog niet automatisch dat er een definitief besluit is genomen over de uitvoering ervan.



NETIMPACT– OPLOSSINGEN NETINFRASTRUCTUUR NOORD

Netinfrastructuur Noord
- TS station Breukelen en de MS stations Breukelen, Maarsenbroek 1, Mijdrecht en Vinkeveen

Algemene bevindingen
- In dit Stedin netinfrastructuur gebied is geen wind maar wel 95,9MWp zon op land in zoekgebieden in de nabijheid van deze stations opgegeven.
  - *Door de inefficiënte benutting van de netinfrastructuur ontstaan eerder knelpunten in de realisatie van de ambitie dan wanneer er een betere verhouding wordt gevonden.*
- Vanuit de gemeente De Ronde Venen was op het moment van de Stedin netimpactanalyse (begin maart 2021) nog geen opgave beschikbaar die meegenomen kon worden. De netimpact in dit gebied zal daardoor nog een heel ander beeld kunnen gaan geven zodra die opgave toegevoegd wordt aan dit scenario. TS station Breukelen blijft daardoor een potentieel knelpunt.

Uitbreidingen

Stations
- Voor MS stations Maarsenbroek 1 is op basis van de opgegeven opwek geen additionele investering nodig.
- Voor MS station Mijdrecht is nog geen beeld over opwek voor zon-op-land en wind beschikbaar.
- Voor de MS stations Breukelen en Vinkeveen staan al investeringen gepland voor uitbreiding van de capaciteit, waardoor de opgegeven opwek mee kan liften op deze uitbreidingen door de plaatsing van extra velden.
- Voor TS station Breukelen (50kV) is de netcapaciteit beschikbaar, maar moet wel het aantal velden uitgebreid worden.

TenneT station Breukelen-Kortrijk
- Alhoewel geen onderdeel van de uitgevoerde netimpactanalyse, benoemen we hier op verzoek van TenneT expliciet een waarschijnlijke voorwaarde voor de totaal te plaatsen opwekcapaciteit in de gehele U16 regio van 1,8TWh. Hiertoe is een versterking van het in dit gebied aanwezige HS station Breukelen-Kortrijk van TenneT noodzakelijk door plaatsing van extra 380/150kV transformatoren. Dit vereist naar verwachting een doorlooptijd van 5-10 jaar en een ruimtelijke uitbreiding grenzend aan het station.

Netvlak	Knelpunt	Type knelpunt[1]	Oorzaak	Netbelasting opwek (MW)[2]	Zon (MW)[3]	Zon (MWp)[4]	Wind (MW)[5]	Technische oplossing en handelingsperspectief	Potentiële haalbaarheid voor 2030	Opgenomen in IP 2020[6]	Aantal Assets	Kosten - M€	Extra - m2	Doorlooptijd - jaren	Status	Verwachting gereed
MS	Breukelen 10 kV	Geen	Velden	9,4MW zon	9,4	13,4		Aansluiten op vrije velden.	☑							
TS	Breukelen 50 kV	Beide	Velden	31,6 zon	31,6	45,1		Velden uitbreiden. Let op: capaciteitsuitbreiding Breukelen 10kV vereist ook twee 50kV velden.	☑	☒	2 velden	7		4-5	Netimpact analyse RES 1.0	
MS	Maarsenbroek 1	Geen		2,7MW zon	2,66	3,8		Aansluiten op vrije velden.								
MS	Mijdrecht	Geen		Geen												
MS	Vinkeveen	Beide	Capaciteit	23,5MW zon	23,5	33,6		Uitbreiding netcapaciteit. Velden beschikbaar.	☑	☑	2 velden	3		2	Gepland	2023

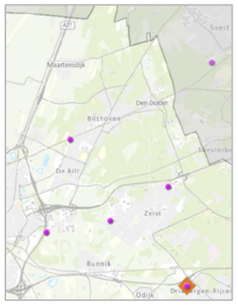
NETIMPACT– OPLOSSINGEN NETINFRASTRUCTUUR NOORD-OOST

Netinfrastructuur Noord-Oost
- TS station Driebergen en de MS stations Bilthoven, Driebergen, Utrecht Sorbonnelaan, Zeist en Zeist West

Algemene bevindingen
- In dit Stedin netinfrastructuur gebied is 42,2MWp wind en 150MWp zon op land in zoekgebieden in de nabijheid van deze stations opgegeven.

Uitbreidingen

Stations
- Voor MS stations Zeist-West en Utrecht Sorbonnelaan zijn op basis van de opgegeven opwek geen additionele investeringen nodig. Op dit moment zijn er nog vrije velden beschikbaar voor deze aansluitingen.
- Voor MS stations Bilthoven, Driebergen en Zeist kan de geplande opwek meeliften op de reeds geplande vervangingsinvestering. Hiertoe moeten wel extra velden gecreëerd worden.
- Voor TS station Driebergen is capaciteitsuitbreiding nodig en worden transformatoren vervangen en opgeschaald. De opgegeven opwek bevestigt de noodzaak hiervan.



Netvlak	Knelpunt	Type knelpunt[1]	Oorzaak	Netbelasting opwek (MW)[2]	Zon (MW)[3]	Zon (MWp)[4]	Wind (MW)[5]	Technische oplossing en handelingsperspectief	Potentiële haalbaarheid voor 2030	Opgenomen in IP 2020[6]	Aantal Assets	Kosten - M€	Extra - m2	Doorlooptijd - jaren	Status	Verwachting gereed
MS	Bilthoven	Afname		25,9MW zon	25,9	37		Velden zijn beschikbaar, maar verouderd. Vervanging gepland voor 2024.	☑	☑	3 velden	3,5	0	3-4	Gepland	2024
MS	Driebergen_10	Beide	Velden	6,3MW zon	6,3	9		Velden uitbreiden	☑	☑	1 veld	3,1		1-2	Gepland	2023
TS	Driebergen_50	Opwek	Capaciteit & velden	28MW wind en 68,3MW zon	68,3	97,5	28	Capaciteitsuitbreiding (extra transformator) en vervangen 50 kV installatie.	☑	☑	4 velden	16	300	4-5	Gepland	2028
MS	U. Sorbonnelaan	Geen		3MW wind			3	Aansluiten op vrije velden.	☑							
MS	Zeist	Beide		11,2MW wind en 2,3MW zon	2,3	3,3	11,2	Trafo 'op steeltjes' plaatsen, waardoor ruimte vrij komt om een 10 kV sectie te plaatsen. Velden uitbreiden.	☑	☒	2 velden	10		4-5	Netimpact analyse RES 1.0	
MS	Zeist West	Geen		2,2MW zon	2,2	3,2		Aansluiten op vrije velden.	☑							

NETIMPACT– OPLOSSINGEN NETINFRASTRUCTUUR ZUID-OOST

Netinfrastructuur Zuid-Oost
- MS stations Doorn, Houten, Houten-Oost (21kV), Veenendaal 1 en Wijk bij Duurstede.

Algemene bevindingen
- In dit Stedin netinfrastructuur gebied is geen wind en 117,3MWp zon op land in zoekgebieden in de nabijheid van deze stations opgegeven.
  - *Door de inefficiënte benutting van de netinfrastructuur ontstaan eerder knelpunten in de realisatie van de ambitie dan wanneer er een betere verhouding wordt gevonden. Bovendien verkleint dit de mogelijkheden voor realisatie van opwek ná 2030.*
- Stedin is betrokken in diverse oriënterende onderzoeken en beseft dat de beschikbare netcapaciteit het geheel aan ideeën niet zondermeer kan faciliteren. Stedin is daarom graag bereid om samen met de Kromme Rijn gemeenten een nadere verkenning uit te voeren op de inpasbaarheid van grootschalige opwek in deze regio voor de periode tot 2030 én richting 2040-2050.

Uitbreidingen

Stations
- Voor MS stations Doorn, Wijk bij Duurstede en Veenendaal 1 kan de geplande opwek meeliften op de reeds geplande vervangingsinvesteringen. Hiertoe moeten wel extra velden gecreëerd worden.
- MS station Houten-Oost is een nieuw 21kV station waar aansluitingen tot 20MW op aangesloten kunnen worden. De oplevering van dit station is gepland in 2023. De in het RES1.0 scenario opgenomen opwek van 45MWp kan hier op aangesloten worden.

Netvlak	Knelpunt	Type knelpunt[1]	Oorzaak	Netbelasting opwek (MW)[2]	Zon (MW)[3]	Zon (MWp)[4]	Wind (MW)[5]	Technische oplossing en handelingsperspectief	Potentiële haalbaarheid voor 2030	Opgenomen in IP 2020[6]	Aantal Assets	Kosten - M€	Extra - m2	Doorlooptijd - jaren	Status	Verwachting gereed
MS	Doorn	Beide	Velden	9,5MW zon	9,5	13,5		Oude 50kV COQ installatie vervangen door trafo 'op steeltjes', waardoor ruimte vrij komt om een 10 kV sectie te plaatsen. Velden uitbreiden.	☑	☑	1 veld	2,2		2	Gepland	2022
MS	Houten	Beide	Capaciteit & velden	9,5MW zon	9,5	13,5		Aansluiten op nieuw 50/21kV station Houten-Oost.	☑	☑						
MS	*Houten-Oost 21kV*	Geen		31,5MW zon	31,5	45		Aanleiding voor bouw nieuw station is nieuwe grootschalige opwek en ontlasting bestaande station Houten	☑	☑	Nieuw station	15	2.500	5	Gepland	2023
MS	Veenendaal 1	Beide	Velden	19,1MW zon	19,1	27,3		Nieuwe MS-sectie realiseren. Velden uitbreiden	☑	☑	2 velden	2,1		2-3	Gepland	2024
MS	Wijk Bij Duurstede	Beide	Velden	12,6MW zon	12,6	18		Vervangen transformator en velden uitbreiden.	☑	☑	2 velden	4,4		3	Gepland	2023

NETIMPACT– OPLOSSINGEN NETINFRASTRUCTUUR ZUID-WEST

Netinfrastructuur Zuid-West
- TS station Arkel en de MS stations Arkel, Leerdam en Vianen.

Algemene bevindingen
- In dit Stedin netinfrastructuur gebied is 53MW wind en geen zon op land opgegeven in zoekgebieden in de nabijheid van deze stations.

Uitbreidingen

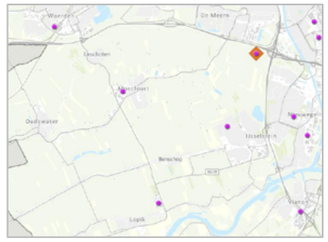
Stations
- Voor MS stations Vianen kan de geplande opwek worden aangesloten door enkele velden toe te voegen.
- Voor MS station Leerdam is nog geen beeld over opwek voor zon-op-land en wind beschikbaar.
- Voor TS station Arkel is reeds een vervangingsinvestering gepland waar de geplande opwek op mee kan liften. Hiertoe moeten wel extra velden worden aangebouwd.
- De netcapaciteit van TS station Arkel (50kV) zal zeker ook vanuit andere RES regio's worden benut, waardoor de netimpact nog significant zal wijzigen.

Netvlak	Knelpunt	Type knelpunt[1]	Oorzaak	Netbelasting opwek (MW)[2]	Zon (MW)[3]	Zon (MWp)[4]	Wind (MW)[5]	Technische oplossing en handelingsperspectief	Potentiële haalbaarheid voor 2030	Opgenomen in IP 2020[6]	Aantal Assets	Kosten - M€	Extra - m2	Doorlooptijd - jaren	Status	Verwachting gereed
MS	Arkel 13 kV	Geen		Geen												
MS	Arkel 23 kV	Geen		Geen												
TS	Arkel 50 kV	Beide	Velden	40MW wind			40	Oude 50kV-installatie wordt vervangen, waardoor velduitbreiding mogelijk wordt.	☑	☑	1 veld	7		4-5	Gepland	2027
MS	Leerdam	Geen		Geen												
MS	Vianen	Opwek	Velden	13MW wind			13	Velden uitbreiden.	☑	☒	2 velden	0,1		1-2	Netimpact analyse RES 1.0	

NETIMPACT– OPLOSSINGEN NETINFRASTRUCTUUR WEST

Netinfrastructuur West
- TS station Oudenrijn en MS stations Honthorst Woerden, IJsselstein, Jutphaas, Lopik, Montfoort. Oudenrijn en Vreeswijk.
- Het MS station Woerden-Oost is een potentieel nieuw station dat is ingetekend in het Stedin masterplan. Er wordt al wel onderzocht wat de ruimtelijke inpasbaarheid is qua locatie in de regio, maar er is nog geen opdracht verstrekt voor realisatie. De kosten, ruimte en tijd zijn **niet** meegenomen in de totalen.

Algemene bevindingen
- In dit Stedin netinfrastructuur gebied is 81,2MWp wind en 369,4MWp zon op land opgegeven in zoekgebieden in de nabijheid van deze stations.



Uitbreidingen (zie volgende pagina voor TS station Oudenrijn)
Stations
- Voor MS stations IJsselstein en Jutphaas zijn op basis van de opgegeven opwek geen additionele investeringen nodig. Op dit moment zijn er nog vrije velden beschikbaar voor deze aansluitingen.
- Voor MS station Lopik is nog geen beeld over opwek voor zon-op-land en wind beschikbaar.
- Voor MS stations Honthorst Woerden en Montfoort kan de geplande opwek meeliften op de reeds geplande vervangingsinvestering. Hiertoe moeten wel extra velden gecreëerd worden.
- Voor MS station Vreeswijk moeten velden uitgebreid worden om de opwek aan te kunnen sluiten.

Netvlak	Knelpunt	Type knelpunt	Oorzaak	Netbelasting opwek (MW)	Zon (MW)	Zon (MWp)	Wind (MW)	Technische oplossing en handelingsperspectief	Potentiële haalbaarheid voor 2030	Opgenomen in IP 2020	Aantal Assets	Kosten - M€	Extra - m2	Doorlooptijd - jaren	Status	Verwachting gereed
MS	Honthorst Woerden	Beide	Velden	3,2MW wind en 2,6MW zon	2,7	3,8	3,2	Velden uitbreiden.	☑	☑	2 velden	4,6		1-3	Gepland	2022
MS	IJsselstein	Geen		18,4MW zon	18,4	26,3		Aansluiten op vrije velden.	☑							
MS	Jutphaas	Geen		17,5MW zon	17,5	25		Aansluiten op vrije velden.	☑							
MS	Lopik	Geen		Geen												
MS	Montfoort	Beide	Velden	9,8MW zon	9,8	14		Vervangen 10kV installatie en transformatoren. Velden uitbreiden.	☑	☑	1 veld	12	0	5	Gepland	2023
MS	Oudenrijn 10 kV	Beide	Velden	21MW wind			21,2	Vervangen 10kV installatie. Velden uitbreiden.	☑	☑	2 velden	17	2.500	2-3	Gepland	2023
MS	Vreeswijk	Opwek	Velden	34,4MW zon	34,4	49,2		Velden uitbreiden.	☑	☒	3 velden	0,6	0	1-2	Netimpact analyse RES 1.0	
MS	*Woerden-Oost*	Geen									Nieuw station	50	5.000	7-10		Gesprekken over grondoptie gestart

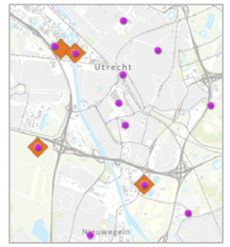
Algemene bevindingen TS station Oudenrijn (50kV)
- In het RES1.0 scenario is 57MWp wind en 251MWp zon opgegeven die op TS station Oudenrijn wordt aangesloten. Dit omvat zowel het nieuwe Energielandschap Rijnenburg als opwek in de buurt van Reijerscop. Dit overschrijdt de beschikbare netcapaciteit van TS station Oudenrijn waardoor netinvesteringen noodzakelijk zijn.
- De MS stations Oudenrijn (10kV), Jutphaas, Montfoort, Lopik en IJsselstein zijn als TS/MS-stations (onderstations) aangesloten op het TS station Oudenrijn (50kV). Dat betekent dat ook de capaciteit van deze stations afhankelijk is van de beschikbare TS capaciteit. Op het TS station moet 'vrije ruimte' gereserveerd blijven om ook aan de onderliggende MS stations opwek te kunnen toevoegen.
  - Regionale samenwerking van gemeenten die gebruikmaken van dit deelnet is een vereiste.
- Naar verwachting omvat het RES1.0 scenario nog niet de volledige opgave voor opwek op al deze stations, waardoor het knelpunt waarschijnlijk nog groter wordt.
- Vanuit de planvorming van de energietransitie is het van belang om een integraal beeld te vormen van de regionale ontwikkeling van het energiesysteem. Ook op dit knelpunt is het van belang om niet alleen naar opwek te kijken, maar ook naar de warmtetransitie (met name de elektrificatie van warmtevoorzieningen en de elektrificatie van warmtebronnen).
- **De benodigde netinvesteringen zijn weliswaar opgenomen (als prognose) in de investeringsplannen van Stedin en TenneT maar de besluitvorming is nog afhankelijk van (1) de regionale plan- en besluitvorming en (2) de ruimtelijke inpasbaarheid van de extra netinfrastructuur. De geplande verwachting gereed is daarom op dit moment onbekend.**

Uitbreidingen – TS station Oudenrijn (50kV)
- Het TS station Oudenrijn beschikt nog over capaciteit om opwek aan te sluiten tot opgeteld een vermogen van 100-130MW. *(De benodigde capaciteit voor Energielandschap Rijnenburg is hierop nog niet in mindering gebracht)*
- Stedin heeft in de investeringsplanning uitbreidingen opgenomen die, afhankelijk van de besluitvorming (concreetheid en zekerheid) van regionale ontwikkelingen, gerealiseerd gaan worden.
  - Vervangen van de bestaande 50kV installatie, waardoor de 2 bestaande transformatoren beiden ten volle benut kunnen worden. Dit leidt tot een verdubbeling van de netcapaciteit: van 100-130 MW naar 200-260 MW.
  - In een volgende stap kan een extra transformator toegevoegd worden, waardoor de netcapaciteit verder toeneemt met 100MW. Voor deze stap is extra ruimte nodig en is een nieuw volwaardig TenneT 150kV station nodig. Stedin en TenneT trekken gezamenlijk op in de ruimtelijke procedures en het vinden van een nieuwe locatie. Om een 3e transformator aan te kunnen sluiten is een nieuw 150kV station van TenneT voorwaardelijk. Afhankelijk van de locatiebehoefte van TenneT en de bestemmingsplan mogelijkheden is mogelijk ook een nieuw station voor Stedin nodig.
  - Om de regionale ontwikkelingen mogelijk te maken is het van belang dat de gemeente(n) samen met Stedin en TenneT onderzoeken welke mogelijkheden er zijn. Gezien de gebruikelijke doorlooptijden van 5-7 jaar voor Stedin en 7-10 jaar voor TenneT is het zaak hier gezamenlijk nu op door te pakken.

Netvlak	Knelpunt	Type knelpunt	Oorzaak	Netbelasting opwek (MW)	Zon (MW)	Zon (MWp)	Wind (MW)	Technische oplossing en handelingsperspectief	Potentiële haalbaarheid voor 2030	Opgenomen in IP 2020	Aantal Assets	Kosten - M€	Extra - m2	Doorlooptijd - jaren	Status	Verwachting gereed
TS	Oudenrijn 50 kV	Beide	Capaciteit & velden	56,8MW wind en 175,8MW zon	175,8	251,1	56,8	Stap 1: aansluiten tot maximaal vermogen van één transformator: 100-130MW	☑		2 velden	1,2	0	1-2		
								Stap 2: vervangen 50kV installatie, waardoor 2 transformatoren benut kunnen worden: verdubbeling netcapaciteit (100-130MW extra)	☑	☑	4 velden	17	5.000	5-7		
								Stap 3: toevoegen van 3e transformator t.b.v verdere uitbreiding netcapaciteit (100MW extra)	☑	☑	Trafo	5,5	0	7-10		

NETIMPACT– OPLOSSINGEN NETINFRASTRUCTUUR CENTRAAL

Netinfrastructuur Centraal
- TS stations Nieuwegein, Utrecht Lage Weide, Utrecht Merwedekanaal
- MS stations Nieuwgein, Utrecht Blauwkapelseweg, Jaarbeurs TR1, Utrecht Kernweg, Utrecht Leidseveer, Utrecht Merwedekanaal, Utrecht Overvecht, Utrecht Zuid TR2. In onderstaande tabel zijn uitsluitend de stations opgenomen waarvoor opwek is opgegeven.
- Let op: de TS en MS stations Oudenrijn zijn vanuit de indeling van de netinfrastructuur toegewezen aan infrastructuurgebied West



Algemene bevindingen
- In dit Stedin netinfrastructuur gebied is 3MWp wind en 74,6MWp zon op land opgegeven in zoekgebieden in de nabijheid van deze stations.
  - *Door de inefficiënte benutting van de netinfrastructuur ontstaan eerder knelpunten in de realisatie van de ambitie dan wanneer er een betere verhouding wordt gevonden. Bovendien verkleint dit de mogelijkheden voor realisatie van opwek ná 2030.*

Uitbreidingen
Stations
- Voor MS station Utrecht Blauwkapelseweg en TS station Utrecht Lage Weide zijn op basis van de opgegeven opwek geen additionele investeringen nodig. Op dit moment zijn er nog vrije velden beschikbaar voor deze aansluitingen.
- Voor MS stations Nieuwegein, Oudenrijn en Utrecht Kernweg en TS station Nieuwegein zijn aanpassingen in de installatie en/of additionele velden nodig.

Netvlak	Knelpunt	Type knelpunt	Oorzaak	Netbelasting opwek (MW)	Zon (MW)	Zon (MWp)	Wind (MW)	Technische oplossing en handelingsperspectief	Potentiële haalbaarheid voor 2030	Opgenomen in IP 2020	Aantal Assets	Kosten - M€	Extra - m2	Doorlooptijd - jaren	Status	Verwachting gereed
MS	Nieuwegein 10kV	Beide	Velden	18,7MW zon	18,7	26,7		Nieuwe MS-sectie realiseren. Velden uitbreiden.	☑	☑	3 velden	3,5	0	2	Gepland	2022
TS	Nieuwegein 50kV	Opwek	Velden	11,1MW zon	11,1	15,8		15MW vanaf Utrecht Science Park. Velden uitbreiden.	☑	☒	1 veld	1,5	0	1-2	Netimpact analyse RES 1.0	
MS	Utrecht Blauwkapelseweg	Geen		3MW wind en 3,7MW zon	3,7	5,3	3	Aansluiten op vrije velden.	☑							
MS	Utrecht Kernweg	Geen		3,3MW zon	3,3	4,7		Aansluiten op vrije velden.	☑							
TS	Utrecht Lage Weide 50 kV	Geen		15,5MW zon	15,5	22,1		Aansluiten op vrije velden.	☑					1-2		

INDICATIE NETIMPACT – HAALBAARHEID RES1.0 SCENARIO

Globale nettoets december 2020
Stedin heeft in december 2020 een globale nettoets uitgevoerd op de contouren van potentiële zoekgebieden zoals die toen in beeld waren. Hieruit zijn 3 potentiële knelpunten naar boven gekomen die nog altijd geldig zijn:
- Voor TS station Oudenrijn is op basis van het RES1.0 scenario een groot knelpunt vastgesteld.
- Voor de regio Kromme Rijn zal de vraag het aanbod naar verwachting gaan overstijgen zodra het RES bod verder wordt uitgewerkt.
- Voor MS en TS station Breukelen gaan waarschijnlijk ook knelpunten vastgesteld worden zodra De Ronde Venen haar opgave toevoegt aan de opgave van Stichtse Vecht.

Aanbevelingen t.a.v. haalbaarheid RES1.0 scenario
- Doordat gemeenten in het RES-proces hun potentiële zoekgebieden en de samenstelling ervan met zon-op-land en wind stapsgewijs opbouwen is het moment van aanlevering van het RES1.0 scenario slechts een momentopname in het voortgaande RES-proces.
  - Niet alle gemeenten hebben in deze fase van het RES-proces een (volledige) opgave kunnen doen.
- Stedin heeft in het afgelopen jaar regelmatig een kwalitatieve nettoets uitgevoerd op de inpasbaarheid van opwek in globale zoekgebieden en is graag bereid dat te blijven doen waar zinvol.
- Stedin biedt aan om na vaststelling van het definitieve RES1.0 bod van de U16 in Q4 2021 opnieuw een netimpactanalyse uit te voeren als de opgave significant afwijkt van het voorliggende RES1.0 scenario. Daarmee kan de haalbaarheid herijkt worden en een nadere uitwerking ondersteunen in een uitvoeringsprogramma.

Aanbevelingen t.a.v. haalbaarheid RES1.0 scenario (vervolg)
- De opgave voor grootschalig zon op dak van 0,19TWh (=pijplijn+ambitie) omvat in voorliggend RES1.0 scenario 144MW (=206MWp), met een concentratie in 37 CBS-buurten die gezamenlijk 50% van deze ambitie omvatten (bedrijventerreinen).
  - Parallel aan deze netimpactanalyse heeft Stedin medio maart 2021 inzicht geboden welk deel van het dakpotentieel gefaciliteerd kan worden met de bestaande Stedin netinfrastructuur in MS-ringen: plusminus 400MW (=573MWp) met een produktie van 0,54TWh. Dit zal in de praktijk niet volledig benut gaan worden door factoren als dakconstructies, rentabiliteit van business cases en de bereidheid van dakeigenaren.
  - In vervolg hierop wil Stedin graag meedenken met welke gemeentelijke stimuleringsmaatregelen op welke plekken een investering in de MS-ringen potentieel het meeste winst kan opleveren in termen van op te wekken vermogen uit zon-op-dak.
- Ten bate van een efficiënte uitvoering van werkzaamheden, ter voorkoming van additionele kosten en ter vermijding van desinvesteringen, is het van belang om de plannen van diverse energietransitie thema's te combineren, zodat helder wordt welke wijzigingen wanneer in de lagere netvlakken nodig zijn. Dit voorkomt dat op dezelfde locaties bij herhaling de grond open moet voor additionele netaanpassingen. Dit kan in een uitvoeringsprogramma samengebracht worden.

AANBEVELINGEN SYSTEEM EFFICIËNTIE

Belang van systeem efficiëntie
De elektriciteits- en gasnetten zijn door de energietransitie ingrijpend aan het veranderen. Om alle ontwikkelingen als gevolg van de energietransitie te faciliteren en betaalbaar te houden, is het noodzakelijk om naar het totale energiesysteem te kijken. Door de systeem efficiëntie te verbeteren, wordt de gemiddelde benutting van het net verbeterd, en wordt de betaalbaarheid van de energietransitie vergroot. Er zijn verschillende factoren waarmee bijgedragen kan worden aan systeem efficiëntie.
Voor meer informatie zie ook de factsheet systeem efficiëntie van Netbeheer Nederland*.

Zon/wind verhouding 50-50 voor opwek	**Verbetering mogelijk**	Om de capaciteit van de stations en verbindingen goed te benutten, is een 50-50 verhouding tussen zon/wind in opgesteld vermogen ideaal. De opgave bevat 84% zon (1122MWp) en 16% wind (211MWp) en is daardoor zeer scheef, waardoor sneller technische knelpunten ontstaan. Vanuit maatschappelijke kosten is het van belang om deze beter in balans te brengen. Door de omvang van wind te verhogen van 211MWp naar 421MWp (+210MWp) en die van zon te verlagen van 1122MWp naar 421MWp (-700MWp) wordt de verhouding in evenwicht gebracht met eenzelfde opbrengst: 1,67TWh. De behoefte aan netcapaciteit voor opwek is daarmee 490MWp lager.
Benutting van het bestaande net	**Verbetering mogelijk**	De spreiding van initiatieven is vooralsnog niet evenwichtig verdeeld over de regio. Dit kan veroorzaakt zijn door de actuele samenstelling van het RES1.0 scenario dat slechts een momentopname is in het RES proces en nog aangevuld zal gaan worden. Los daarvan lijkt er goed rekening gehouden te worden met de locaties van de zoekgebieden en de afstand tot de bestaande netinfrastructuur. Bij de verdere uitwerking van zoekgebieden zal dit duidelijk worden.
Clustering van opwek	**Verbetering mogelijk**	Het clusteren van opwek geeft voordelen als efficiëntere benutting en lagere maatschappelijke kosten. In het RES 1.0 scenario is sprake van een grote mate van versnippering van opweklocaties. Ook de aansluitingen op het netvlak TS kunnen kleiner zijn dan opgegeven als in de betreffende zoekgebieden deze niet zijn geconcentreerd op één locatie. Bij de verdere uitwerking van zoekgebieden zal dit duidelijk worden.
Vraag en aanbod lokaal matchen	**Redelijke match**	Om het transport van energie te beperken is het slim om energie op te wekken dichtbij de locatie waar het gebruikt gaat worden, of daar waar er veel wordt opgewekt nieuwe afname te plaatsen. In het RES 1.0 scenario lijkt vraag en aanbod redelijk te matchen aangezien de zon en windparken voorzien zijn in de meer stedelijke gebieden van de regio. Echter, de opgave van enkele gemeenten in een minder stedelijke omgeving ontbreken mogelijk nog.
Overig: Cable pooling, curtailment, etc.	**Verbetering mogelijk**	Er zijn meerdere manieren om het energiesysteem nog beter de benutten. We nodigen de regio nadrukkelijk uit om in de komende jaren samen intensief te zoeken, samen met marktpartijen, naar de lokale inpassing van innovatie- en flex-oplossingen om de netimpact van de energietransitie te beperken. Denk bijvoorbeeld aan koppelen opwek-verbruik, cable pooling wind/zon en opslag.

* https://www.netbeheernederland.nl/_upload/Files/Factsheet_Systeemefficientie_185.pdf

6. BIJLAGEN

BELANG VAN HET TOTAALBEELD: ÉÉN ENERGIESYSTEEM

Integraal systeem
Door de energietransitie maakt het energiesysteem een verandering door. Waar vroeger de vraag naar energie de infrastructuur bepaalde, zal nu het decentrale aanbod haar stempel gaan drukken. Het net wordt een multifunctionele verbinder waarin de elektriciteit-, warmte- en gasinfrastructuur steeds meer met elkaar verbonden zal zijn. Een integraal energiesysteem vraagt ook om een integrale planning en ontwikkeling met een kijk naar 2030 en 2050. Het opstellen van een integrale visie is daarom erg belangrijk om tijdig aan het werk te kunnen met de nieuwe infrastructuur. Zo worden regionale RES-plannen uiteindelijk verbonden in een integrale landelijke RES en kunnen er optimalisaties worden uitgevoerd op nationaal niveau.

Verschillende programma's RES, NAL, TVW, CES en PEH zullen integraal moeten worden bekeken voor een krachtig regionaal plan.

Sectorale ontwikkelingen
Voor de RES is het slim om alle sectorale ontwikkelingen goed in beeld te hebben, omdat ze grote invloed kunnen hebben op de energie-infractructuur.

Industrie
Elektrificatie speelt een belangrijke rol bij het realiseren van duurzaamheidsambities binnen de industrie. Ook kan de industrie een bron zijn van restwarmte of kan de industrie een rol spelen in de levering van duurzame gassen (bijvoorbeeld de productie van biogas). Hiervoor dient in veel gevallen nieuwe infrastructuur gerealiseerd te worden. De grote industrieclusters werken aan CESsen: cluster energie strategieën. Hierin wordt beschreven wat de energiebehoefte van een cluster is, wat de investeringen van de industrie en wat de CO_2 reductie bijdrage van een CES kan zijn. Aansluiting tussen RES en CES wordt door de desbetreffende regio geborgd.

Mobiliteit
In het regeerakkoord en het Klimaatakkoord staat dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos moeten zijn. Volgens prognoses die voortkomen uit het Klimaatakkoord is in 2030 de laadbehoefte van elektrische personenauto's 7.100 gigawattuur (GWh). Om aan deze laadbehoefte te voldoen zijn landelijk naar schatting 1,2 miljoen laadpunten nodig

Landbouw
Ontwikkelingen in de agrarische sector met veel impact op het elektriciteitsnet zijn zon op (stal)dak en zonneweides op landbouwgronden. Binnen de glastuinbouw zijn twee thema's relevant: verduurzaming (elektrificatie d.m.v. warmtepompen) en intensivering (meer belichting voor hogere opbrengst). Ook is de opwek van groengas een belangrijk thema voor de landbouwsector.

Gebouwde omgeving
De impact van keuzes voor warmteoplossingen voor de gebouwde omgeving op de elektriciteits- en gasinfrastructuur is groot. Verzwaringen van het elektriciteitsnet betekent ook dat er ruimte voor nieuwe middenspanning en laagspanning stations nodig is in de wijken. Aangeraden wordt om bij de verdere uitwerking van de Transitievisies Warmte en Wijkuitvoeringsplannen de impact op het elektriciteits- en gasnet en de openbare ruimte goed mee te nemen.

AFKORTINGEN, EENHEDEN EN TERMINOLOGIE

Afkorting netvlak	Toelichting
LS	Laagspanning. Netvlak dat huizen verbindt met transformatorhuisjes in de buurt. <1 kV
MS	Middenspanning. Netvlak tussen de transformatorhuisjes in de buurt tot aan stations met middenspanning. 1 – 25 kV
TS	Tussenspanning. Netvlak tussen TS en HS stations van TenneT met spanningsniveaus 25 – 66 kV
HS	Hoogspanning. Het landelijke transportnet beheerd door TenneT. ≥ 110 kV

Eenheden	Toelichting
kV	Kilo Volt - eenheid van spanning
MVA	Mega Volt Ampere – Nagenoeg gelijk aan Mega Watt (MW). Eenheid van schijnbaar vermogen
MWp	Mega Watt piek – piekvermogen van een installatie. Bij opwekinstallaties voor grootschalige opwek wordt de omvormer zo ingesteld dat het aansluitvermogen (MW) op het elektriciteitsnet 70% van het piekvermogen (MWp) bedraagt.

Terminologie	Betekenis
Netvlak	Elektriciteitsnet met een vergelijkbaar spanningsniveau.
Transformator	Apparaat dat de brug slaat tussen twee spanningsniveaus door de electriciteit te transformeren van hoog naar laag voltage (of andersom).
Knelpunt op capaciteit	Transformatoren, kabels en/of schakelaars (velden) in stations zijn niet geschikt zijn voor de benodigde stroomsterkte. De oplossing is dan in volgorde van voorkeur: componenten bijplaatsen terplekke, deze componenten uitruilen voor grotere, of een nieuw station bouwen.
Knelpunt op aansluitingen	Gebrek aan vrije schakelaars (velden) om kabels veilig op te monteren. In deze velden zit een schakelaar en kortsluitbeveiliging. De oplossing is dan meer velden aanbouwen of een nieuwe installatie (rij met velden) neerzetten.
Cable pooling	Gecombineerd aansluiten van meerdere ontwikkelaars of systemen op één netaansluiting.
Clustering	Het ruimtelijk bijeen zetten van bijvoorbeeld meerdere windturbines of zonneparken zodat grotere parken ontstaan met een hoger vermogen die minder aansluitingen nodig hebben.

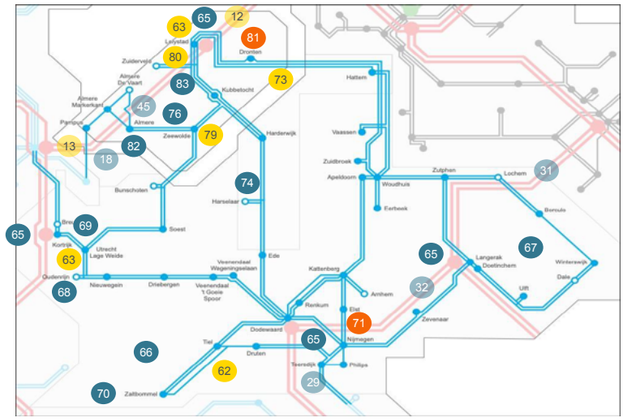
VOOR DE NIEUWE **ENERGIE**GENERATIE

Netimpactanalyse door TenneT

- In de zomer van 2020 heeft TenneT de netimpact bepaald van alle concept-RES-sen, waarvan de regionale netbeheerders tot die tijd één of meer doorrekeningen hadden gedaan. De impactbepaling is uitgevoerd per hoogspannings*deelnet*. Dit is een deel van de 110/150kV-netten, dat qua bedrijfsvoering als een aparte entiteit kan worden beschouwd en dat geografisch meestal één of soms twee of drie provincies omvat.
- De regionale netbeheerders hebben aan TenneT de gegevens ter beschikking gesteld, die zij hebben ontvangen van de betreffende RES-regio's.
- Als de RES-regio aan de regionale netbeheerder had gevraagd om meer dan één scenario door te rekenen, heeft de regionale netbeheerder de gegevens aan TenneT overlegd, die conform het uiteindelijke concept-RES-scenario waren of daar zo dicht mogelijk bij in de buurt lagen.
- TenneT heeft de ontvangen gegevens vergeleken met de uitgangspunten voor het Investeringsplan Net op land 2020-2029 (hierna: IP2020), dat TenneT op 1 oktober 2020 heeft gepubliceerd. In dit IP is niet uitsluitend rekening gehouden met de ontwikkeling van duurzame opwek op land, maar óók met verwachte ontwikkelingen op het gebied van wind op zee, industrie en mobiliteit. Daar waar de concept-RES-gegevens daar aanleiding toe gaven zijn aanvullende berekeningen gedaan.
- De uitkomsten van de analyses van de regionale netbeheerders en TenneT sluiten soms niet naadloos op elkaar aan. Hierover is nog nadere afstemming nodig tussen de netbeheerders.
- In deze rapportage wordt eerst ingegaan op de projecten, die in het IP2020 zijn opgenomen. Dit zijn projecten, die in de realisatiefase zijn, dan wel in de basisontwerpfase, dan wel in de studiefase. Daarna wordt de netimpact van de concept-RES besproken in relatie tot de projecten – en de daaraan ten grondslag liggende voorziene knelpunten in het net – uit het IP2020.
- *Update april 2021: TenneT heeft in het voorjaar van 2021 nieuwe gegevens ontvangen van de regionale netbeheerders. Dit zijn gegevens van de RES 1.0 scenario's van de RES'regio's. TenneT heeft deze cijfers vergeleken met de gegevens uit de concept-RES scenario's en heeft voor de onderhavige RES-regio geconstateerd, dat de veranderingen in de data tot wezenlijke verandering leiden van de voorziene impact op het hoogspanningsnet. TenneT constateert dat als de optelsom van alle initiatieven in het RES programma blijven staan de haalbaarheid (alles vóór 2030) en maakbaarheid (arbeid) een probleem kan worden. In deze fase van het RES proces is dat nog niet uit te sluiten.*

Belangrijkste capaciteitsprojecten IP2020

150 kV-deelnet Flevoland-Gelderland-Utrecht



Specificatie projecten: zie volgende pagina's

Specificatie belangrijkste capaciteitsprojecten IP2020
150 kV-deelnet Flevoland-Gelderland-Utrecht

380 kV-projecten:

12 Opwaarderen transportcapaciteit 380 kV-verbinding Ens-Lelystad naar 2 x 2.635 MVA.

13 Opwaarderen transportcapaciteit 380 kV-verbinding Diemen-Lelystad naar 2 x 2.635 MVA.

18 Studie naar capaciteitsuitbreiding verbinding Diemen-Lelystad met extra circuit.

29 Studie naar realisatie nieuw 380kV-station Wijchen om groei duurzame opwekking in Gelderland en Noord-Oost Brabant te faciliteren.

31 Studie naar opwaardering transportcapaciteit 380kV-verbinding Doetinchem-Hengelo naar 2 x 2.635 MVA.

32 Studie naar opwaardering transportcapaciteit 380 kV-verbinding Dodewaard-Doetinchem naar 2 x 2.635 MVA.

45 Uitvoeren van een studie naar een nieuw 380/150 kV-station Almere waarmee een deelgebied (pocket) kan worden gerealiseerd voor het faciliteren van grootschalige datacenters en duurzame opwek in Almere en Zeewolde.

65 Uitvoeren van een studie naar de daadwerkelijke opsplitsing van het 150 kV-net in Flevoland, Gelderland en Utrecht in deelgebieden (pockets). Hiervoor zijn uitbreidingen op en/of nieuwe 380 kV-stations nodig.

Specificatie belangrijkste capaciteitsprojecten IP2020
150 kV-deelnet Flevoland-Gelderland-Utrecht

150 kV-projecten:

62 Aanleg van een nieuw 150 kV-kabelcircuit tussen Zaltbommel en opstijgpunt Wamel (richting Druten).

63 Eerste fase richting opsplitsing van net 150 kV-net in Flevoland, Gelderland en Utrecht in deelgebieden (pockets). Hiervoor worden twee dwarsregeltransformatoren in Utrecht Lage Weide geplaatst en een derde 380/150 kV-transformator in 380 kV-station Lelystad.

66 Uitvoeren van een studie naar de versterking van het 150 kV-net in het Rivierenland (o.a. Tiel, Zaltbommel en Culemborg).

67 Uitvoeren van een studie naar de versterking van het 150 kV-net in de Achterhoek (o.a. Doetinchem, Winterswijk en Lochem).

68 Uitvoeren van een studie naar een nieuw 150 kV-station bij Oudenrijn inclusief verhoging transportcapaciteit van de 150 kV-verbinding tussen Utrecht Lage Weide en nieuw 150 kV-station Oudenrijn.

69 Uitvoeren van een studie naar de vervanging 150 kV-kabelverbinding tussen Utrecht Lage Weide - opstijgpunt Gageldijk (richting Soest).

70 Uitvoeren van een studie naar de plaatsing van twee 150/20 kV-transformatoren van Liander bij Zuilichem en twee 150 kV-circuits tussen Zuilichem en Zaltbommel.

71 Realiseren van een nieuw 150 kV-station bij Oosterhout (Nijmegen Noord) voor het aansluiten van transformatoren van Liander.

Specificatie belangrijkste capaciteitsprojecten IP2020
150 kV-deelnet Flevoland-Gelderland-Utrecht

150 kV-projecten (vervolg):

73 Realisatie van nieuw 150 kV-station Dronten Olsterpad.

74 Uitvoeren van een studie naar een nieuw 150 kV-station bij Harselaar.

76 Uitvoeren van een studie naar een nieuw 150 kV-kabelcircuit naar Almere.

79 Als gevolg van een aanvraag van een windpark en Liander het uitbreiden van de 150 kV-installatie Zeewolde.

80 Als gevolg van een aanvraag van een windpark en Liander het uitbreiden van de 150 kV-installatie Lelystad.

81 Als gevolg van een aanvraag van Liander het uitbreiden van de 150 kV-installatie Dronten.

82 Als gevolg van een aanvraag van Liander het uitbreiden van de 150 kV-installatie Almere.

83 Uitvoeren van een studie naar een nieuw 150 kV-station in de omgeving van vliegveld Lelystad.

Netimpact concept-RES 150 kV-deelnet Flevoland-Gelderland-Utrecht

Het 150 kV-net in Flevoland/Gelderland/Utrecht wordt – met name door aanpassingen op stations – volgens de huidige inzichten opgesplitst in zes zogenoemde pockets. Dit zijn relatief kleine deelnetten met ieder een aansluiting op het 380 kV-net, zodat opgewekte stroom die niet in dezelfde regio wordt gebruikt snel kan worden afgevoerd naar en via het 380 kV-net. In Flevoland (of meer specifiek in de Flevopolders) gaat het om twee pockets: één achter het uit te breiden 380/150 kV-station Lelystad en één achter het nieuw te realiseren 380/150 kV-station bij Almere. Het 150 kV-net in de Gelderland wordt opgesplitst in drie pockets: één achter het uit te breiden 380/150 kV-station Doetinchem, één achter het uit te breiden 380/150 kV-station Dodewaard en één achter het nieuw te realiseren 380/150 kV-station omgeving Wijchen. Het 150 kV-net in Utrecht komt als pocket achter het uit te breiden 380/150 kV-station Breukelen-Kortrijk.

De concept-RES-opgave voor Flevoland-Gelderland-Utrecht* is in totaal groter dan waar rekening mee is gehouden in IP2020. Dit wordt met name veroorzaakt door een significant grotere opgave van grootschalig zon-PV opwek in de provincie Gelderland. Hierdoor wordt de nut en noodzaak voor het opsplitsen van het FGU- net in pockets nogmaals bevestigd.

Naast het realiseren van de pockets zijn naar verwachting extra 150 kV-netinvesteringen noodzakelijk, in het gebied tussen Dodewaard, Renkum, Arnhem en Nijmegen. Samen met Liander zal nader moeten worden bestudeerd of dit leidt tot extra 150kV-stations en/of – verbindingen binnen de voorziene pockets Dodewaard en Wijchen en/of tot investeringen in het net van Liander.

De knelpunten in Flevoland-Gelderland-Utrecht worden nu voornamelijk veroorzaakt door de ontwikkeling van duurzame opwek (zon-PV en wind). De projecten die reeds zijn geïnitieerd zijn in ieder geval noodzakelijk om de (concept-)RES-opgave te kunnen faciliteren. Mede doordat de uitkomsten van het overleg met Liander over eventuele aanvullende investeringen nog niet bekend zijn, is het nog onzeker of de hele (concept)-RES-opgave vóór 2030 door TenneT kan worden gefaciliteerd.

Tot het moment dat de benodigde netuitbreidingen gereed zijn bestaat de mogelijkheid dat er niet in alle gevallen voldoende transportcapaciteit beschikbaar is om het duurzaam opgewekte vermogen te kunnen transporteren naar de eindgebruikers. Beperking van de netimpact is mogelijk door grootschalige opwek te concentreren, bij voorkeur in nabijheid van de koppelstations. In algemene zin wordt aanbevolen om toename en locatie van duurzame opwek enerzijds en het beschikbaar zijn en komen van netcapaciteit anderzijds goed op elkaar af te stemmen. Waarbij het combineren van duurzame opwek en belasting (gebruik) ook wenselijk is.

* Het 110 kV-net in de Noordoostpolder wordt beschreven bij de behandeling van het 110 kV-deelnet Overijssel-Noordoostpolder.
* Vanuit RES-regio U16 zijn geen opgaven ontvangen. Hiervoor zijn de IP prognoses van Stedin gehanteerd.

Disclaimer

Deze powerpoint wordt u aangeboden door TenneT TSO B.V. (“TenneT”). De inhoud ervan - alle teksten, beelden en geluiden - is beschermd op grond van de auteurswet. Van de inhoud van deze powerpoint mag niets worden gekopieerd, tenzij daartoe expliciet door TenneT mogelijkheden worden geboden en aan de inhoud mag niets worden veranderd. TenneT zet zich in voor een juiste en actuele informatieverstrekking, maar geeft ter zake geen garanties voor juistheid, nauwkeurigheid en volledigheid.

TenneT aanvaardt geen aansprakelijkheid voor (vermeende) schade, voortvloeiend uit deze powerpoint, noch voor de gevolgen van activiteiten die worden ondernomen op basis van gegevens en informatie op deze powerpoint.

Bijlage 10 : PBL analyse en monitor

In de *Monitor Concept RES* (februari 2021) doet het PBL op basis van hun analyse van de 30 concept-RES'en een aantal aanbevelingen voor het behalen van de ambitie:

g. Leer van elkaar
h. Houd de afstemming actief met andere bestuurlijke lagen en belangen
i. Organiseer burgerparticipatie
j. Kijk integraal naar het gas-, elektriciteit-, en warmtenetwerk
k. Houd voor het netwerk rekening met zowel een lage als een hoge realisatie van het totaal bod
l. Geef bij nadere uitwerking een scherpere omschrijving van de rol van de RSW
m. Verbeter de gegevensbasis voor de monitoring van de kwantitatieve biedingen

De partners in de regio hebben zich ingespannen om deze aanbevelingen op te pakken en zullen hier ook in het vervolgproces aandacht aan blijven besteden.

- Zo wordt regelmatig contact gezocht met andere regio's om leerervaringen uit te wisselen. Soms direct en soms via het NP RES. Dit doen we om te onderzoeken wat andere regio's voor kennis en ervaring hebben wat betreft toepassingen rondom netwerk, ruimtegebruik, organisatievormen en draagvlak.
- Er is regelmatig zowel ambtelijk als bestuurlijk afstemming gezocht met andere bestuurslagen. Bijvoorbeeld over zoekgebieden die bovenlokaal of regio-overstijgend zijn, dan wel over zoekgebieden waarbij partijen als Rijkswaterstaat een rol spelen. Ook in de periode na de RES 1.0 blijft dit van belang.
- Betrokkenheid van inwoners bij de totstandkoming van de zoekgebieden is door de gemeenten individueel opgepakt en uitgevoerd. Ook voor de vervolgfase richting gemeentelijk beleid en ruimtelijke procedures zal dit het geval zijn. De regio heeft met veel interesse kennisgenomen van het advies Betrokken bij klimaat van de commissie Brenninkmeijer en beraadt zich op welke wijze de aanbevelingen in het vervolg kunnen worden toegepast. Zie ook hoofdstuk 6 voor informatie hierover.
- De afgelopen periode heeft Stedin ons eerste inzichten geboden in de effecten van onze keuzes in de RES en vanuit andere sectoren op de totale infrastructuur. Nu de plannen van alle regio's openbaar worden, moet zeker ook bovenregionaal worden gekeken wat de effecten van onze plannen precies zijn. Dit is dus een blijvend aandachtspunt.
- De huidige onzekerheid rondom de RES vraagt om voorbereiding op diverse scenario's. Gezien de grootte van de bandbreedte van mogelijke realisaties van de RES'en zullen alle partijen, maar vooral Rijk en netbeheerders, ook rekening moeten houden met een aanzienlijk hogere hernieuwbare elektriciteitsproductie dan 35 TWh met een groot aandeel zonnestroom. Die doen wij als regio ook.
- In onze RES 1.0 hebben we een grote slag gemaakt in de concretisering van de RSW. We hebben een uitvoerige analyse van de huidige situatie inde U16 opgenomen, diverse resultaten gepresenteerd en we laten zien hoe de samenhang tussen de TVW, de WUP's en de RSW er nu en in de toekomt uitziet.
- PBL adviseert ook de gegevensbasis voor monitoring van kwantitatieve ambitie te verbeteren. In onderstaande paragraaf hebben we uitgewerkt hoe we hier mee om zijn gegaan.

Monitoring RES U16
Onze regio heeft een eerste stap gezet, met het ontwikkelen van een regionale monitor waarmee de concrete voortgang van projecten wordt bijgehouden. Terecht constateert het PBL dat er verschillen zijn in de manier waarop regio's hun aanbiedingen onderbouwen. Ook de kwantitatieve data van onze regio verschilt op onderdelen van de gegevens van het PBL. Dit heeft onder meer te maken met verschillende aannames over opbrengst van energiebronnen en de actualiteit van de beschikbare gegevens. Ook hanteren we een andere methode dan het PBL bij het inschatten van de kansrijkheid van pijplijnprojecten.

- PBL hanteert afslagpercentages voor zon- en windprojecten die vervolgens worden toegepast op het aantal TWh in de landelijke pijplijn.
- In de regio gebruiken we deze percentages niet, maar geven we exact weer welke projecten er doorgaan. Bij windenergie geldt dit als de vergunning is verleend, bij zonne-projecten als de bouw in voorbereiding is.

Hiermee voorkomen we dat we met een inschatting van af te vallen projecten moeten werken. De regio wordt graag betrokken bij ontwikkelingen die een meer eenduidige en vergelijkbare presentatie van gegevens over opwek en pijplijn bevorderen.

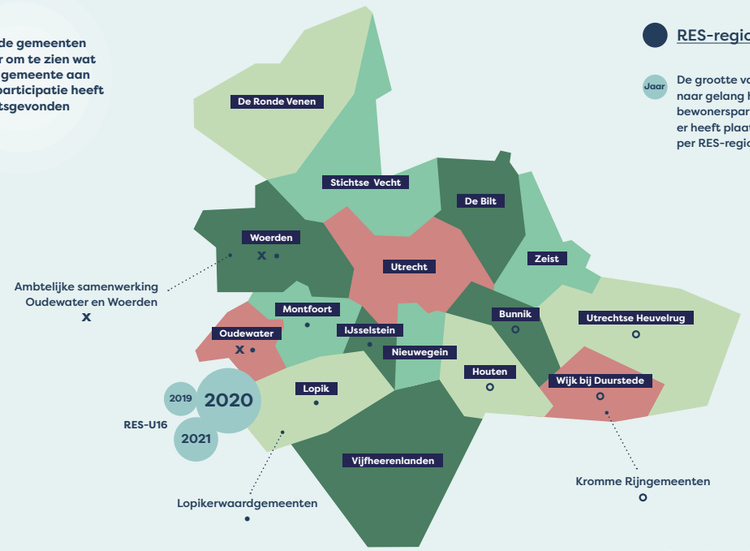
PBL zegt zelf het volgende over monitoring.
Het PBL kiest voor een eenvoudige aanpak om de elektriciteitsproductie af te leiden op basis van de regiobiedingen, de beschikbare gegevens van het huidige opgestelde vermogen en van het vermogen waar SDE-beschikkingen voor zijn verleend. Deze aanpak die in dit stuk verder wordt uitgewerkt zal naar verwachting een conservatieve schatting geven van de elektriciteitsproductie in 2030. De eenvoudige aanpak maakt interpretatie van het totaal van de verschillende regiobiedingen overzichtelijker. Een eenvoudige aanpak heeft als gevolg dat de kans bestaat dat de schatting van de elektriciteitsproductie voor 2030 wordt onderschat of overschat. De mate waarin de schatting van de elektriciteitsproductie hoger of misschien ook lager zou kunnen zijn door verschillende factoren die niet zijn verdisconteerd in de berekeningen zal in de Monitor van de conceptRES worden uitgewerkt. Inzichten over een mogelijk lagere of juist hogere elektriciteitsproductie zijn uiteraard van belang bij het perspectief op het bereiken van het 35 TWh-doel en gevolgen voor het netwerk. Bron, vanaf pagina 19.

Bijlage 11 : Infographics participatie U16

OVERZICHT PARTICIPATIE VAN GEMEENTEN IN DE RES

PEILDATUM MAART 2021*

Klik op de gemeenten hieronder om te zien wat er in die gemeente aan bewonersparticipatie heeft plaatsgevonden



RES-regio U16 tijdlijn

Jaar — De grootte varieert naar gelang hoeveel bewonersparticipatie er heeft plaatsgevonden per RES-regio

* De peildatum kan verschillend zijn per gemeente. Dit staat bij iedere gemeente aangegeven.

RES-REGIO U16

DE RONDE VENEN

Doel participatieproces

Informatie uit de samenleving ophalen om beleidskader zon/wind vast te stellen, en inwoners laten meedenken over de zoekgebieden.

Participatiemethoden

- Enquête randvoorwaarden Zon & Wind
- Bijeenkomsten met dorpsraden en wijkvertegenwoordigers
- Bijeenkomsten met belangen-groepen, agrariërs en experts
- Gesprekken met belangen-groepen, agrariërs en experts
- Chat
- Digitaal platform Zonenwind-kaart.nl
- Online bijeenkomst met jongeren
- Straatgesprekken en spreekuren
- Wattnou

Communicatiemiddelen

- Gemeentelijke website
- Online platform Duurzaam De Ronde Venen
- Sociale media
- Lokale en regionale media
- Huis-aan-huis brief
- Flyers
- Posters langs de weg
- Video met uitleg over de zoek-tocht naar geschikte gebieden
- Nieuwsbrief

Terugkoppeling richting Gemeenteraad

- Voorbereidende raadsbijeen-komsten om de Gemeenteraad te informeren
- Nota's

Terugkoppeling richting inwoners

- Online platform Duurzaam De Ronde Venen
- Nieuwsbrief en/of lokale media
- Sociale media
- Bijeenkomst over resultaten Zon- en windkaart
- Bijeenkomst over enquêteresultaten
- Concept randvoorwaarden voorgelegd aan belangengroepen

Peildatum 05-02-2021

TERUG NAAR DE KAART

RES-REGIO U16

STICHTSE VECHT

Doel participatieproces

Inwoners laten meedenken over beleidskader zon en omgevingsvisie.

Toelichting

Stichtse Vecht heeft een beleidskader voor zon vastgesteld in 2020. De participatie voor het beleidskader zon is gecombineerd met de participatie voor de RES. Daarom is deze informatie ook meegenomen in dit overzicht.

Participatiemethoden

- Enquête
- 3 gespreksavonden in maart 2019 over beleidskader Zonnevelden
- Digitale bijeenkomst
- 4 webinars in december 2020 en januari 2021 over Omgevingsvisie en zonnevelden
- Webinar over energietransitie en zonnevelden 11 maart 2021

Communicatiemiddelen

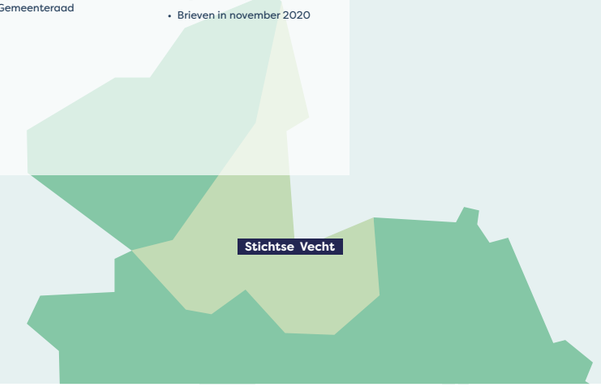
- Gemeentelijke website
- Lokale en sociale media
- Lokale krant
- Inhoudelijke brief aan eerder betrokken stakeholders en inwoners in november 2020
- Filmpje op gemeentelijke website
- Ansichtkaarten over de Omgevingsvisie

Terugkoppeling richting Gemeenteraad

- Raadsinformatiebrieven
- Bijpraatmomenten Gemeenteraad

Terugkoppeling richting inwoners

- Nieuwsbrief en/of lokale media
- Digitale inloopavond
- Brieven in november 2020



Peildatum 16-03-2021

TERUG NAAR DE KAART

RES-REGIO U16

DE BILT

Doel participatieproces

Informatie uit samenleving ophalen om beleidskader zon vast te stellen, en inwoners laten meedenken over kansrijke gebieden voor zonne- en windenergie.

Participatiemethoden

- Enquête voor inwonerpanel
- 3 stakeholderbijeenkomsten over zonne-energie in januari 2020
- 3 inwonersbijeenkomsten over zon- en windenergie in september 2020
- Stakeholderbijeenkomst over windenergie in december 2020
- 3 bijeenkomsten voor inwoners en stakeholders over zon- en windenergie in januari/februari 2021
- Enquête over zon- en wind-energie in februari/maart 2021
- Wattnou

Communicatiemiddelen

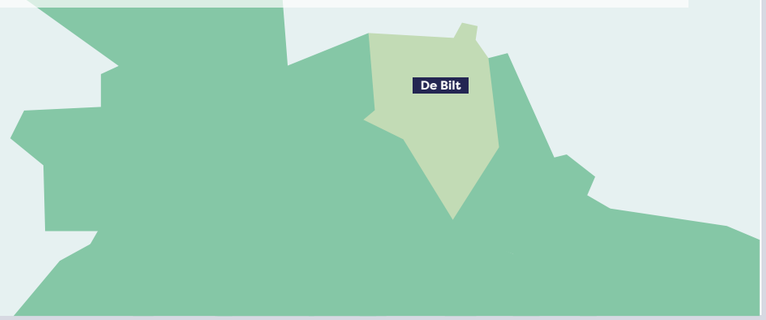
- Gemeentelijke website
- Lokale media waaronder de lokale kranten
- Nieuwsbrief over zon- en windenergie'

Terugkoppeling richting Gemeenteraad

- Uitkomsten van participatie-rondes zijn ter beschikking gesteld aan de raad
- Raadsinformatieavond voor raadsleden in november 2020
- Raadsinformatieavond voor raadsleden in april 2021.

Terugkoppeling richting inwoners

- Website
- Nieuwsbrief en/of lokale media



Peildatum 01-02-2021

TERUG NAAR DE KAART

RES-REGIO U16

UTRECHT

Doel participatieproces

Zoveel mogelijk verschillende Utrechters betrekken bij plannen en projecten. Ook de mensen die nu nog niet meepraten.

Toelichting

Utrecht werkt volgens 'Samen stad maken op de Utrechtse manier' aan participatie. Dit betekent mensen raadplegen, advies vragen of samenwerken. Eind 2020, begin 2021 voerde de gemeente het stadsgesprek Nieuwe Energie met inwoners, en specifiek jongeren, ondernemers en energie-initiatieven. Doel van dit Stadsgeprek is om te horen wat Utrechters nodig hebben bij de overstap naar duurzame energie, en welke voorwaarden of 'spelregels' hiervoor zouden moeten gelden. Die spelregels moet de gemeente en de stad helpen bij te dragen aan een duurzame stad. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU2040) staan de kansrijke zoekgebieden waar mogelijk windmolens, zoals in Rijnenburg en Reijerscop, en zonnevelden in de stad kunnen komen.

Participatiemethoden

- Flitspeilingen
- (Online) gesprekken
- Enquêtes
- Swipocratie
- Denkmee (discussieforum)
- Werkbijeenkomsten
- Klankbordgroepen

Communicatiemiddelen

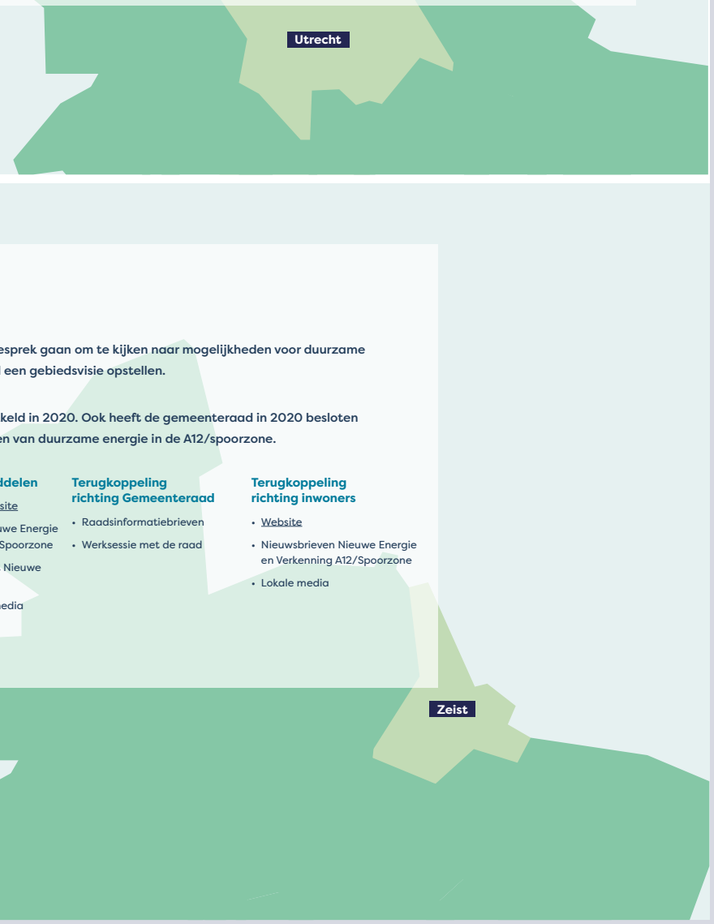
- Gemeentelijke website
- Sociale media
- Huis- aan- huis brieven
- Nieuwsbrief
- Interviews
- Digitale reclameborden

Terugkoppeling richting Gemeenteraad

- Raadsbrieven
- Raadsinformatiebijeenkomsten
- Raadsleden zijn aanwezig bij (online) participatie bijeenkomsten
- Regionale informatiebijeen-komsten RES en REP

Terugkoppeling richting inwoners

- DenkMee (discussieforum)
- Sociale media
- Website
- Nieuwsbrief
- Lokale media
- Bewonerspanel



Peildatum 01-01-2021

TERUG NAAR DE KAART

RES-REGIO U16

ZEIST

Doel participatieproces

Met inwoners en andere belanghebbenden in gesprek gaan om te kijken naar mogelijkheden voor duurzame opwek in Zeist. De gemeente wil voor dit gebied een gebiedsvisie opstellen.

Toelichting

Zeist heeft een beleidsvisie zonnevelden ontwikkeld in 2020. Ook heeft de gemeenteraad in 2020 besloten een verkenning te starten naar de mogelijkheden van duurzame energie in de A12/spoorzone.

Participatiemethoden

- Sessies met georganiseerde stakeholders
- Fysieke bijeenkomst in december 2019
- Digitale bijeenkomst in juli 2020
- Wattnou
- Participatieproces Verkenning A12/spoorzone

Communicatiemiddelen

- Gemeentelijke website
- Nieuwsbrieven Nieuwe Energie en Verkenning A12/Spoorzone
- Huis-aan-huiskrant Nieuwe Energie voor Zeist
- Lokale en sociale media

Terugkoppeling richting Gemeenteraad

- Raadsinformatiebrieven
- Werksessie met de raad

Terugkoppeling richting inwoners

- Website
- Nieuwsbrieven Nieuwe Energie en Verkenning A12/Spoorzone
- Lokale media

Peildatum 02-03-2021

TERUG NAAR DE KAART

RES-REGIO U16

NIEUWEGEIN

Doel participatieproces

Met inwoners, belangengroepen en grondeigenaren in gesprek gaan over welke randvoorwaarden zij belangrijk vinden bij de selectie van locaties. De gemeente Nieuwegein wil locaties aanwijzen waar zonnevelden mogelijk zijn en ontwikkelt daarvoor een afwegingskader.

Toelichting

De gemeente Nieuwegein heeft veel gedaan aan participatie voor de warmtetransitie.

Participatiemethoden

- Enquête zonnevelden in februari 2021
- Twee digitale bijeenkomsten met grondeigenaren en belanghebbende partijen in februari 2021
- Fysiek duurzaamheidsloket in City Nieuwegein (vanaf voorjaar 2021)
- 2 digitale bijeenkomsten in maart 2021
- Gesprekken met inwoners en belanghebbenden
- Wattnou

Communicatiemiddelen

- Lokale en sociale media
- Gemeentelijke website
- Online platform
- Huis-aan-huis briefkaarten

Terugkoppeling richting Gemeenteraad

- Avonden van de raad
- Raadsinformatiebrieven

Terugkoppeling richting inwoners

- Online platform
- Gemeentelijke media, zoals Gemeentenieuws in de Molenkuier

Peildatum 23-02-2020

TERUG NAAR DE KAART

RES-REGIO U16

VIJFHEERENLANDEN

Doel participatieproces

Inwoners laten meedenken over duurzame opwek zon en wind.
Op basis van het participatietraject wil de gemeente zoekgebieden vaststellen.

Toelichting

Vijfheerenlanden start in 2021 een participatietraject om inwoners te laten meedenken over duurzame opwek en zoekgebieden voor zon en wind.

Participatiemethoden

- Masterclasses voor raadsleden en inwoners (zomer 2019)
- Wattnou campagne voor jongeren (zomer 2019)
- Energiecongres voor raadsleden, inwoners, maatschappelijke organisaties (oktober 2019)
- Jongerencongres (oktober 2019)
- Raadsinformatiebijeenkomst (VHL plein 2020)
- Inwonerspanel duurzame energie (mei 2020)
- Online platform opgezet (zomer 2020)
- Raadswerkgroep RES
- Digitale informatiebijeenkomst met gemeente Woerden (sept 2020)
- Webinar zoekgebieden (30 maart 2021)
- Enquete zoekgebieden (online tot 30 april 2021)
- Inwonersgesprekken zoek-gebieden (mei 2021)

Communicatiemiddelen

- Gemeentelijke website
- Online platform
- Lokale en sociale media
- Lokale krant
- Videoboodschappen en filmpjes

Terugkoppeling richting Gemeenteraad

- Alle informatie uit het participatietraject wordt gedeeld met de gemeenteraad

Terugkoppeling richting inwoners

- Online enquête
- Inwonersgesprekken
- Digitaal platform

Peildatum 01-12-2020

TERUG NAAR DE KAART

RES-REGIO U16

WOERDEN

Doel participatieproces

Informatie uit samenleving ophalen om beleidskader zon/wind vast te stellen.

Participatiemethoden

- Wattnou
- Interviews met inwoners en stakeholders
- Digitale enquête over duurzame opwek in januari 2020
- Energiecafé in januari 2020
- Straatgesprekken in januari 2020
- 3 fysieke inloopavonden in februari 2020
- Digitale enquête over energie-voorkeuren in fase maart t/m mei 2020
- Webinar met Oudewater in april 2020
- 2 online sessies in mei 2020
- 2 fysieke inloopavonden in september 2020
- Straatgesprekken in september 2020
- 3 online sessies in september/oktober 2020

Communicatiemiddelen

- Gemeentelijke website
- Lokale en sociale media
- Lokale krant
- Digitale borden in de gemeente
- Filmpje op gemeentelijke website
- Nieuwsbrief
- Berichten aan wijk- en dorpsplatforms
- Flyers
- Interviews wethouder met AD en RPL Woerden

Terugkoppeling richting Gemeenteraad

- Raadsinformatiebrieven na iedere fase
- Verslagen sturen naar Gemeenteraad
- Vijfradenconferentie Lopikerwaard

Terugkoppeling richting inwoners

- Website
- Nieuwsbrief en/of lokale media
- Inloopavond

Peildatum 01-01-2021

TERUG NAAR DE KAART

RES-REGIO U16

OUDEWATER

Doel participatieproces

Informatie uit samenleving ophalen om beleidskader zon/wind vast te stellen.

Participatiemethoden

- Interviews met inwoners en stakeholders
- 2 fysieke inloopavonden in maart 2020
- Webinar met Woerden in april 2020
- 2 fysieke inloopavonden in september 2020
- 2 digitale inloopavonden in september/oktober 2020
- 2 online informatieavonden in februari 2021

Communicatiemiddelen

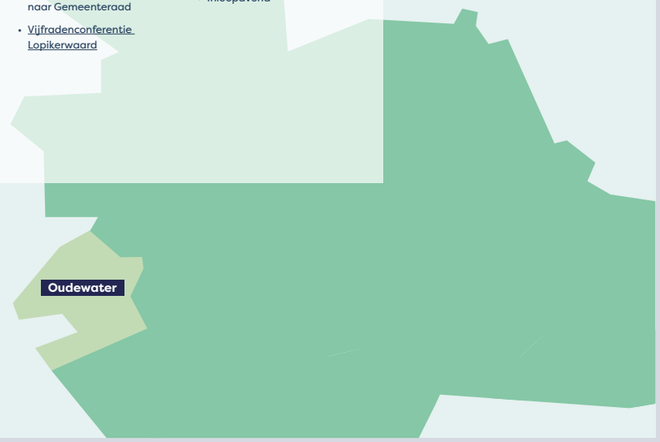
- Gemeentelijke website
- Lokale en sociale media
- Lokale krant
- Digitale borden in de gemeente
- Filmpje op gemeentelijke website
- Nieuwsbrief
- Interviews wethouder met AD en IJsselbode

Terugkoppeling richting Gemeenteraad

- Raadsinformatiebrieven na iedere fase
- Verslagen sturen naar Gemeenteraad
- Vijfradenconferentie Lopikerwaard

Terugkoppeling richting inwoners

- Website
- Nieuwsbrief en/of lokale media
- Inloopavond



Peildatum 10-02-2021

TERUG NAAR DE KAART

RES-REGIO U16

MONTFOORT

Doel participatieproces

Informatie uit samenleving ophalen om beleidskader voor zon/wind vast te stellen.

Participatiemethoden

- Digitale enquête september 2020
- 3 digitale inloopavonden in oktober en december 2020
- Interviews met inwoners en stakeholders

Communicatiemiddelen

- Gemeentelijke website
- Lokale en sociale media
- Lokale krant
- Huis-aan-huis brief
- Filmpje op gemeentelijke website

Terugkoppeling richting Gemeenteraad

- Raadsinformatieavonden
- Vijfradenconferentie Lopikerwaard

Terugkoppeling richting inwoners

- Website
- Nieuwsbrief en/of lokale media
- Inloopavond

Peildatum 17-02-2021

TERUG NAAR DE KAART

RES-REGIO U16

IJSSELSTEIN

Doel participatieproces

Informatie uit samenleving ophalen om beleidskader voor zon/wind vast te stellen.

Participatiemethoden

- Eerste digitale enquête in september/oktober 2020
- Tweede digitale enquête in december 2020
- 3 digitale inloopavonden waarvan 2 in oktober 2020 en één in januari 2021
- Wattnou

Communicatiemiddelen

- Gemeentelijke website
- Lokale en sociale media
- Lokale krant
- Videoboodschappen en filmpjes
- Ansichtkaarten over duurzame energie: oproep om lokaal mee te denken over de opwek van duurzame energie middels zonnevelden en windturbines

Terugkoppeling richting Gemeenteraad

- Raadsinformatieavonden
- Vijfradenconferentie Lopikerwaard

Terugkoppeling richting inwoners

- Nieuwsbrief en/of lokale media
- Inloopavond

Peildatum 01-01-2021

TERUG NAAR DE KAART

RES-REGIO U16

LOPIK

Doel participatieproces

Informatie uit samenleving ophalen om beleidskader voor zon/wind vast te stellen.

Participatiemethoden

- Digitale enquête september/oktober 2020
- 3 digitale inloopavonden in oktober 2020 en december 2020
- Interviews met inwoners en stakeholders

Communicatiemiddelen

- Gemeentelijke website
- Lokale en sociale media
- Lokale krant
- Huis-aan-huis brief
- Flyers

Terugkoppeling richting Gemeenteraad

- Bijpraatmomenten Gemeenteraad
- Vijfradenconferentie Lopikerwaard

Terugkoppeling richting inwoners

- Nieuwsbrief en/of lokale media
- Inloopavond

Peildatum 01-01-2021

TERUG NAAR DE KAART

RES-REGIO U16

BUNNIK

Doel participatieproces

Inwoners laten meedenken over randvoorwaarden en criteria voor zon/wind en de zoekgebieden.
Bij de uitwerking is nauw samengewerkt met de energiecoöperaties in de subregio.

Toelichting

Bunnik heeft al een beleidskader voor zon vastgesteld in 2019.
Daar is een apart participatietraject voor geweest.

Participatiemethoden

- 1 digitale enquête op lokaal niveau
- 1 digitale enquête op subregio
- 2 bewonersavonden in december 2020
- 1 stakeholderbijeenkomst in december 2020
- 2 stakeholderbijeenkomsten in januari 2021
- 2 bewonersavonden in februari 2021
- Online platform

Communicatiemiddelen

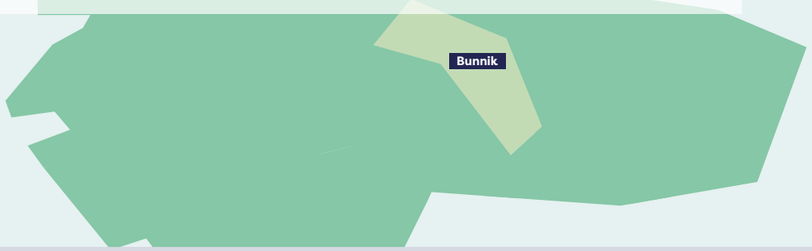
- Online platform subregio
- Lokale en sociale media
- Lokale krant
- Huis-aan-huis brief voor het buitengebied
- Filmpje op online platform

Terugkoppeling richting Gemeenteraad

- Raadsinformatienota's december 2020, februari 2021 en maart 2021

Terugkoppeling richting inwoners

- Online platform subregio
- Website
- Nieuwsbrief en/of lokale media
- Via e-mail naar deelnemers
- Sociale media
- Stakeholders overleggen december 2020 en januari 2021



Peildatum 22-02-2021

TERUG NAAR DE KAART

RES-REGIO U16

UTRECHTSE HEUVELRUG

Doel participatieproces

Inwoners laten meedenken over randvoorwaarden en criteria voor zon/wind en de zoekgebieden.
Bij de uitwerking is nauw samengewerkt met de energiecoöperaties in de subregio.

Toelichting

Utrechtse Heuvelrug heeft al een beleidskader voor zon en wind vastgesteld in 2020.
Daar is een apart participatietraject voor geweest.

Participatiemethoden

- 1 digitale enquête op lokaal niveau
- 1 digitale enquête op subregio niveau
- 2 bewonersavonden in december 2020
- 1 stakeholderbijeenkomst in december 2020
- 2 bewonersavonden in februari 2021
- 2 stakeholderbijeenkomsten in januari 2021
- Online platform
- Wattnou

Communicatiemiddelen

- Gemeentelijke website
- Online platform subregio
- Lokale en sociale media
- Lokale krant
- Huis-aan-huis brief voor het buitengebied
- Filmpje op gemeentelijke website en online platform

Terugkoppeling richting Gemeenteraad

- Bijpraatmomenten Raadswerkgroep
- Raadsinformatiebrief over het proces

Terugkoppeling richting inwoners

- Online platform subregio
- Website
- Nieuwsbrief en/of lokale media
- Via e-mail naar de deelnemers
- Stakeholders overleggen december 2020 en januari 2021

Peildatum 22-02-2021

TERUG NAAR DE KAART

RES-REGIO U16

HOUTEN

Doel participatieproces

Inwoners laten meedenken over randvoorwaarden en criteria voor zon/wind en de zoekgebieden.
Bij de uitwerking is nauw samengewerkt met de energiecoöperaties in de subregio.

Toelichting

Houten heeft al een beleidskader voor zon vastgesteld in 2017. In 2020 en 2021 is dit beleidskader voor zon geactualiseerd. Voor het beleidskader zon is een apart participatietraject geweest.

Participatiemethoden

- 1 digitale enquête op lokaal niveau
- 1 digitale enquête op subregio niveau
- Fysieke bijeenkomst
- 2 bewonersavonden in december 2020
- 1 stakeholderbijeenkomst in december 2020
- 2 stakeholderbijeenkomsten in januari 2021
- 2 bewonersavonden in februari 2021
- Online platform
- Wattnou

Communicatiemiddelen

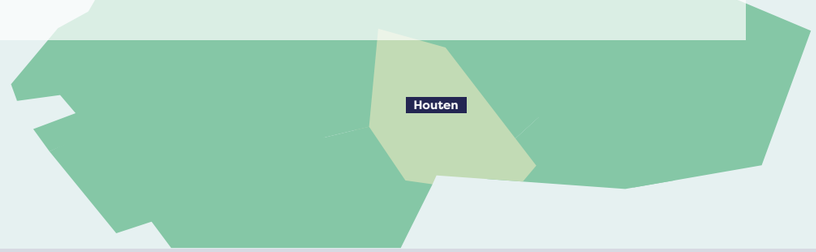
- Gemeentelijke website
- Online platform subregio
- Lokale en sociale media
- Lokale krant
- Huis-aan-huis brief voor het buitengebied
- Filmpje op gemeentelijke website en online platform

Terugkoppeling richting Gemeenteraad

- Bijpraatmomenten Gemeenteraad
- Raadsinformatiebrieven

Terugkoppeling richting inwoners

- Online platform subregio
- Website
- Sociale media
- Nieuwsbrief en/of lokale media
- Via e-mail naar deelnemers
- Stakeholders overleggen december 2020 en januari 2021



Peildatum 22-02-2021

TERUG NAAR DE KAART

RES-REGIO U16

WIJK BIJ DUURSTEDE

Doel participatieproces

Inwoners laten meedenken over randvoorwaarden en criteria voor zon/wind en de zoekgebieden.
Bij de uitwerking is nauw samengewerkt met de energiecoöperaties in de subregio.

Toelichting

Wijk bij Duurstede heeft al een beleidskader voor zonnevelden vastgesteld in 2019.
Daar is een apart participatietraject voor geweest.

Participatiemethoden

- 1 digitale enquête op lokaal niveau
- 1 digitale enquête op subregio niveau
- 2 bewonersavonden in december 2020
- 1 stakeholderbijeenkomst in december 2020
- 2 stakeholderbijeenkomsten in januari 2021
- 2 bewonersavonden in februari 2021
- Online platform
- Wattnou

Communicatiemiddelen

- Gemeentelijke website
- Online platform subregio
- Lokale en sociale media
- Lokale krant
- Huis-aan-huis brief voor het buitengebied
- Filmpje op gemeentelijke website en online platform

Terugkoppeling richting Gemeenteraad

- Bijpraatmomenten Gemeenteraad

Terugkoppeling richting inwoners

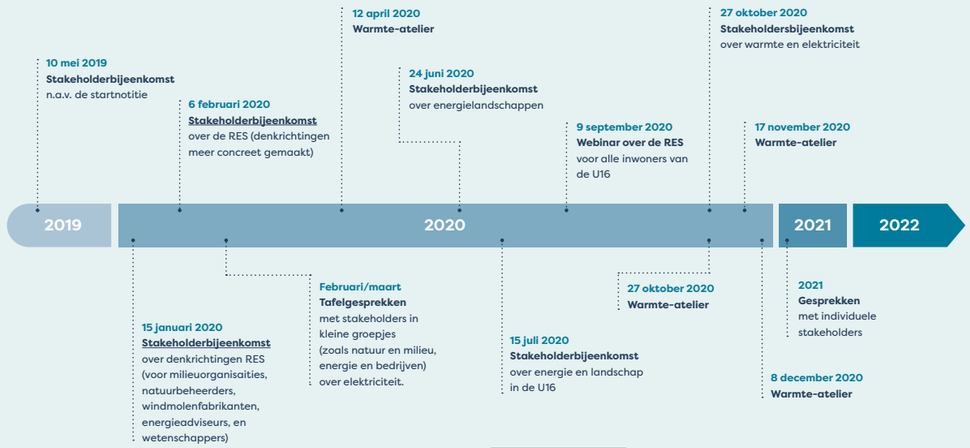
- Online platform subregio
- Website
- Nieuwsbrief en/of lokale media
- Via e-mail naar deelnemers
- Stakeholders overleggen december 2020 en januari 2021

Peildatum 22-02-2021

TERUG NAAR DE KAART

TIJDLIJN RES U16

Organisatie stakeholders- en inwonersparticipatie



Communicatie

- **Via www.energieregioutrecht.nl** informeert de regio U16 inwoners over de RES.
- **Uitgebreide Toolbox** voor gemeenten met visuals, kernboodschappen, standaard teksten, inspiratiegids participatie, formats voor enquêtes, etc.

Bijlage 12 : Notitie moties en amendementen

Inleiding

Bij de besluitvorming over de 'Ontwerp RES inclusief bod' zijn door de parlementen verschillende moties en amendementen aangenomen. Omdat de RES een regionaal project is komt er een gezamenlijke reactie die als bijlage toegevoegd wordt aan de RES 1.0. In deze notitie geven we aan hoe we vormgeven aan de inhoud en oproep van de ingediende moties en amendementen. Waterschap Amstel Gooi en Vecht heeft een zienswijze ingediend, de onderdelen van deze zienswijze zijn als motie in het overzicht verwerkt.

Ook bij de besluitvorming over de Startnotitie zijn diverse moties en amendementen aangenomen. Een notitie met de wijze waarop met deze moties en amendementen wordt omgegaan was bijlage bij de Ontwerp RES. Bij een aantal moties werd aangegeven dat dit later in het traject wordt opgepakt. Daarom zijn ook deze moties en amendementen onderdeel van deze notitie.

Leeswijzer bij de tabel:

1e kolom	de deelnemer die de motie of het amendement heeft aangenomen
2e kolom	titel
3e kolom	dictum
4e kolom	reactie hoe wij vorm en inhoud geven aan de motie of het amendement
5e kolom	verwijzing naar waar dit opgenomen is in de RES 1.0

bestuursorgaan	titel	dictum	Hoe nemen we dit mee?	in RES 1.0
	1. motie vergroot acceptatie windenergie door prioritering locaties en lokaal eigenaarschap	in de vervolgbesprekingen in de U16 te benadrukken dat de raad van de gemeente De Bilt t.b.v. de participatie lokaal wel een prioritering wil aanbrengen in de locatiekeuze voor windmolens mocht er in deze gemeente voor windenergie worden gekozen. en aan te geven in de U16 en aan onze inwoners dat in dat geval de prioritering (van meest wenselijk naar minst wenselijk) die de raad zou willen inbrengen luidt: langs infrastructuur (rijkswegen en spoor), waar mogelijk gecombineerd met zon op industrie en bedrijventerreinen, en in agrarische gebieden met als doel de impact op de (leef)omgeving van onze inwoners te minimaliseren. In de vervolgbesprekingen in de U16 inzake de uitwerking van de RES lokaal eigenaarschap (50%) voor windenergie als vast agendapunt/ bijdrage te blijven bespreken.	Opwek langs infrastructurele lijnen (wegen, water en spoor) is ook een optie waar de RES naar streeft. Gemeenten zoeken allen gebieden voor duurzame opwek. Het uitgangspunt daarbij is 'iedereen doet mee en levert een bijdrage'. De door u geven prioritering kan daarbij gebruikt worden. Om de hernieuwbare opwek ruimtelijk in te passen én aan te sluiten op de energie-infrastructuur, is het noodzakelijk om ook over gemeentegrenzen heen te kijken. Met elkaar kunnen we in de regio meer ruimtelijke kwaliteit en een efficiënter energiesysteem bewerkstellingen dan een gemeente alleen. In de Ontwerp RES U16 staat dat wij potentieel zien in de door u aangegeven gebieden, overigens zonder daar een prioritering aan te geven. Op basis van de resultaten van de lokale en regionale zoekprocessen worden in de RES 1.0 zoekgebieden opgenomen. De RES 1.0 wordt ter besluitvorming voorgelegd aan alle parlementen. Wij onderschrijven de wensen voor lokaal eigenaarschap. Gemeenten kunnen dit regelen in hun ruimtelijk beleid. Het kernteam RES U16 ondersteunt gemeenten met kennis hoe dit in hun beleid op te nemen.	Bijlage 1 H3.2
De Bilt	2, motie biomassacentrales uitsluiten als energiebron	het gebruik van biomassa centrales niet in het kader van de RES uit te breiden t.o.v. de huidige omvang	Hoewel bio-grondstoffen hernieuwbaar zijn, komt bij het verbranden van biomassa CO_2 vrij – net als bij fossiele brandstoffen. Daarom beschouwen we bio-warmte als de minst favoriete duurzame bron binnen de regio en moeten we er verstandig mee omgaan. Onder bio-warmte verstaan we zowel warmte uit houtachtige bio-grondstoffen (vaste biomassa) als warmte die wordt opgewekt door vergisting (biogas en groen gas). De verschillende toepassingen van bio-warmte brengen eigen aandachtspunten met zich mee. Binnen de regio zien we warmte uit bio-grondstoffen puur als transitiebron die we kunnen inzetten tot een meer toekomstbestendige bron beschikbaar is. Indien we bio-grondstoffen inzetten als transitiebrandstof, dan letten we goed op duurzaamheid (door minimaal te voldoen aan de landelijke duurzaamheidseisen) en circulariteit (door bio-grondstoffen alleen in te zetten als er geen andere toepassing meer is).	H4.6

bestuursorgaan	titel	dictum	Hoe nemen we dit mee?	in RES 1.0
Houten	3. Innovatie	Te onderzoeken: Hoe innovatie in de RES een grotere en strategische rol kan krijgen in het behalen van de doelstellingen Op welke manier de U16 innovatie en onderzoek in dit verband kan stimuleren en faciliteren.	De doelstelling uit het Klimaatakkoord voor het opwekken van duurzame elektriciteit op land is 35 TWh in 2030. In de praktijk houdt dit in: het duurzaam opwekken van elektriciteit met wind- en zonne-energie. Andere technieken zijn op dit moment nog onvoldoende bewezen of ontwikkeld, waardoor de (grootschalige) realisatie van deze technieken voor 2030 niet haalbaar is. Dat neemt niet weg dat er op iets langere termijn potentie is voor alternatieve duurzame bronnen en energiedragers die kunnen bijdragen aan de reductie van CO_2. We kunnen de RES naar eigen inzicht verbreden en andere technologieën meenemen, al telt dit niet mee voor het bod. Daarom brengen we in de periode tot de RES 2.0 in beeld welke kansen we zien en welke uitgangspunten we willen hanteren voor de inzet van oa waterstof, kernenergie en (ultradiepe)geothermie. In de onderzoeken ten behoeve van warmte in de RES 1.0 nemen we de volgende bronnen en technieken al mee als potentiële warmtebron: vaste bio-grondstoffenmassa en biogas, (ultradiepe) geothermie, thermische energie uit oppervlaktewater, afvalwater en drinkwater (TEO, en TEA en TED). Er wordt uiteraard ook geïnnoveerd in de bestaande technologieën. Om rekening te houden met deze ontwikkelingen, wordt de RES elke twee jaar herijkt naar de laatste stand van de techniek. Als technieken sneller dan verwacht een significante bijdrage kunnen leveren, kunnen we deze in een latere RES meenemen.	H 4.6 en 5.3
Houten	4. motie brief NMU	1. Energiebesparing en opwekking van duurzame energie volgens een strakke routekaart om tijdig het doel van een klimaatneutrale provincie Utrecht te bereiken; Zorgvuldige inpassing in natuur, landschap en leefomgeving; Participatie: betrokkenheid van omwonenden en andere stakeholders in de planvorming; eerlijke verdeling lusten en lasten; een gelijkwaardige samenwerking met de lokale omgeving en streven naar (minimaal) 50% lokaal eigendom en zeggenschap, bij voorkeur via lokale energiecoöperaties. 2. In het verdere proces van RES 1.0 bovengenoemde drie uitgangspunten als leidraad te hanteren, en deze met kracht in het overleg van de bestuurstafel U16 naar voren te brengen.	De routekaart bieden we met de RES 1.0. Wij onderschrijven het belang van zorgvuldige inpassing. Onder andere het rapport van Land-ID biedt een basis voor een goede landschappelijke inpassing. Gemeenten kunnen in hun ruimtelijk beleid hierover voorwaarden opnemen. Provincie Utrecht heeft in haar Omgevingsvisie en (ontwerp) Interim Omgevingsverordening al voorwaarden vastgelegd. Wij onderschrijven het belang van goede proces en projectparticipatie. Gemeenten hebben keuze hoe zij voor haar eigen gebied proces en project reguleren. Kernteam RES U16 ondersteunt gemeenten met kennis hoe dit in hun beleid op te nemen.	oa H3.8.1, H6.5, bijlage 1

bestuursorgaan	titel	dictum	Hoe nemen we dit mee?	in RES 1.0
Montfoort	5. motie alle inwoners actief betrekken bij ontwerp en bod en andere technieken dan zon en wind meenemen	Geeft het college opdracht om vóór oktober de mening van de kiesgerechtigde inwoners van Montfoort te peilen over het concept-bod door middel van een volksraadpleging; deze volksraadpleging uit te voeren in de vorm van een enquete; met de ondertekenaars van de motie de vraagstelling in de enquete af te stemmen; voorafgaand aan de enquete de inwoners zo feitelijk mogelijk te informeren over de inhoud van het concept-bod.	Deze motie is niet gericht aan de RES U16.	n.v.t.
Montfoort	6. verklaring raad niet akkoord met Ontwerp RES U16	Verzoekt het college: een brief toe te voegen aan de Ontwerp RES met het Concept Bod, zoals deze wordt verzonden aan het Nationaal Programma RES en het Rijk, met de volgende verklaring: "De raad van de gemeente Montfoort erkent dat de gemeente Montfoort ter bestrijding van klimaatverandering een opgave heeft voor duurzame elektriciteit. De raad heeft stappen ondernomen om duurzame energie te bevorderen en staat graag opne voor nieuwe stappen in dit kader. De gemeente Montfoort kan evenwel niet instemmen met de Ontwerp RES U16 om de volgende redenen: De Ontwerp RES U16 bevat voorstellen met een majeure impact op het open landschap en het milieu van het buitengebied. De gevolgen en risico's hiervan blijven onderbelicht. De inwoners hebben nauwelijks gelegenheid gehad om te participeren. De Ontwerp RES is ontstaan na de afgelopen gemeenteraadsverkiezingen en kiezers hebben zich er bij die verkiezingen dus niet over kunnen uitspreken. Het conceptbod van 1,8 TWh is te hoog en veel hoger dan de landelijke indicatie van 1,0 TWh voor onze regio. De raad is van mening dat er, in afwijking van het klimaatakkoord, ook gekeken moet worden naar andere duurzame opwek technieken buiten wind- en zonne-energie, of zonne-energie voor de opwekking van waterstof." Samen met de U16 een ontwerp en bijbehorend bod te formuleren waarin alle inwoners van de U16 actief worden betrokken en waarin ook andere duurzame technieken worden meegenomen dan alleen zon en wind.	Deze motie is niet gericht aan de RES U16. Wij hebben kennis genomen van de brief en deze toegevoegd aan de verzending aan het NP RES. Wij onderschrijven het belang van goede proces en projectparticipatie. Gemeenten hebben keuze hoe zij voor haar eigen gebied proces en project reguleren. Het Kernteam RES U16 ondersteunt gemeenten met kennis hoe dit in hun beleid op te nemen. De doelstelling uit het Klimaatakkoord voor het opwekken van duurzame elektriciteit op land is 35 TWh in 2030. Het regionale bod van 1,8 TWh valt binnen de onderzoeksbandbreedte die is vastgesteld in de Startnotitie. In de praktijk gaat het om duurzaam opwekken van elektriciteit met wind- en zonne-energie. Andere technieken zijn op dit moment nog onvoldoende bewezen of ontwikkeld, waardoor de (grootschalige) realisatie van deze technieken voor 2030 niet haalbaar is. Dat neemt niet weg dat er op iets langere termijn potentie is voor alternatieve duurzame bronnen en energiedragers die kunnen bijdragen aan de reductie van CO_2. We kunnen de RES naar eigen inzicht verbreden en andere technologieën meenemen, al telt dit niet mee voor het bod. Daarom brengen we in de periode tot de RES 2.0 in beeld welke kansen we zien en welke uitgangspunten we willen hanteren voor de inzet van oa waterstof, kernenergie en (ultradiepe)geothermie. In de onderzoeken ten behoeve van warmte in de RES 1.0 nemen we de volgende bronnen en technieken al mee als potentiële warmtebron: vaste bio-grondstoffenmassa en biogas,; (ultradiepe) geothermie, en; thermische energie uit oppervlaktewater, en afvalwater en drinkwater (TEO, en TEA en TED). Er wordt uiteraard ook geïnnoveerd in de bestaande technologieën. Om rekening te houden met deze ontwikkelingen, wordt de RES elke twee jaar herijkt naar de laatste stand van de techniek. Als technieken sneller dan verwacht een significante bijdrage kunnen leveren, kunnen we deze in een latere RES meenemen.	H2 H4.6 en H5.4

bestuursorgaan	titel	dictum	Hoe nemen we dit mee?	in RES 1.0
Nieuwegein	7. motie biomassa in de RES	Biomassa alleen tijdelijk in te zetten op locaties waarop op termijn een echt duurzaam alternatief te realiseren valt; Aan te geven dat we bij de effecten van biomassa op de luchtkwaliteit, de gehele keten van biomassa in ogenschouw nemen; Alleen (houtige)reststromen uit duurzaam beheerde en door de EU gecertificeerde bronnen te gebruiken.	In de onderzoeken ten behoeve van warmte in de RES 1.0 nemen we de volgende bronnen en technieken al mee als potentiële warmtebron: vaste bio-grondstoffenmassa en biogas,; (ultradiepe) geothermie, en; thermische energie uit oppervlaktewater, en afvalwater en drinkwater (TEO, en TEA en TED).	H4.6 en 5.4
Nieuwegein	8. Participatie noodzakelijk voor 'Nieuwegeins inhoudelijk besluit' ontwerp RES U16	Het beslispunt onder 1: - In te stemmen met de ontwerp Regionale Energiestrategie U16 inclusief het concept bod van 1,8 TWh aan duurzame elektriciteit in 2030 met de daarbij behorende randvoorwaarden richting het Rijk en disclaimer. Te wijzigen in: - In te stemmen met het regionale concept bod van 1,8 TWh, de daarbij behorende randvoorwaarden richting het Rijk en disclaimer. · Beslispunt 3 onder 3: - In te stemmen met de inzet van Nieuwegein in het concept bod die bestaat uit de uitvoering van eigen energieambities en het verder in kaart brengen van mogelijkheden om zonne- en windenergie langs rijks- en vaarwegen te realiseren. Te wijzigen in: - In te stemmen met de inzet van Nieuwegein in het concept bod die bestaat uit de uitvoering van eigen energieambities en het verder in kaart brengen van mogelijkheden om zonne-energie langs rijks- en vaarwegen te realiseren.	Dit amendement richt op de besluitpunten uit eigen raadsvoorstel. Gemeenten zoeken allen gebieden voor duurzame opwek. Het uitgangspunt daarbij is 'iedereen doet mee en levert een bijdrage'. Keuzes ten aanzien van de energiemix kunnen tussen gemeenten verschillen. Wij onderschrijven het belang van goede proces en projectparticipatie. Gemeenten hebben keuze hoe zij voor haar eigen gebied proces en project reguleren. Kernteam RES U16 ondersteunt gemeenten met kennis hoe dit in hun beleid op te nemen.	Bijlage 1
De Ronde Venen	9. motie koppeling regionale veenweide strategie met zonne-energie	0 Te overleggen met provincie, agrarische ondernemers, ontwikkelaars en andere gebiedspartners in deze gebieden om op korte termijn de mogelijkheden voor pilots te onderzoeken en te stimuleren, en op lange termijn energie-opwek uit zon zoveel als mogelijk en wenselijk is deel uit te laten maken van deze Veenweide Strategie 0 Waarbij de bestaande afspraken met de agrarische ondernemers over bodemdaling worden gerespecteerd 0 De raad in voorjaar 2021 te informeren over de vaststelling van deze Regionale Veenweide Strategie.	Deze motie is niet gericht aan de RES U16. Het college van gemeente De Ronde Venen voert de motie uit binnen het programma van de Veenweide Strategie.	n.v.t.
De Ronde Venen	10. motie inwonersparticipatie zoekgebieden	0 De verzamelde of nog te verzamen handtekeningen mee te tellen in de uitkomsten van de inwonersraadpleging naar de zoeklocaties 0 In gesprek te gaan met inwoners, zo nodig online, om tot zoekgebieden te komen waar draagvlak voor is.	Deze motie is niet gericht aan de RES U16. Het college heeft de motie uitgevoerd binnen het participatietraject voor zoekgebieden voor duurzame elektriciteitsopwek.	n.v.t.

bestuursorgaan	titel	dictum	Hoe nemen we dit mee?	in RES 1.0
De Ronde Venen	11. motie zoekgebieden en bescherming Unesco werelderfgoed…	0 In De Ronde Venen het Unesco Werelderfgoed van de Stelling van Amsterdam uit te sluiten als zoekgebied voor windturbines 0 In het traject van aanwijzing van zoekgebieden sterk rekening te houden met de landschappelijke inbedding en het eeuwenoude cultuur historische gebied van de Stelling van Amsterdam en met name die van het Geingebied 0 De gemeenteraad en de inwoners intensief te blijven betrekken bij het hele traject tot en met aanwijzing van de eerste zoekgebieden voor windturbines en zonnevelden.	Gemeenten zoeken allen gebieden voor duurzame opwek. Het college van gemeente De Ronde Venen heeft de motie uitgevoerd binnen het participatietraject voor zoekgebieden voor duurzame elektriciteitsopwek.	Bijlage 1
De Ronde Venen	12. motie Kernenergie in de mix	1. positief te reageren op de oproep voor belangstelling (inventarisatie voorwaarden belangstelling kernenergie PU) 2. De voorwaarden voor belangstelling voor kernenergie in onze gemeente op te stellen voor 1 maart 2021 3. De raad hierover te informeren	Deze motie is niet gericht aan de U16. Het college van gemeente De Ronde Venen geeft uitvoering aan de motie.	n.v.t.
Stichtse Vecht	13. motie behoud bevoegdheden zonder regionale beperkingen	Roept het college op in haar contacten in de regio mee te nemen dat de gemeenteraad te allen tijde over de haar wettelijk toebedeelde bevoegdheden kan blijven beschikken zonder dat daar in regionaal verband beperkingen aan worden opgelegd.	De structuur van samenwerking in regionale energiestrategieën brengt geen verandering in de bevoegdheidsverdeling tussen overheidslagen. De RES leidt niet tot andere bevoegdheden van gemeenten, provincies en rijk. De RES 1.0 van de RES-regio U 16 wordt ter vaststelling voorgelegd aan de parlementen. Zoekgebieden in StichtseVecht maken onderdeel uit van de RES 1.0 en vinden hun basis in het Beleidskader zonnevelden en de kansenkaart, die op 15 december 2020 zijn vastgesteld door de gemeenteraad.	H5.4, bijlage 1
Stichtse Vecht	14. motie geen gebruik evt. verkregen wettelijke bevoegdheid	Zorg te dragen voor de lokale uitvoering van amendement 21.2 (geen publiekrechtelijke plicht zon op dak) om dit van toepassing te doen zijn op Stichtse Vecht wanneer het amendement niet dor de regio wordt overgenomen.	Deze motie is niet gericht aan de U16.	
Stichtse Vecht	15. motie verbieden windturbines gebieden rond het Gein, Vechtgebied en Hollandse waterlinie	draagt college op: 1. zich maximaal in te zetten om gebieden die binnenkort worden of zijn aangewezen als UNESCO erfgoed, liggend binnen de schootsvelden van de forten en/of deel uitmaken van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, de directe omgeving van het Gein, Aertsveldsepolder, Garstenpolder, Garstenpolder en Hoekerpolder en het gezichtsveld van voornoemde gebieden uit te sluiten van het “bod” en het “bod” hierop aan te laten passen 2. de bedoelde uitsluiting in te brengen in de overleggen met de U16, de RES Amsterdam / Energiestrategie Noord Holland Zuid 3. de raad te informeren over de uitkomst.	Gemeenten zoeken allen gebieden voor duurzame opwek. Het uitgangspunt daarbij is ‘iedereen doet mee en levert een bijdrage’. We willen dit lokale proces niet doorkruisen door regionaal gebieden binnen gemeenten uit te sluiten. Over het bedoelde gebied aan de noordpunt van de U16 wordt overlegd gevoerd door de betrokken gemeenten, provincies en RES-regio’s. De zoekgebieden in de RES 1.0 zijn opgenomen op basis van de resultaten van de lokale zoekprocessen.	H2, H3.9, bijlage 1

bestuursorgaan	titel	dictum	Hoe nemen we dit mee?	in RES 1.0
Stichtse Vecht	16. amendement beslispunt 2a toevoegen met voorbehoud landschappelijke inpassing, lokaal eigendom en marktomstandigheden	beslispunt 2a toe te voegen: onder voorwaarde van opname in het regio bod van de aanvullende disclaimers m.b.t. goede landschappelijke inpassing, de mogelijkheid van lokaal eigendom en realisatiemogelijkheden als afhankelijkheid van omstandigheden in de markt en externe partijen; en hiertoe de tekst in het document Regio U16, Ontwerp RES onder 3.3 Randvoorwaarden ‘Mocht in het overleg en samenwerking met het Rijk blijken dat het niet mogelijk is om deze randvoorwaarden in te vullen, dan heeft dat gevolgen voor het kunnen realiseren van duurzame elektriciteit en daarmee het kunnen realiseren van het concept bod’ aan te vullen met: ‘De opgave is onder voorbehoud van een goede landschappelijke inpassing, de mogelijkheid van lokaal eigendom en realisatiemogelijkheden als afhankelijkheid van omstandigheden in de markt en externe partijen’.	In paragraaf 3.3 van de Ontwerp RES zijn de voorwaarden opgenomen die ingevuld moeten worden om het bod te kunnen verwezenlijken. De aanvulling heeft drie elementen: **1. een goede landschappelijke inpassing** Dit punt wordt ondervangen in de disclaimer (3.4) waar staat dat het gesprek met inwoners en regionaal belanghebbenden nog kan betekenen dat de focus nog kan veranderen. Daarbij is een goede landschappelijke inpassing vooral iets wat we zelf op lokaal en regionaal niveau kunnen en moeten oppakken. In het proces van het bepalen van zoekgebieden tot het realiseren van concrete projecten zitten meerdere waarborgen voor een goede landschappelijke inpassing: - het rapport ‘Energielandschappen RES-U16, ontwerpend onderzoek naar bouwstenen voor energietransitie in het landschap’ biedt concrete kwalitatieve handvatten voor een landschappelijk inpassing. Ook andere landschappelijke adviezen worden hierbij betrokken (PARK-advies Groene Hart, advies CRa). - voor de RES 1.0 wordt gemeenteoverstijgend gekeken naar de ruimtelijke impact van de door de gemeente aangegeven zoekgebieden. - de gemeente kan in lokale regelgeving voorwaarden vastleggen ten behoeve van de inpassing zodat de gemeente initiatieven daaraan kan toetsen. - Provincie Utrecht heeft in de Omgevingsvisie en (concept) Interim Omgevingsverordening voorwaarden voor inpassing vastgelegd. - realisatiemogelijkheden als afhankelijkheid van omstandigheden in de markt en externe partijen Gezien deze waarborgen en mogelijkheden dit vooraf goed te regelen stellen wij geen aanpassing van de Ontwerp RES voor aan de deelnemers. **2. lokaal eigendom** Dit is inhoudelijk onderdeel van de Ontwerp RES, het is als randvoorwaarde opgenomen onder 3.3.4. We stellen daarom geen aanpassing van de Ontwerp RES voor aan de deelnemers. 50% lokaal eigendom is verwerkt in het beleidskader zonnevelden van Stichtse Vecht (december 2020). **3. realisatiemogelijkheden als afhankelijkheid van omstandigheden in de markt en externe partijen** Natuurlijk is er voor de uitvoering van de RES afhankelijkheid van initiatiefnemers. We zien momenteel zoveel interesse in de markt dat het risico op een gebrek aan initiatiefnemers uitermate klein is. In de gemeente Stichtse Vecht zijn voldoende initiatiefnemers aanwezig voor de zonnevelden. Daarbij kunnen we dit risico zelf nog verder beperken. Bij het bepalen en ontwikkelen van zoekgebieden kijken we ook naar de mogelijkheden voor een sluitende businesscase, voor een belangrijk deel bepaald door de afstand tot netinfrastructuur. Daarmee voorkomen we dat louter zoekgebieden worden aangewezen die niet of moeilijk ontwikkelbaar zijn. We stellen daarom geen aanpassing van de Ontwerp RES voor aan de deelnemers.	H3.2, H3.6, H3.8.2

bestuursorgaan	titel	dictum	Hoe nemen we dit mee?	in RES 1.0
Stichtse Vecht	17. amendement invoegen randvoorwaarde zonne- en andere energie in bestemmingsplannen nieuwbouw	beslispunt 2b toe te voegen: met het wijzigen van de tekst in het document Regio U16, Ontwerp RES onder 3.3.1 "Een publiekrechtelijek bevoegdheid voor gemeenten en provincie voor een verplichting voor zon op dak bij nieuwbouw en bij bestaande bouw" in: "Bij bestemmingsplannen als randvoorwaarde op te nemen dat bij nieuwbouw zonne-energie dan wel een andere vorm van hernieuwbare energie een bijdrage levert aan de energiebehoefte. Ook worden voor bestaande bouw aantrekkelijke randvoorwaarden geschapen om energiebehoefte te verlagen met bijvoorbeeld isolatie, gebruik van zonne-energie en energie uit andere duurzame bronnen."	Zon op dak is een belangrijke pijler in de realisatie van duurzame opwek. Het zo goed mogelijk benutten van de daken sluit aan bij veelgehoorde opmerkingen in participatie (begin met de daken), veelgebruikte beleidsinstrumenten (zonneladder) en dubbelruimtegebruik. Zon op dak moet nog een flinke schaalsprong maken. Vooral bij bedrijfsdaken zien we dat realisatie achterblijft. Ondanks dat er een positieve businesscase is. Voor bestaande bouw zien we dat het 'gedoe' om het te regelen voor eigenaren niet opweegt tegen het financieel profijt. Voor nieuwbouw zien we dat de draagkracht van het dak veelal niet berekend wordt op zonnepalen. Dat is een gemiste kans. Er is regelgeving in voorbereiding op rijksniveau: Wijzigingsbesluit minimale hoeveelheid hernieuwbare energie bij ingrijpende renovatie' en 'Besluit tot wijziging van het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl)'. Inwerkingtreding wordt verwacht gelijktijdig met de Omgevingswet. Het Besluit tot wijzigingen van het Bbl duurzaam gebruik van daken vraagt een nadere, lokale invulling van gemeenten zelf.	H3.5
Utrecht	18. motie onderzoek lage benutting grote daken	draagt het college op: 0 inzichtelijk te maken welke maatregelen getroffen kunnen worden om beschikbaar dakoppervlak beter te benutten zodat het streefpercentage verhoogd kan worden. 0 deze kennis regiobreed te delen. 0 bij het Rijk te lobbyen om deze maatregelen te treffen als we dat zelf niet kunnen. 0 en over de resultaten de raad te informeren.	Lokaal en in regionale samenwerking werken we aan zo veel mogelijk benutting van de daken. Gemeente Utrecht heeft onderzoek laten uitvoeren naar de benutting van grote daken. Hieruit blijkt dat er een verscheidenheid aan redenen is waardoor de benutting van daken achter blijft (circa 25% van het dakoppervlakte). De resultaten van het onderzoek zijn gedeeld met de regiogemeenten. Daarnaast is in opdracht van de regio een analyse uitgevoerd naar de potentie en realisatie van zon-pv op grote daken. De analyse toont dat er de afgelopen jaren veel extra daken zijn benut. Daarnaast is duidelijk dat er nog veel potentie is voor verdere groei van grootschalig zon op dak. In par. 3.5 wordt dit verder uitgewerkt. Regelgeving die nu in voorbereiding is op het rijksniveau (Wijzigingsbesluit minimale hoeveelheid hernieuwbare energie bij ingrijpende renovatie en Besluit tot wijziging van het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) in verband met het duurzaam gebruik van daken) kan een steentje bijdragen om de potentie van grootschalige daken in de regio zoveel mogelijk in te zetten voor duurzame opwek. Het Besluit tot wijzigingen van het Bbl duurzaam gebruik van daken vraagt een nadere, lokale invulling van gemeenten zelf (zie par. 3.8).	H3.5
Utrecht	19. motie toepassen gedragscodes zon en wind en checklist NMU	roept het college op: 0 duurzame energieprojecten zorgvuldig in te passen en daarvoor * bij ieder zonneproject rekening te houden met De Gedragscode Zon op Land * bij MER-plichtige zon- en windprojecten rekening te houden met de Checklist natuurbelangen bij zonneparken respectievelijk de Checklist natuurbelangen bij windenergie op land. 0 Dit in de regio uit te dragen.	De gedragscodes 'Zon op land' en 'Windenergie op land' omarmen we en zijn opgenomen in de RES 1.0. De checklists 'Natuurbelangen bij zonneparken' en 'Natuurbelangen bij windenergie op land' zijn gedeeld met de andere deelnemers als ondersteunende tool.	H3.2

bestuursorgaan	titel	dictum	Hoe nemen we dit mee?	in RES 1.0
Utrechtse Heuvelrug	20. motie update klimaatneutrale doelstellingen GUH door de landelijke doelstelling	Verzoekt het college om de gemeentelijke doelstelling klimaat/energie neutraal 2035 te vervangen door de huidige landelijke doelstellingen uit het Klimaatakkoord en de Klimaatwet en dit direct mee te nemen in haar beleid.	Deze Motie is niet gericht aan de U16.	n.v.t.
Utrechtse Heuvelrug	21. motie regionale energie strategie (geen windmolens in het nationaal Park Utrechtse Heuvelrug en ook niet ten zuiden ervan)	Verzoekt het college om: 0 De denkrichting 'boswind' in de concept RES uit te sluiten voor de Utrechtse Heuvelrug en uit te sluiten alle overige zoeklocaties die binnen de grenzen van het Nationaal park vallen of daar direct aan grenzen. (het gaat om het gebied dat op de bijgeleverde kaart was paars geemarkeerd, inclusief alles wat er zuidelijk van ligt tot en met de gemeentegrens) 0 Wanneer dit gevolgen heeft voor de hoogte van het regionale (concept)bod, dit daarin te verwerken.	Gemeenten zoeken allen gebieden voor duurzame opwek. Het uitgangspunt daarbij is 'iedereen doet mee en levert een bijdrage'. Het in de motie genoemde gebied ligt gedeeltelijk buiten de eigen gemeentegrenzen. We willen dit lokale proces niet doorkruisen door op voorhand gebieden binnen gemeenten uit te sluiten. Om de hernieuwbare opwek ruimtelijk in te passen én aan te sluiten op de energie-infrastructuur, is het noodzakelijk om ook over gemeentegrenzen heen te kijken. Met elkaar kunnen we in de regio meer ruimtelijke kwaliteit en een efficiënter energiesysteem bewerkstellingen dan een gemeente alleen. Uw motie betrekken wij bij de regionale weging van ruimtelijke kwaliteit. Op basis van de resultaten van de lokale en regionale zoekprocessen zijn in de RES 1.0 zoekgebieden opgenomen.	Bijlage 1.
Utrechtse Heuvelrug	22. motie meer zon op dak	Verzoekt het college: 0 In de uitwerking naar een definitief bod met een plan te komen op welke manier / met welke aanpak het percentage 'geschikt dak' kan worden verhoogd. 0 Zo spoedig mogelijk inzicht te geven over mogelijk invulling van de gestelde randvoorwaarde(n) door het Rijk. 0 Indien uitkomsten van punten 1 en 2 positief het percentage zon op dak te verhogen met als streefcijfer dat in 2030 op 50% van alle daken in de U16 zonnepanelen liggen. 0 Zich hard maken om deze verzoeken in U16 verband gesteund te krijgen en zichtbaar te maken in RES 1.0.	Lokaal en in regionale samenwerking werken we aan zo veel mogelijk benutting van de daken. Gemeente Utrecht heeft onderzoek laten uitvoeren naar de benutting van grote daken. Hieruit blijkt dat er een verscheidenheid aan redenen is waardoor de benutting van daken achter blijft (circa 25% van het dakoppervlakte). De resultaten van het onderzoek zijn gedeeld met de regiogemeenten. Daarnaast is in opdracht van de regio een analyse uitgevoerd naar de potentie en realisatie van zon-pv op grote daken. De analyse toont dat er de afgelopen jaren veel extra daken zijn benut. Daarnaast is duidelijk dat er nog veel potentie is voor verdere groei van grootschalig zon op dak. Regelgeving die nu in voorbereiding is op het rijksniveau (Wijzigingsbesluit minimale hoeveelheid hernieuwbare energie bij ingrijpende renovatie en Besluit tot wijziging van het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) in verband met het duurzaam gebruik van daken) kan een steentje bijdragen om de potentie van grootschalige daken in de regio zoveel mogelijk in te zetten voor duurzame opwek. Het Besluit tot wijzigingen van het Bbl duurzaam gebruik van daken vraagt een nadere, lokale invulling van gemeenten zelf.	H3.5

bestuursorgaan	titel	dictum	Hoe nemen we dit mee?	in RES 1.0
Utrechtse Heuvelrug	23. motie innovatie en alternatieve technieken	Verzoekt het college: om ook nieuwe innovatieve en alternatieve vormen van energieopwekking als mogelijke energiebronnen en/of opslagmiddelen mee te nemen in de verdere ontwikkeling van onze RES 1.0 naar voorbeeld van regio Foodvalley.	De doelstelling uit het Klimaatakkoord voor het opwekken van duurzame elektriciteit op land is 35 TWh in 2030. In de praktijk houdt dit in: het duurzaam opwekken van elektriciteit met wind- en zonne-energie. Andere technieken zijn op dit moment nog onvoldoende bewezen of ontwikkeld, waardoor de (grootschalige) realisatie van deze technieken voor 2030 niet haalbaar is. Dat neemt niet weg dat er op iets langere termijn potentie is voor alternatieve duurzame bronnen en energiedragers die kunnen bijdragen aan de reductie van CO_2. We kunnen de RES naar eigen inzicht verbreden en andere technologieën meenemen, al telt dit niet mee voor het bod. Daarom brengen we in de periode tot de RES 2.0 in beeld welke kansen we zien en welke uitgangspunten we willen hanteren voor de inzet van oa waterstof, kernenergie en (ultradiepe)geothermie. In de onderzoeken ten behoeve van warmte in de RES 1.0 nemen we de volgende bronnen en technieken al mee als potentiële warmtebron: vaste bio-grondstoffenmassa en biogas, (ultradiepe) geothermie, thermische energie uit oppervlaktewater, afvalwater en drinkwater (TEO, en TEA en TED). Er wordt uiteraard ook geïnnoveerd in de bestaande technologieën. Om rekening te houden met deze ontwikkelingen, wordt de RES elke twee jaar herijkt naar de laatste stand van de techniek. Als technieken sneller dan verwacht een significante bijdrage kunnen leveren, kunnen we deze in een latere RES meenemen.	H4.6 H5.4
Utrechtse Heuvelrug	24. motie verbeteren biodiversiteit	Verzoekt het college om: 1. In de uitwerking naar een definitief bod * te onderzoeken onder welke voorwaarden zonnevelden een positieve bijdrage leveren aan de biodiversiteit en deze voorwaarde bij plaatsing van zonneparken nader uit te werken *te onderzoeken wat het effect is van zonnevelden op landbouwgrond in relatie tot het aanhoudende neerslagtekort / droogte 2. Indoen zonnevelden daadwerkelijk een positief effect hebben op biodiversiteit en verminderende watervraag (uitkomst punt 1) extra in te zetten op ontwikkelen van zonnevelden in de gebieden waar dit positieve effect te verwachten is 3. Zich hard te maken om deze verzoeken in U16 verband gesteund te krijgen en zichtbaar te maken in het definitieve bod van onze regio 4. Dit ook voor te stellen bij het Nationaal Programma RES.	In samenwerking met de expertpool van het NP RES onderzoeken wij onder welke voorwaarden zonnevelden een positieve bijdrage leveren aan de biodiversiteit en de watervraag. Resultaten van het onderzoek nemen we mee in het vervolg, evenals het advies van de door het NPRES ingestelde onafhankelijke werkgroep Energie, natuur en landschap.	H3.8.1

bestuursorgaan	titel	dictum	Hoe nemen we dit mee?	in RES 1.0
Utrechtse Heuvelrug	25. motie meer draagvlak	Verzoekt het college om: 1. Het proces naar een definitief bod nadrukkelijk samen met maatschappelijke organisaties en inwoners op te pakken, daarbij samen met de provincie ook te kijken naar innovatieve online vormen van aanvullende participatie. 2. Zich hard te maken om deze werkwijze ook op andere plaatsen in U16 verband te laten toepassen.	De RES 1.0 komt tot stand met lokale en regionale participatie. Regionaal organiseren wij dit in stakeholderalteliers voor elektriciteit en voor warmte. Bij de lokale participatie voor zoekgebieden kiezen gemeenten de vorm en intensiteit die bij de eigen gemeente past. Het kernteam RES ondersteunt daarin met communicatiemiddelen en expertise.	H2, bijlage 1
Zeist	26. motie maximaal zon, scherpe richtlijnen windmolens, ruimte voor innovatie	0 In de onderzoeken naar de mogelijkheden tot duurzame opwek altijd een maximale variant met zonne-energie uit te werken. Hier liggen nog flinke kansen mits er ook echt een impuls aan wordt gegeven. 0 Kaders te ontwikkelen zodat de inwoner genoeg wordt beschermd tegen de overlast van eventueel te plaatsen windmolens. Te denken valt aan scherpe richtlijnen waaraan een windmolen locatie moet voldoen, ruimhartige compensatie voor overlast en/of inwoners de kans te bieden om gedeeltelijk eigenaar te worden van een windmolen. 0 Volop ruimte te houden voor toekomstige duurzame energiebronnen en hiermee innovatie een impuls te geven.	Gemeenten zoeken allen gebieden voor duurzame opwek en komen daarmee tot een energiemix. Het uitgangspunt daarbij is ‘iedereen doet mee en levert een bijdrage’. Om de hernieuwbare opwek ruimtelijk in te passen én aan te sluiten op de energie-infrastructuur, is het noodzakelijk om ook over gemeentegrenzen heen te kijken. Met elkaar kunnen we in de regio meer ruimtelijke kwaliteit en een efficiënter energiesysteem bewerkstellingen dan een gemeente alleen. Dit kan ook van invloed zijn op de energiemix. Er is wetgeving om omwonenden tegen overlast van windmolens te beschermen. Denk hierbij aan geluidsnormen en normen voor slagschaduw. RES U16 hanteert deze normen. Lokaal kunnen op onderdelen aanvullende voorwaarden gesteld worden. Daarbij zijn diverse mogelijkheden voor lokaal eigenaarschap, omwonendenvergoedingen of lokale fondsen. Het Kernteam RES ondersteunt de deelnemers hierbij met expertise.	H3.2, H3.5, bijlage 1.
Provincie Utrecht	27. Kernenergie	In navolging van de motie aangenomen door de tweede kamer en het gesprek wat naar aanleiding van die motie gaat plaatsvinden bij de gemeenten te inventariseren onder welke voorwaarden er belangstelling is om kernenergie onderdeel te maken van de Lange Termijn energiemix en hierover terug te koppelen naar de Staten ruim voor de behandeling van de RES 1.0 en gaat over tot de orde van de dag.	Deze motie in niet gericht aan de U16. Gedeputeerde Staten geeft uitvoering aan de motie. We wachten de resultaten van het onderzoek af. Ten aanzien van kernenergie volgen wij de lijn van het Rijk dat onder andere gezien de realisatietijd kernenergie vóór 2030 geen aanvullende bijdrage zal leveren aan elektriciteitsproductie zonder CO_2-uitstoot. Op dit moment geeft het Rijk ruimte voor een nieuwe kerncentrale maar zijn er geen partijen die dit willen ontwikkelen.	H5.3

bestuursorgaan	titel	dictum	Hoe nemen we dit mee?	in RES 1.0
AGV	28. Assets inzetten	Omdat het in de fase van de concept RES vooral over globale zoekgebieden en denkrichtingen voor grootschalige wind- en zonne-energie gaat en deze in de fase naar definitieve RES (1.0) nader worden uitgewerkt naar specifieke zoeklocaties, dringt ons waterschap er op aan dat in het traject naar de RES 1.0 de kaders en kansen worden meegenomen zoals AGV deze heeft geformuleerd in de notitie “Positiebepaling AGV in de RES”. Hierin worden zowel de huidige waterschap gerelateerde kaders als mogelijke kansen voor de RES geschetst. De notitie is bijgevoegd in de bijlage bij deze brief. Op hoofdlijnen zijn de ambities van AGV om op niveau van zoekgebieden de assets waar AGV eigenaar van is, zoals de bedrijfslocaties en afvalwaterlocaties, in te zetten voor het realiseren van duurzame energie. Duurzame energie op dijken en oppervlaktewater kent zijn beperkingen. Onderzoek naar de effecten op ecologie en waterkwaliteit moet inzicht geven in de ruimte die er is voor duurzame energie. Dit geldt specifiek voor de plassen in U16 gebied.	We zijn blij dat AGV, als volwaardig deelnemer in de RES U16, haar assets actief wil inzetten bij te dragen aan de totstandkoming van de regionale energiestrategie en de realisatie van het gezamenlijk bod.	H3
AGV	29. Later toevoegen zoekgebieden	AGV verzoekt u in het traject naar de RES 1.0 de mogelijkheid open te houden voor het op een later moment aandragen van (nieuwe) zoekgebieden en -locaties. AGV voert momenteel een potentiescan uit voor duurzame elektriciteitsopwekking op zijn assets waarbij ook aandacht wordt besteed aan mogelijke koppelkansen met andere problematiek zoals biodiversiteit, invloed op de waterkwaliteit, bodemdaling en klimaatadaptatie. De scan laat zien wat de potentie is voor duurzame energie op basis van het huidige beleid en onder welke specifieke voorwaarden deze mogelijk benut kan worden. Dit als aanvulling op de positiebepaling AGV. Het streven van AGV is om de resultaten van de scan, als concretisering en uitbreiding van de notitie positiebepaling AGV, mee teu geven in de uitwerking van concept RES naar RES 1.0. Dit geldt ook voor mogelijke beperkingen die AGV ziet binnen de huidige zoekgebieden.	In de RES 1.0 staat de onderbouwing van het gezamenlijk bod. De RES kent een structuur van een 2-jaarlijkse update. In 2023 volgt de RES 2.0 en zo verder. In de volgende RES-en is dus ruimte voor aanvulling.	H6.1
AGV	30. Afstemming over grenzen heen	AGV wil benadrukken dat het voor de U16-regio belangrijk blijft om te zorgen voor een goede afstemming op grensgebiedniveau tussen enerzijds gemeenten en anderzijds de andere RES regio’s.	Wij onderschrijven dit belang en het is goed dat een aantal deelnemers in de RES U16 ook aangrenzende regio’s actief zijn (waterschappen AGV, HDSR, Rivierenland en Valei en Veluwe, provincie Utrecht). Zij kunnen als brug dienen en vergemakkelijken de afstemming over de grenzen van de RES regio heen.	H3.9

bestuursorgaan	titel	dictum	Hoe nemen we dit mee?	in RES 1.0
AGV	31. Natura2000	Omdat in de U16 regio nog veel denkrichtingen moeten worden uitgewerkt is er nog geen zicht op concrete zoeklocaties en onder welke voorwaarden deze zullen worden gekozen. AGV is bijvoorbeeld geen voorstander van grootschalige wind- en zonne-energie in Natura2000 gebieden. Het is niet duidelijk of deze gebieden straks ontzien worden in de RES U16.	Natura2000 zijn uitgesloten voor windmolens of zonnevelden.	Bijlage 1
AGV	32. Aquathermie	AGV vraagt meer aandacht voor de potentie en randvoorwaarden van aquathermie in de uitwerking van concept RES naar RES 1.0 en de daar op voortbouwende Transitievisies Warmte (TVW). Als eerste aanzet is voor het AGV gebied een omgevingswarmtekaart ontwikkeld waarin alle warmte- en koudebronnen voor aquathermie zijn opgenomen. De (GIS)kaart is openbaar en AGV stelt deze beschikbaar voor de RES en TVW: www.omgevingswarmte.nl/waternet	Aquathermie is een warmtebron met veel potentie in de regio U16. Er zijn projecten in ontwikkeling, maar aquathermie wordt nog niet op grote schaal toegepast. Het is daarom goed om kennis en informatie over deze warmtebron te delen met gemeenten waar de warmtevraag met aquathermie kan worden verduurzaamd. De vier waterschappen en de provincie hebben de potentie van aquathermie uit oppervlaktewater in beeld. Er wordt onder andere gekeken naar aquathermie uit het Amsterdam-Rijnkanaal en de Lek.	H4.3.2

Moties en Amendementen Startnotitie

Gemeenten	Motie, amendement en collegereactie	Hoe nemen we dit mee in de RES: reactie bij de Ontwerp RES	In RES 1.0
Bunnik	-		
De Bilt	1. Communicatie en participatie. Roept op om: Om een open, verbindend proces in te richten waarbij op locatie de dialoog wordt aangegaan en consultatie over welke capaciteit en op welke manier voor duurzame energieopwekking vanuit de gemeente De Bilt aan de U16 RES aangeboden gaat worden, daarbij: Voldoende informatie te geven en ideeën op te halen over het proces van 'aanbod aanbieden' en over de potentie van de huidige lokale zoeklocaties voor duurzame opwekking (>15 kWp) Informatie op te halen over (toekomstige) particuliere initiatieven van onze inwoners (zowel < 15kWp als >15kWp). Het participatieniveau "meedenken" minimaal te hanteren voor omwonenden bij de mogelijke lokale locaties voor duurzame opwekking. De aanpak en de eerste resultaten hiervan met de raad te delen voordat in het eerste kwartaal 2020 het ontwerp RES aan de raad wordt voorgelegd (De Bilt)	Tijdige betrokkenheid van inwoners en belanghebbenden bij de totstandkoming van de RES is belangrijk. Op regio niveau betrekken we regionaal georganiseerde stakeholders bij de RES en op lokaal niveau betrekken gemeenten inwoners en lokale organisaties bij de RES. Hun belang en hun kennis over initiatieven wordt via de gemeente ingebracht in de RES. Gemeenten worden door de regio gefaciliteerd in hun communicatie en participatie (naar behoefte).	H2 en H6.5
De Ronde Venen	-		
Houten	2. Lokaal eigenaarschap energie. Roept op om: Bij het opstellen van nieuw beleid als uitgangspunt te hanteren dat bij duurzaamheidsinitiatieven gestreefd wordt naar minimaal 50% lokaal (coöperatief) eigenaarschap	Lokaal eigenaarschap en lokaal profijt van duurzame energie vinden we erg belangrijk. We gaan in een notitie uitwerking geven aan uitgangspunt 9 (lokaal profijt, win-win situaties, lusten en lasten) en onderzoeken daarin ook hoe aan deze motie gekomen kan worden (hoe streven naar minimaal 50% lokaal eigenaarschap uitgelegd, vormgegeven en geregisseerd kan worden), wat daarvan de consequenties zijn en de andere vormen van lokaal profijt, win-win, lusten en lasten.	H3.2
IJsselstein	3. Communicatie Regionale Energiestrategie. Verzoekt om: In lijn met het punt uit de urgentieagenda bewoners vroegtijdig te informeren en te betrekken de informatie over de Regionale Energiestrategie dit jaar nog te starten. In deze communicatie duidelijk de context te schetsen (opgave van het rijk, het waarom van regionale samenwerking, de mogelijke opties om de opgave in te vullen, etc.), de keuzeruimte die er voor IJsselstein nog is binnen de regionale energiestrategie, het tijdpad en de fases en wijzen waarop de inwoners worden betrokken bij de invulling van de besluitvorming. Deze communicatie te combineren met informatie over wat de gemeente zelf al doet aan energiebesparing en met voorlichting over wat inwoners al aan energiebesparing kunnen doen (en of en hoe de gemeente daarbij kan ondersteunen (IJsselstein)	Tijdige betrokkenheid van inwoners en belanghebbenden bij de totstandkoming van de RES is belangrijk en het is belangrijk dat dit goed wordt georganiseerd. Op regio niveau betrekken we regionaal georganiseerde stakeholders bij de RES en op lokaal niveau betrekken gemeenten inwoners en lokale organisaties bij de RES. Hun belang en hun kennis over initiatieven wordt via de gemeente ingebracht in de RES. Gemeenten worden door de regio gefaciliteerd in hun communicatie en participatie (naar behoefte). Daarin kan desgewenst voorzien worden in beschreven communicatie wens zoals benoemd onder bullet 2.	H2, H6.5
	Collegereactie: integrale benadering ruimtelijke opgaven Het college benadrukt het belang van de integrale afweging tussen de verschillende ruimtelijke opgaven in het Ruimtelijk Economisch Programma en ziet toe op een zorgvuldige en evenredige ontwikkeling van energieopwekking die parallel loopt aan de ontwikkeling van woningbouw, bedrijvigheid, mobiliteit, groen en landschap.	De RES-regioU16 onderscheidt zich van andere regio's doordat in de regio tegelijktijdig een Ruimtelijk Economisch Programma wordt vormgegeven waarin de ruimtelijke opgaven in samenhang inzichtelijk gemaakt worden en daarmee ook in samenhang kunnen worden afgewogen. Het is aan de deelnemende overheden deze samenhang af wegen. Besluitvorming is aan de gemeenten voorbehouden.	H1.3
Lopik	4. Uitgangspunten RES Lopik. Verzoekt het college Bij de verdere uitwerking van e.e.a. in te zetten op de volgende prioritering: 1) zon op daken, 2) windturbines en 3) zonneweides; De natuurlijke waarden, waaronder het open landschap, zoveel mogelijk te handhaven en in geval van zonneweides op agrarische gronden, alleen in te zetten op gronden waar als gevolg van een natuurlijke handicap (bijvoorbeeld een hoge waterstand) de exploitatie van het agrarisch bedrijf niet rendabel is; Te streven naar lokaal eigenaarschap van tenminste 50% van duurzame (energie) opwekkingen; Zichtbaar te maken dat de mogelijkheden om energie op te wekken door middel van zon op daken, momenteel beperkt en belemmerd worden door nationale regelgeving en het wegnemen hiervan als voorwaardelijkheid op te nemen bij het gezamenlijk bod; Nieuwe ontwikkelingen voor duurzame energieopwekkingen blijvend stimuleren en, na bewezen resultaat, direct toe te passen.	De genoemde uitgangspunten kunnen in het gesprek over de ontwerp RES en het concept bod ingebracht worden. Lokaal eigenaarschap en lokaal profijt van duurzame energie vinden we erg belangrijk. We gaan in een notitie uitwerking geven aan uitgangspunt 9 (lokaal profijt, win-win situaties, lusten en lasten) en onderzoeken daarin ook hoe aan deze motie gekomen kan worden (hoe streven naar minimaal 50% lokaal eigenaarschap uitgelegd, vorm gegeven en geregisseerd kan worden), wat daarvan de consequenties zijn en de andere vormen van lokaal profijt, win-win, lusten en lasten. Onder andere binnen het NPRES voeren we het gesprek over beperkingen en belemmeringen voor de energietransitie en deze kunnen ook benoemd worden in het bod richting het NPRES/ Rijk.	H1.3, H3.2, H3.6, bijlage 1
Montfoort	-		
Nieuwegein	5. Breng totale regionale energievraag en aanbod in kaart om te komen tot een complete RES. Geeft de opdracht om in de (concept) RES U16 ook maatregelen voor mobiliteit, industrie, landbouw en landgebruik mee te nemen zodat zo goed mogelijk de impact voor infrastructuur bepaald kan worden.	We realiseren ons dat de energieopgave voor de regio groter is dan de twee thema's duurzame elektriciteit en duurzame warmte in de gebouwde omgeving en dat grote veranderingen in elektriciteit, gas en warmte gebruik van invloed is op (de investeringen) in de netinfrastructuur. We interpreteren dit amendement als oproep om zorg te dragen dat ook zo goed mogelijk de andere ontwikkelingen in de impactanalyse op infrastructuur worden meegenomen. In het Nationaal Programma RES zijn tools ontwikkeld om schattingen te maken van de impact op het net van de andere ontwikkelingen, als de RES deze niet meeneemt in haar strategie. Daarmee is theoretisch de impact van andere ontwikkelingen geborgd. Echter, een relatief grote impact ontstaat door elektrisch rijden en door verschuivingen in beleid daarop. We gaan een verbinding leggen met de Regionale Mobiliteitsprogramma's waarin provincies, gemeenten en regionale partners (samen: regio's) beschrijven welke verduurzamingsmaatregelen zij reeds uitvoeren en waarin zij – passend bij eigen ambities en kenmerken – nieuwe maatregelen formuleren die bijdragen aan de verduurzaming van mobiliteit en de leefbaarheid, bereikbaarheid en gezondheid van gebieden. Zie ook https://vng.nl/brieven/mobiliteit Een onderdeel hiervan is de Nationale Aanpak Laadinfrastructuur/ MRA-e waar U16 gemeenten onderdeel van zijn. De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) moet zorgen voor een toekomst bestendige laadinfrastructuur. In het kader van de NAL moeten gemeenten voor 2020 een laadinfrastructuur plan hebben vastgesteld. We kijken of het de maatregelen in het regionale mobiliteitsprogramma en in de NAL kunnen dienen als input voor de netimpact-analyse. In de RES 2.0 zal mobiliteit verder uitgewerkt kunnen worden. Ook woningbouw en de bouw van werklocaties heeft gevolgen voor de capaciteit en planning van het net. We brengen Stedin in verbinding met het REP zodat de ontwikkelingen keuzes gemaakt door de overheden in de REP meegenomen kunnen worden in de impactanalyse netinfrastructuur.	oa H5.2

Gemeenten	Motie, amendement en collegereactie	Hoe nemen we dit mee in de RES: reactie bij de Ontwerp RES	In RES 1.0
	6. Inwoners eerder betrekken in het RES proces. Verzoekt in alle fases van de RES de inwoners maximaal te betrekken.	Tijdige betrokkenheid van inwoners en belanghebbenden bij de totstandkoming van de RES is belangrijk en het is belangrijk dat dit goed wordt georganiseerd. Op regio niveau betrekken we regionaal georganiseerde stakeholders bij de RES en op lokaal niveau betrekken gemeenten inwoners en lokale organisaties bij de RES. Hun belang en hun kennis over initiatieven wordt via de gemeente ingebracht in de RES. Gemeenten worden door de regio gefaciliteerd in hun communicatie en participatie (naar behoefte). Dat doen we in alle fases van de RES.	H2, H6.5
Oudewater	7. Geen olie en gaswinning in de RESU16 (extra beslispunt). De gemeenteraad besluit het standpunt in te nemen dat er in de RES U16 geen ruimte is voor gaswinning en dat de hoeveelheid vrijkomend/gewonnen gas bij het winnen van aardwarmte zo veel mogelijk moet worden beperkt.	In het vervolg van de RES hanteren we als extra uitgangspunt dat in de RESU16 geen ruimte is voor olie en gaswinning en dat de hoeveelheid vrijkomend/ gewonnen gas bij het winnen van aardwarmte zoveel mogelijk wordt beperkt.	-
Stichtse Vecht	8. Regionale belanghebbenden. Verzoekt om aan paragraaf 2.4.3 (die gaat over gesprekken over scenario's voor grootschalige duurzame elektriciteit in de regio) aan gesprekken met regionale belanghebbende partijen, zoals investerende partijen toe te voegen milieu, natuur en landschapsorganisaties, LTO en drinkwaterbedrijven.	We zullen de genoemde belanghebbenden actief betrekken in de RES. Met de NMU hebben we een aantal gesprekken gevoerd en met de LTO hebben we inmiddels een eerste gesprek gevoerd (d.d. 11 december 2019).	H2
	9. Onderzoek rol kernenergie. Verzoekt in U16 verband te bewerkstelligen dat onderzoek wordt gedaan naar realiseerbare alternatieve energiebronnen, waaronder kernenergie, in de energiemix van de U16 gemeenten waarbij alle aspecten, dus ook de bijdrage in het behalen van de klimaatdoelen, in kaart worden gebracht.	**Warmtebronnen** Voor warmte kijken we naar alle technieken voor warmteproductie, inclusief innovatieve technieken, zoals geothermie en aardwarmte. **Elektriciteitsbronnen** In de regio maken we een energiestrategie voor de regio. Een onderdeel hiervan is het 'bod voor duurzame elektriciteit' van de regio aan het Nationaal Programma RES. Het bod geeft hoeveel de regio bij wil dragen aan de nationale opgave. Biomassa, biogas en hydro-elektriciteit nemen we wel mee in de regionale energiestrategie, maar dit zal voor het Nationaal Programma RES geen onderdeel zijn van het 'bod'. Voor het bod op de elektriciteitsopgave voor 2030 kunnen alleen huidige bewezen grootschalig toepasbare technieken worden opgenomen zodat de duurzame elektriciteitsopwekkers in 2025 vergund kunnen zijn en in 2030 gerealiseerd kunnen zijn. In het klimaatakkoord tellen alleen wind en grootschalige zonne-energie voor de opgave van 35 TWh mee. Voor de doorkijk naar 2040 en 2050 kijken we voor duurzame elektriciteit nadrukkelijk wel naar innovatieve technieken en uiteraard zal op moment van realisatie gekeken worden naar de best beschikbare techniek voor opwekken. De locaties en mogelijkheden voor kernenergie zijn landelijk beleid en geen onderdeel van de RESsen. We brengen het verzoek voor onderzoek naar realisatie van kernenergie in de regio van de gemeente Stichtse Vecht over naar het Nationaal Programma RES en het ministerie van EZK.	H4.6, H5.3
	10. Plan van aanpak RES. Verzoekt het college om het bedoelde Plan van Aanpak [RESU16] voor te leggen aan de Raad alvorens hierover een besluit te nemen	Dit is een verzoek aan het college en is reeds in de commissie afgedaan.	n.v.t.
Utrecht	11. 50% lokaal eigenaarschap. Verzoekt het college zich in te zetten om punt 9 uit de startnotitie uit te werken in het conceptbod RES waarbij, in lijn met het Landelijk Klimaatakkoord, wordt gestreefd naar minimaal 50% lokaal (coöperatief) eigenaarschap van projecten voor duurzame opwek van elektriciteit.	Lokaal eigenaarschap en lokaal profijt van duurzame energie vinden we erg belangrijk. We gaan in een notitie uitwerking geven aan uitgangspunt 9 (lokaal profijt, win-win situaties, lusten en lasten) en onderzoeken daarin ook hoe aan deze motie gekomen kan worden (hoe streven naar minimaal 50% lokaal eigenaarschap uitgelegd, vorm gegeven en geregisseerd kan worden), wat daarvan de consequenties zijn en de andere vormen van lokaal profijt, win-win, lusten en lasten.	H3.2
	12. RES voor en door de stad. Verzoekt het college: een participatieleidraad op te stellen voor de RES, waarbij het doel is het draagvlak voor en eigenaarschap bij de energietransitie zo groot mogelijk te maken. In deze participatieleidraad aan te geven: op welke momenten in het proces wat voor soort inwoners, bedrijven en organisaties regionaal dan wel lokaal worden betrokken; met welk doel en welke beïnvloedingruimte; een inschatting van de kosten van participatie; de relatie met participatie in andere projecten, zoals de RSU; hoe hierin samen op wordt getrokken binnen de U16 (ook om aanpakken en ervaringen actief te delen) Gedurende het proces van de totstandkoming en uitvoering van de RES op daartoe geëigende momenten actief terugkoppeling te geven over de wijze waarop de inbreng van inwoners, bedrijven en organisaties wordt ingepast en toegepast.	Dit is een verzoek aan het college van Utrecht en wordt door het college opgepakt.	n.v.t.
	13. Regionaal afstemmen van legeskosten voor vergunningen van duurzame energieopwekking. Roept het college op: "Het regionaal bespreken en (in hoeverre mogelijk en wenselijk) afstemmen van de legeskosten voor vergunningen voor duurzame energieopwekking", op te nemen als een uitgangspunt van de Startnotitie Regionale Energiestrategie; Gedurende het totstandkomingsproces van de RES met andere gemeenten verschillen in bestaande legeskosten inzichtelijk te maken en met eventuele nieuwe voorstellen te komen.	Het in kaart brengen van de leges zien wij als zinvol. De ervaring leert dat legeskosten inzichtelijk maken op een wijze dat ze ook daadwerkelijk goed vergelijkbaar zijn complex is. We starten in eerste instantie met een quickscan van leges voor zonnevelden en voor windenergie wat we vervolgens in de regio zullen bespreken.	Bijlage 8
	14. Industrie en kantorenpark in Utrecht dragen aan de energietransitie. Draagt het college op om: In overleg met 16 gemeenten samen te werken om voor de sectoren "kantoren (meer 25 dan personen) en industrie" te komen tot een effectieve aanpak gericht op energiebesparing en benutten van mogelijkheden voor eigen duurzame energieopwekking, zodat zij zelf uiteindelijk in hun eigen energiebehoeften kunnen voorzien Deze afspraken per jaar te monitoren en de uitkomsten aan de raad te communiceren	Energiebesparing bij woningen, kantoren en andere sectoren en zon op dak (kleinschalig) zijn een belangrijk onderdeel van de energietransitie. In de regio voeren we hierover het gesprek hoe we dit verder kunnen brengen.	Bijlage 3
	15. Biomassa in de RES. Roept het college op Zich in de U16 in te spannen om biomassa te benoemen als minst wenselijke optie; En aan te geven dat voor de stad Utrecht biomassa alleen acceptabel is als we rekening houden met de mondiale CO_2-balans, de effecten van biomassa op de luchtkwaliteit, de gehele keten van biomassa in ogenschouw te nemen; In het geval er hout gebruikt wordt alleen gecertificeerde biomassa uit duurzaam beheerd bos van Europese herkomst te gebruiken.	De randvoorwaarden en de keuze voor duurzame energie zijn onderdeel van het gesprek in de RES, waarbij we kennis nemen van het standpunt van de gemeente Utrecht hierover. De provincie kan dit meenemen in haar studie naar biomassa.	H4.6, H5.3

Gemeenten	Motie, amendement en collegereactie	Hoe nemen we dit mee in de RES: reactie bij de Ontwerp RES	In RES 1.0
Utrechtse Heuvelrug	16. Implementatie RES. Spreekt uit als haar mening dat bij de vaststelling van de RES eveneens een Regionale Implementatie Strategie (RIS) wordt beschreven waarin onder meer staat: de barrières die er zijn om de ambities uit het RES en het daaruit voortvloeiende vloeiende bod te realiseren- hoe deze barrières kunnen worden verholpen een tijdsplanning voor de realisering waarin rekening wordt gehouden met bestaande en toekomstige (wettelijke) procedures en hun tijdsbeslag. hoe alle partijen in de samenleving worden betrokken en ingeschakeld bij de realisering van de RES hoe aandacht wordt gegeven aan voorlichtende en educatieve programma's hoe kan worden tegemoetgekomen aan gerechtvaardigde bezwaren die in de samenleving leven, Welke middelen, zowel financieel, als capaciteit als anders, nodig zijn voor deze implementatie. Verzoekt het college in het samenwerkingsverband te bepleiten dat een 'dergelijke' implementatiestrategie binnen de RES wordt opgenomen.	We gaan een implementatie en uitvoeringsplan opstellen. We nemen de voorgestelde onderdelen hierin mee.	H6.6
	17. Tijdspad en participatie. Verzoekt het college om binnen de U16 alles in het werk te stellen om de benodigde tijd voor een zorgvuldige participatie bij zowel het concept bod (bij voorkeur 1 jaar) als het definitieve bod (bij voorkeur 6 maanden) te realiseren.	Tijdige betrokkenheid van inwoners en belanghebbenden bij de totstandkoming van de RES is belangrijk en het is belangrijk dat dit goed wordt georganiseerd. Op regio niveau betrekken we regionaal georganiseerde stakeholders bij de RES en op lokaal niveau betrekken gemeenten inwoners en lokale organisaties bij de RES. Hun belang en hun kennis over initiatieven wordt via de gemeente ingebracht in de RES. Gemeenten worden door de regio gefaciliteerd in hun communicatie en participatie (naar behoefte).	H2 en H6.5
	18. Creëer lokale energie. Verzoekt het College om: In lijn met het Landelijk Klimaatakkoord, te streven naar minimaal 50% lokaal eigenaarschap van projecten voor hernieuwbare elektriciteit en voor de wijkaanpak bij de warmtetransitie. Er binnen de U16 voor te pleiten om nieuwe, innovatieve maatregelen en instrumenten te ontsluiten die de uitvoering van energiebesparing, vraagreductie, duurzame elektriciteitsopwekking en warmtetransitie stimuleren. Binnen de U16 onder de aandacht te brengen om voor eigen verbruik lokaal opgewekte duurzame energie in te kopen.	Lokaal eigenaarschap Lokaal eigenaarschap en lokaal profijt van duurzame energie vinden we erg belangrijk. We gaan in een notitie uitwerking geven aan uitgangspunt 9 (lokaal profijt, win-win situaties, lusten en lasten) en onderzoeken daarin ook hoe aan deze motie gekomen kan worden (hoe streven naar minimaal 50% lokaal eigenaarschap uitgelegd, vorm gegeven en geregisseerd kan worden), wat daarvan de consequenties zijn en de andere vormen van lokaal profijt, win-win, lusten en lasten. Ontsluiten nieuwe, innovatieve maatregelen en instrumenten Voor warmte kijken we in de RES naar alle technieken voor warmteproductie, inclusief innovatieve technieken, zoals geothermie en aardwarmte. Voor de doorkijk naar 2040 en 2050 kijken we voor duurzame elektriciteit nadrukkelijk naar innovatieve technieken en uiteraard zal op moment van realisatie gekeken worden naar de best beschikbare techniek voor opwekken. In de facilitering van communicatie van gemeenten zullen we in overleg treden met gemeenten hoe innovaties beter ontsloten kunnen worden. Inkoop lokaal opgewekte energie Veel van de Utrechtse gemeenten werken al geruime tijd samen aan de inkoop (duurzame energie). We adviseren de Utrechtse Heuvelrug om dit in te brengen bij deze al bestaande samenwerkingen op energie-inkoop.	H3.2, 5.3

Gemeenten	Motie, amendement en collegereactie	Hoe nemen we dit mee in de RES: reactie bij de Ontwerp RES	In RES 1.0
	19. Zon op dak. Verzoekt het College om Zich kritisch op te stellen als het gaat om claims op schaarse ruimte en daarbij de voorwaarde van meervoudig gebruik stelt. Zichtbaar te maken dat de mogelijkheden om energie op te wekken door middel van zon op dak momenteel beperkt en belemmerd worden door nationale regelgeving en het wegnemen hiervan als voorwaardelijkheid op te nemen in het gezamenlijke bod. Binnen de U16 RES het realiseren van zonne-energie op bestaande daken van woningen en bedrijven als doelstelling in te brengen. Zich hard te maken om deze verzoeken in U16 verband gesteund te krijgen en zichtbaar te maken in het concept en definitieve bod van onze regio.	Grootschalig zon op dak is onderdeel van de RES. Ook is meervoudig ruimtegebruik een van de ruimtelijke ordeningsprincipes van de NOVI en het klimaatakkoord. De RES zal met andere organisaties in overleg gaan hoe kleinschalig zon op dak sneller te realiseren met de inzet om tot projecten te komen. De totstandkoming en uitvoering van deze projecten kan leiden tot een extra budget vraag. Onder andere binnen het NPRES voeren we het gesprek over beperkingen en belemmeringen voor de energietransitie en deze kunnen ook benoemd worden in het bod richting het NPRES/ Rijk.	H3.5
	20. Optimaliseer doelstellingen en randvoorwaarden. Verzoekt het College om: Binnen de U16 RES nadrukkelijk ook in te zetten op energiebesparing en vraagreductie als eerste belangrijke stap en dit als doelstelling in te brengen. Binnen de U16 RES het realiseren van zonne-energie op bestaande daken van woningen en bedrijven als doelstelling in te brengen. Zie ook de motie Zon op Dak. Zich via de U16 richting Rijk en Provincie in te zetten om wet- en regelgeving dusdanig aan te laten passen, dat vertragingen en belemmeringen in het RES-proces worden geminimaliseerd. Monitoring te stimuleren van projecten die in de initiatieffase zijn (de periode voor de vergunningsaanvraag), om hiermee de voortgang te bewaken en meer inzicht te krijgen in de oorzaken van vertragingen. Zich in te spannen om duidelijke afspraken te maken over een kostenverdeling tussen de betrokken partners (Gemeenten, Provincie, Hoogheemraadschap), zowel wat betreft ambtelijke capaciteit als financiële bijdrage, om te voorkomen dat er ongemerkt een open-eind-regeling ontstaat.	Energiebesparing bij woningen, kantoren en andere sectoren en zon op dak (kleinschalig) zijn een erg belangrijk onderdeel van de energietransitie. De RES zal met andere organisaties in overleg gaan hoe dit sneller te realiseren met de inzet om tot projecten te komen. De totstandkoming en uitvoering van deze projecten kan leiden tot een extra budget vraag. Onder andere binnen het NPRES voeren we het gesprek over beperkingen en belemmeringen voor de energietransitie en deze kunnen ook benoemd worden in het bod richting het NPRES/ Rijk. We maken een monitoringstool waarmee we de projecten in de verschillende fasen van ruimtelijke planvorming inzichtelijk krijgen en houden. In het Plan van Aanpak RESU16 is de volgende verdeling van de bijdrage afgesproken voor de deelnemende overheden aanvullend op de Rijksbijdrage: Provincie ¼; Waterschappen ¼; Gemeenten U16: 5/8 te verdelen naar rato van inwoneraantal. Het betreffen bijdragen in 2020 en 2021. In het Plan van Aanpak is een indicatief totaal budget opgenomen voor de totstandkoming van de RES 1.0.	Bijlage 8
Vijfheerenlanden	21. Lokale kaders en uitgangspunten centraal. De gemeenteraad van Vijfheerenlanden heeft besloten de startnotitie RESU16 vast te stellen als vertrekpunt voor de opstelling van de RES met dien verstande dat 'haar' bestaande kaders en uitgangspunten in principe leidend blijven; de Raad de belangen van de gemeente Vijfheerenlanden nadrukkelijk zal laten meewegen in de besluitvorming om te voorkomen dat draagvlak in 'de' gemeente wordt ondermijnd.	We zien het amendement als een bevestiging van de positie die de gemeenteraad heeft in de RES. De besluitvorming over de RES is aan de deelnemende overheden voorbehouden; aan de gemeenteraad, AB of Provinciale Staten. Bij gezamenlijke strategievorming kan een beroep op de gemeente gedaan worden om de bestaande kaders en uitgangspunten ter discussie te stellen. Het is aan de deelnemende overheden voorbehouden om hierover te besluiten.	H3.6, H5.4

Gemeenten	Motie, amendement en collegereactie	Hoe nemen we dit mee in de RES: reactie bij de Ontwerp RES	In RES 1.0
Wijk bij Duurstede	22. Uitgangspunten en verkenningen. Roept het college op in de collegereactie te verwerken en gedurende het proces te bevorderen dat onderdeel van de uitgangspunten en verkenningen vormen; dat niet alleen direct belanghebbenden betrokken worden, maar dat invloed georganiseerd wordt voor een representatieve dwarsdoorsnede van inwoners; dat die representatieve groep in ieder geval betrokken wordt bij de verkenning omtrent locaties en randvoorwaarden ten aanzien van de huidig bewezen grootschalig toepasbare technieken voor opwek van duurzame energie; dat de regionale samenleving breder geïnformeerd en meegenomen wordt in de beschikbare technieken voor opwekking van duurzame energie, waarom welke technieken voldoende bewezen en grootschalig toepasbaar zijn om te kunnen bijdragen aan de doelstellingen en welke stappen gezet kunnen worden (en bijstand geboden) voor een energieneutrale woning (isolatie); het belang van (bovenwettelijke) vorm en mate van onderzoek naar omgevingsimpact, maatschappelijke participatie en een transparante en evenredige compensatie;	Tijdige betrokkenheid van inwoners en belanghebbenden bij de totstandkoming van de RES is belangrijk en het is belangrijk dat dit goed wordt georganiseerd. Op regio niveau betrekken we regionaal georganiseerde stakeholders bij de RES en op lokaal niveau betrekken gemeenten inwoners en lokale organisaties bij de RES. Hun belang en hun kennis over initiatieven wordt via de gemeente ingebracht in de RES. Gemeenten worden door de regio gefaciliteerd in hun communicatie en participatie (naar behoefte) zo ook over de genoemde voorbeelden voor bredere informatie. Op lokaal niveau kan door de gemeente desgewenst een representatieve dwarsdoorsnede van bewoners betrokken worden. Daarbij is het bijvoorbeeld belangrijk dat ingegaan wordt op waarom en welke technieken beproefd worden geacht. En dat het belang wordt aangegeven van onderzoek naar omgevingsimpact, maatschappelijke participatie. En van het streven naar een transparante en evenredige verdeling van lusten en lasten van opwek van duurzame energie (uitwerking van uitgangspunt 9 van de Startnotitie).	H2 en H6.5
Woerden	23. 50% lokaal eigenaarschap. Verzoekt het college o Te streven naar minstens 50 % lokaal eigenaarschap bij projecten voor duurzame energieopwekking en zoveel mogelijk aansluiting probeert te vinden bij Woerdense duurzaamheidsinitiatieven. o Inwoners uit te nodigen om te participeren bij het vormen van plannen in hun eigen buurt.	Lokaal eigenaarschap en lokaal profijt van duurzame energie vinden we erg belangrijk. We gaan in een notitie uitwerking geven aan uitgangspunt 9 (lokaal profijt, win-win situaties, lusten en lasten) en onderzoeken daarin ook hoe aan deze motie gekomen kan worden (hoe streven naar minimaal 50% lokaal eigenaarschap uitgelegd, vorm gegeven en geregisseerd kan worden), wat daarvan de consequenties zijn en de andere vormen van lokaal profijt, win-win, lusten en lasten.	H3.2
	24. Alle technieken. De gemeenteraad besluit het standpunt in te nemen dat voor de opwek van energie combinatie van technieken noodzakelijk is, waarbij wij ons niet beperken tot windturbines en zonnevelden.	Warmtebronnen Voor warmte kijken we naar alle technieken voor warmteproductie, inclusief innovatieve technieken, zoals geothermie en aardwarmte. Elektriciteitsbronnen In de regio maken we een energiestrategie voor de regio. Een onderdeel hiervan is het 'bod voor duurzame elektriciteit' van de regio aan het Nationaal Programma RES. Het bod geeft hoeveel de regio bij wil dragen aan de nationale opgave. Biomassa, biogas en hydro-elektriciteit nemen we wel mee in de regionale energiestrategie, maar dit zal voor het Nationaal Programma RES geen onderdeel zijn van het 'bod'. Voor het bod op de elektriciteitsopgave voor 2030 kunnen alleen huidige bewezen grootschalig toepasbare technieken worden opgenomen zodat de duurzame elektriciteitsopwekkers in 2025 vergund kunnen zijn en in 2030 gerealiseerd kunnen zijn. In het klimaatakkoord tellen alleen wind en grootschalige zonne-energie voor de opgave van 35 TWh mee. Voor de doorkijk naar 2040 en 2050 kijken we voor duurzame elektriciteit nadrukkelijk wel naar innovatieve technieken en uiteraard zal op moment van realisatie gekeken worden naar de best beschikbare techniek voor opwekken.	H4.6, H5.3
	25. Geen olie en gaswinning in de RESU16. De gemeenteraad neemt het standpunt in dat er in de RESU16 geen ruimte is voor olie en gaswinning en dat de hoeveelheid vrijkomend/ gewonnen gas bij het winnen van aardwarmte zoveel mogelijk wordt beperkt.	In het vervolg van de RES hanteren we als extra uitgangspunt dat in de RESU16 geen ruimte is voor olie en gaswinning en dat de hoeveelheid vrijkomend/ gewonnen gas bij het winnen van aardwarmte zoveel mogelijk wordt beperkt.	-

Gemeenten	Motie, amendement en collegereactie	Hoe nemen we dit mee in de RES: reactie bij de Ontwerp RES	In RES 1.0
Zeist	26. Motie regionale strategie duurzame mobiliteit. Verzoekt het college om bij de behandeling van de Startnotitie RES aan de bestuurstafel van de U16 aan te dringen op het maken van afspraken over hoe in de regio te komen tot een Regionale Strategie Duurzame Mobiliteit, ofwel een energiestrategie waarin wordt beschreven op welke wijze de verduurzaming van de mobiliteit zal bijdragen aan de realisatie van de klimaat- en energiedoelen van de regio en haar gemeenten (Zeist)	Ten aanzien van mobiliteit 1) zet de RES in op duurzame mobiliteit in de samenwerking met de REP/MIRT. Insteek is investeringen voor mobiliteit en bereikbaarheid ook bij te laten dragen aan minder energiegebruik door mobiliteit, om duurzame energieopwekking bij mobiliteitsinfrastructuur te realiseren en het faciliteren van de inzet van de elektrische auto als batterij. 2) Gaan we een verbinding leggen met de Regionale Mobiliteitsprogramma's waarin provincies, gemeenten en regionale partners (samen: regio's) beschrijven welke verduurzamingsmaatregelen zij reeds uitvoeren en waarin zij – passend bij eigen ambities en kenmerken – nieuwe maatregelen formuleren die bijdragen aan de verduurzaming van mobiliteit en de leefbaarheid, bereikbaarheid en gezondheid van gebieden. Zie ook https://vng.nl/brieven/mobiliteit Een onderdeel hiervan is de Nationale Aanpak Laadinfrastructuur/ MRA-e waar U16 gemeenten onderdeel van zijn. De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) moet zorgen voor een toekomst bestendige laadinfrastructuur. In het kader van de NAL moeten gemeenten eind 2020 een laadinfrastructuur plan hebben vastgesteld. We kijken of de maatregelen die in het regionale mobiliteitsprogramma en in de NAL worden opgenomen kunnen dienen als input voor de netimpact-analyse. In de RES 2.0 zal mobiliteit verder uitgewerkt kunnen worden.	H5.2
Provincie			
Provincie Utrecht	27. Inwoners en betrokken burgers betrekken. Provinciale Staten besloot : "De startnotities van RES regio's Foodvalley en U16 vast te stellen en daarmee commitment uit te spreken om samen met de inwoners van de regio's, gemeenten, waterschappen en maatschappelijke partners te komen tot een regionale invulling van (internationale) doelen en afspraken op het gebied van klimaat en energie." De tekst in de inleiding" Rijk, Provincies, Gemeenten en Waterschappen .... " te wijzigen in: "Betrokken bewoners, Rijk, Provincies, Gemeenten en Waterschappen streven gezamenlijk de doelstelling om te komen tot 49% van de CO_2-reductie ten opzichte van 1990. Een goede samenwerking tussen deze verschillende partijen is cruciaal. Zij vullen elkaar aan op expertise, uitvoeringscapaciteit, kennis, (wettelijke) bevoegdheden en verantwoordelijkheden, om te komen tot goede plannen en eerlijke verdeling van kosten baten, conform de bepaling in het klimaatakkoord."	We zien dit als een bevestiging van het belang van participatie en een goede organisatie daarvan in de RES. Tijdige betrokkenheid van inwoners en belanghebbenden bij de totstandkoming van de RES is belangrijk en het is belangrijk dat dit goed wordt georganiseerd. Op regio niveau betrekken we regionaal georganiseerde stakeholders bij de RES en op lokaal niveau betrekken gemeenten inwoners en lokale organisaties bij de RES. Hun belang en hun kennis over initiatieven wordt via de gemeente ingebracht in de RES. Gemeenten worden door de regio gefaciliteerd in hun communicatie en participatie (naar behoefte).	H2, H6.5
Waterschappen			
HDSR	-		
Amstel Gooi en Vecht (AGV)	-		
Vallei en Veluwe	-		
Rivierenland	-		

Bijlage 13 : Quickscan Legeskosten U16

Bij het vaststellen van de Startnotitie heeft de gemeenteraad van Utrecht de motie 'Regionaal afstemmen van legeskosten voor vergunningen van duurzame energieopwekking aangenomen. Daarop is toegezegd een quickscan van de leges uit te voeren en deze regionaal te bespreken. Hieronder vindt u de resultaten van de quickscan en de conclusies. Om een gemakkelijk vergelijking te maken tussen de gemeenten vroegen we de legeskosten voor twee projecten te berekenen:

a. Windpark: 3 windmolens van 5,6 MWh, bouwkosten € 20 milj.
b. Zonneveld: 10 hectare, 10 MW, bouwkosten € 10 milj.

We hebben gevraagd naar leges op basis van de bouwkosten. Deze kosten worden altijd gemaakt en bepalen het overgrote deel van de verschuldigde leges. Aangegeven leges kunnen in praktijk hoger uitvallen door aanvullende kosten zoals onderzoekskosten of, indien nodig, aanvullende leges in verband met planologisch strijdig gebruik.

Gemeente	Windmolens 3 molens 5,6 MW bouwk. € 20 milj.	Zonnevelden 10 ha/10 MW zonneveld bouwk. € 10 milj.	aangepaste regeling	toelichting
De Bilt	600.000	300.000	nee	
Gemeente Bunnik	450.000	300.000	nee	legeskosten zijn gemaximeerd op € 450.000
IJsselstein	546.000	273.000	nee	
Lopik	338.000	172.000	nee	
Montfoort	950.000	475.000		
Nieuwegein	325.000	45.000	nee	Bij zonneveld enkel leges over de bouwsom van de onderliggende constructie omdat de zonnepanelen zelf volgens onze interpretatie vergunningsvrij zijn (bijlage II Bor, artikel 2, lid 6)
Oudewater	359.157	183.157	nee	
Stichtse Vecht	726.000	363.000	nee	
De Ronde Venen	750.000	375.000	nee	
Houten	432.000	100.000	ja	voor zonnevelden en zonnepanelen aan gevels geheel of gedeeltelijke teruggaaf leges
gemeent Zeist	727.000	237.000	ja	voor zonnevelden 50% teruggaaf, zonnepanelen op monumenten of aan gevels 100% teruggaaf
Utrecht	402.000	176.000	ja	voor grondgebonden zonnesystemen 50% teruggaaf van de verschuldigde leges (max. €50.000). Initiatief dat anderszins een bijdrage levert aan duurzaamheids-doelstellingen maximaal 100% teruggaaf leges (max. €50.000).
Utrechtse Heuvelrug	600.000	300.000	ja	voor kleine zonnevelden tot 50 m2
Vijfheerenlanden	350.000	350.000	nee	legeskosten bouwdeel zijn gemaximeerd op € 338.000
Wijk bij Duurstede	175.000	174.000	nee	legeskosten zijn gemaximeerd op € 175.000
Woerden	359.157	183.157	nee	

Conclusie

- Er zijn grote verschillen tussen de gemeenten. Voor het windproject is de bandbreedte € 175.000 - € 750.000, voor het zonproject € 45.000 - € 375.000.
- Aangepaste legesregelingen zijn vooral gericht op zonnevelden. 3 gemeenten stimuleren met een aangepaste legesregeling en wind niet (Houten, Zeist en in mindere mate Utrechtse Heuvelrug). 1 gemeente stimuleert beiden: zowel zonnevelden als wind zonnevelden meer dan windmolens (Utrecht).

Impact hoogte leges

Deze quickscan vergelijkt de leges. Het sturend effect van de hoogte van leges op keuze voor locatie of techniek hebben we echter niet onderzocht. De geconstateerde verschillen zijn significant maar een nuancering van de impact is gewenst.

De totale kosten van een project worden bepaald door meer dan bouwkosten en leges alleen. Een ontwikkelaar heeft ook stevige voorbereidings- en begeleidingskosten. Als een gemeente al veel participatief/beleidsmatig/planologisch voorwerk heeft gedaan beperkt dat de kosten voor de ontwikkelaar. Bovendien is het de vraag welke aanvullende compensatie nodig is en of er in de omgeving geïnvesteerd dient te worden, bijvoorbeeld in een omgevingsfonds. Voor de keuze tussen locaties en technieken is daarnaast het beleid van de gemeente van belang. Op welke locaties biedt de gemeente ruimte en lukt het een ontwikkelaar daar positie te verwerven.

Energielandschappen RES-U16

Ontwerpend onderzoek naar bouwstenen voor energietransitie in het landschap

COLOFON

In opdracht van regio RES U16
Samenwerking van 16 gemeenten, 4 waterschappen,
de provincie en de netbeheerder.
Uitgevraagd door gemeente Utrecht.

Uitgevoerd door Land-id
Kantoorgebouw De Enk
Tivolilaan 205 in Arnhem
Website: www.land-id.nl
Loes van der Vegt: 06 5012 2660
Barbara van Dijk: 06 2916 3862
Mail: info@land-id.nl

Status: definitief
Versie: 2.0
Datum: 15 september 2020

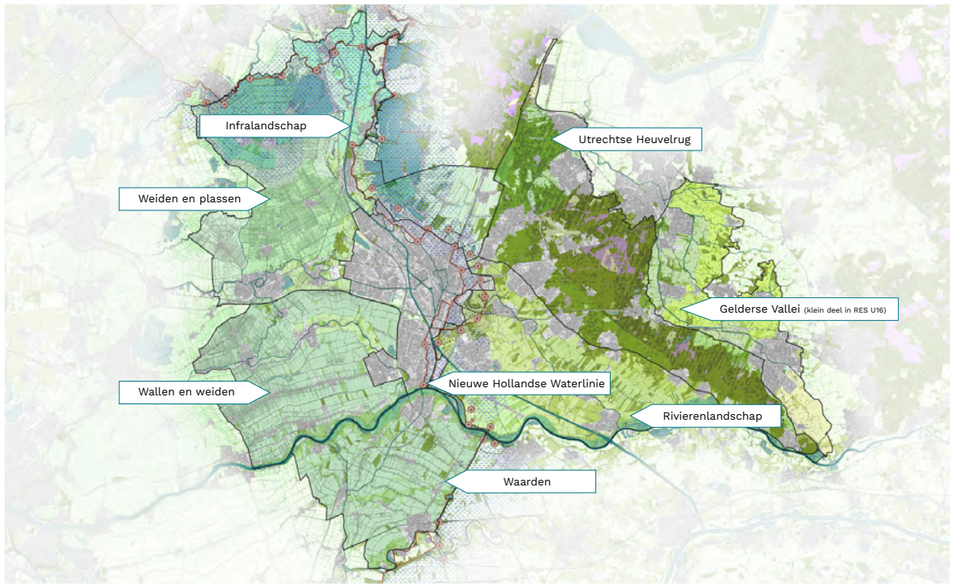
Dit rapport is een weergave van een landschappelijke verkenning en ruimtelijke ateliers met diverse stakeholdergroepen t.b.v. de RES U16.

Het document bevat basisinformatie m.b.t. landschapstypen op regionale schaal die gebruikt kan worden bij de concretisering van zoekgebieden voor hernieuwbare opwek.

De in het rapport opgenomen ontwerpprincipes zijn geen zoekgebieden of projectlocaties. Het daadwerkelijke proces om te komen tot zoekgebieden is de verantwoordelijkheid van de regio RES U16, en specifiek de gemeenten en provincie, zelf.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
2	Algemene informatie	9
3	Weiden en plassen	14
4	Utrechtse Heuvelrug	28
5	Rivierenlandschap	42
6	Wallen en weiden	54
7	Waarden	66
8	Ontwerpprincipes en aanbevelingen	78



Plangebied voor dit ontwerpend onderzoek met daarin de zes verschillende landschapstypen en de twee overkoepelende structuren

4

1 Inleiding

Aanleiding

Met de totstandkoming van het Klimaatakkoord in juni 2019 gaat Nederland de uitdaging aan om in 2030 de uitstoot van broeikasgassen met 49% terug te dringen ten opzichte van 1990. In dit Klimaatakkoord is een pakket aan maatregelen samengesteld om dit doel te halen. Eén van die doelen is om in 2030 70 procent van alle elektriciteit uit hernieuwbare bronnen te winnen. Dit vraagt om een regionale energietransitie. Dertig energieregio's in Nederland, waaronder de regio U16, onderzoeken waar en hoe het best duurzame elektriciteit opgewekt kan worden.

In de regio U16 werken 16 gemeenten, 4 waterschappen, de provincie Utrecht en de netbeheerder samen aan een regionale energiestrategie: de RES U16. De RES U16 moet bijdragen aan de in totaal 35 TWh aan duurzame energie die in Nederland in 2030 op land moet worden opgewekt. De opwek van duurzame energie vereist een ander ruimtegebruik in omvang en vorm dan dat we gewend zijn. De ruimtelijke kenmerken van een gebied bepalen wat de mogelijkheden en knelpunten zijn van de nieuwe energievoorziening. Vanuit dit perspectief hebben wij onderzocht welke bijdrage de verschillende landschapstypen van de regio U16 leveren aan de opgave voor het opwekken van elektriciteit in het tijdvlak tot 2030.

De ontwikkeling van duurzame energie in de regio heeft een grote ruimtelijke en landschappelijke impact. Om de ruimtelijke impact inzichtelijk en bespreekbaar te maken, heeft de projectorganisatie van de RES U16 behoefte aan landschappelijke verbeeldingen van de energieopgave. De verbeeldingen en inzichten zijn bedoeld om het goede gesprek te voeren met regionaal georganiseerde stakeholders over de wenselijkheid van verschillende ruimtelijke energiescenario's en de ruimtelijke randvoorwaarden en ontwerpprincipes.

Doel

Het doel van dit onderzoek is tweeledig, het is onderdeel van het proces om met regionaal georganiseerde stakeholders het gesprek te voeren over de energieopgave in het landschap. Daarnaast wordt de bundeling van de uitkomsten ingezet als bouwsteen om te komen tot zoekgebieden voor de RES U16.

Resultaat

Het voorliggende rapport is een weergave van het gesprek en daaruit gekomen conclusies over de wenselijkheid van bepaalde ruimtelijke concepten en de bijbehorende ruimtelijke randvoorwaarden en ontwerpprincipes. De veelheid aan ingebrachte informatie is in deze rapportage geordend en aangescherpt tot generieke aanbevelingen voor de onderzochte landschappen.

Scope

Dit is een van de stappen om te komen tot zoekgebieden voor nieuwe energievormen in de RES U16. Deze stap is een basis voor verdere participatieprocessen (lokaal en subregionaal). De ruimtelijke randvoorwaarden en ontwerpprincipes zullen in deze participatieprocessen verder worden uitgewerkt en aangescherpt met lokale en gebied specifieke kennis en maatwerkoplossingen.

De invalshoek van deze studie is ruimtelijk landschappelijk, met als doel de impact van de energietransitie op het landschap aan de hand van praatprenten te onderzoeken. Aspecten als overig provinciaal en lokaal beleid, natuurwetgeving, technische eisen en randvoorwaarden zijn niet meegenomen. In het vervolgtraject is het nodig deze laag van het landschap over de andere eisen en randvoorwaarden te leggen, om zo de stap naar zoekgebieden te kunnen zetten.

In lijn met het Klimaatakkoord ligt de focus voor elektriciteit in 2030 op grootschalig toepasbare technieken: grondgebonden zonnevelden en windenergie.

Planproces

Planproces voor dit ontwerpend onderzoek met daarin de drie uitgevoerde stappen

Aanpak van het onderzoek

Belangrijk onderdeel van dit ontwerpende onderzoek is het voeren van het goede gesprek met de partners en stakeholders. Dit gesprek is gevoerd in twee brede ateliers waar een grote diversiteit aan partners en stakeholders aan hebben bijgedragen. In diverse praatplaten is de energieopgave geprojecteerd op het landschap van de regio. De platen hebben geholpen bij het voren van het goede gesprek over de relatie tussen ruimtelijke kwaliteit en duurzame energieopwek.

Om te komen tot het voorliggende resultaat zijn drie stappen doorlopen:

1. Grip op kernkwaliteiten en energietransitie;
2. Verkenning van energie in het landschap;
3. Verrijking van energie in het landschap.

Grip op kernkwaliteiten en energietransitie
Om inzicht te geven in de landschappelijke kwaliteiten van het landschap is de essentie van de verschillende landschappen in de RES U16 verbeeld. Voor dit onderzoek is gebruik gemaakt van de gebiedsindeling van de landschapstypen van de gebiedskaternen van de provincie (zie kaart op p4). Het kleine deel van de Gelderse Vallei, wat valt onder de RES U16 is in dit onderzoek meegenomen onder de Utrechtse Heuvelrug. De rest van de Gelderse Vallei valt onder RES Amersfoort.

Daarnaast lopen door de RES U16 een aantal overkoepelende structuren. Dit is de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de infrastuctuurlijnen. Deze structuren zijn meegenomen in ieder landschap waar ze doorheen lopen. De stedelijke gebieden maken geen onderdeel uit van dit onderzoek. Wel is karakteristieke bebouwing in de landschappen meegenomen in de beschrijving van de kernkwaliteiten en is gekeken naar de randvoorwaarden en ontwerpprincipes voor de onderzochte energievormen nabij deze bebouwing.

Om meer grip te krijgen op de ruimtelijke weerslag van de energietransitie, zijn voor zowel wind- als zonne-energie, factsheets gemaakt. In deze energie factsheets zijn op een verbeeldende wijze het ruimtegebruik, de algemene regels met betrekking tot de toepassing van een bepaalde energievorm en mogelijke opstellingsvormen gepresenteerd.

Verkenning van energie in het landschap
Aan de hand van verbeeldingen van verschillende energieconcepten per landschapstype met daaraan gekoppeld de potentiële energieopbrengst (bandbreedte), is met regionale stakeholders in gesprek gegaan over ruimtelijke en landschappelijke consequenties. In de verbeeldingen is de energieopgave geconfronteerd met de landschappelijke kernkwaliteiten. Op basis van de essentie van het landschap is onderzocht welke ruimtelijke energieconcepten landschappelijk denkbaar zijn. De concepten zijn gebruikt als middel om grip te krijgen op de ruimtelijke impact van de energieopgave in het landschap. Dit heeft geresulteerd in een eerste verkenning naar de wenselijkheid van diverse energieconcepten in het landschap de RES U16 en eerste gevoel bij de randvoorwaarden en ontwerpprincipes. De input is gestructureerd in een matrix waarbij de duurzame vormen van energie gekoppeld zijn aan de verschillende landschappelijke lagen van ieder landschapstype. De praatplaten hebben bovendien bijgedragen aan het begrip over de omvang en ruimtelijke impact van de totaalopgave in het landschap.

Verrijking van energie in het landschap
In een tweede ateliersessie zijn aangescherpte praatplaten en de matrix besproken. De energiescenario's zijn tijdens dit werkatelier beoordeeld aan de hand van een aantal criteria: de algemene indruk van de inpasbaarheid van een energiescenario, de ruimtelijke randvoorwaarden aan omvang en positie van zon- en windenergie, de aandachtspunten voor beleving en zichtlijnen, de inpassingsmaatregelen en tot slot de kansen voor ruimtelijke kwaliteit en de koppeling van functies. Om de inbreng bruikbaar te maken voor het vervolgproces is het verwerkt tot eenduidige aanbevelingen.

Het resultaat bestaat per landschap uit contouren van gebieden waar verschillende vormen van energie mogelijk een plek kunnen krijgen vanuit het ruimtelijk en landschappelijk perspectief. Hieraan gekoppeld zijn een set van aanbevelingen in de vorm van randvoorwaarden en ontwerpprincipes. Deze aanbevelingen zijn geordend in de onderdelen: situering, inrichting en functiecombinaties. De meest kansrijke ontwerpprincipes hebben we gevisualiseerd en toegelicht.

Voor de uiteindelijke ontwerpprincipes en potentiële zoekgebieden per landschapstype geldt dat deze een bepaalde mate van abstractie hebben en dienen als bouwsteen voor een verdere ruimtelijke vertaling. Tijdens het ontwerpend onderzoek zijn de principes en contouren op verschillende momenten gespecificeerd en gegeneraliseerd met als doel om tot algemene bruikbare ontwerpprincipes per landschapstype te komen. Bij de verdere uitwerking van zoekgebieden is een nadere concretisering per locatie noodzakelijk.

Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk is belangrijke algemene informatie voor het onderzoek weergegeven. De opzet van de uitwerking van elk landschap is toegelicht. Ook wordt een korte toelichting gegeven over de twee overkoepelende structuren in het U16 gebied (Nieuwe Hollandse Waterlinie en infrastructuur). Tot slot worden twee energie factsheets gepresenteerd: één voor wind- en één voor zonne-energie. Hoofstuk 3 tot en met 7 richten zich op de specifiekere landschapstypen van de regio U16. Voor al deze landschappen komen de drie onderdelen aan bod: essentie van het landschap, impressie werkateliers en een verbeelding van de contouren waar de randvoorwaarden en ontwerpprincipes van toepassing zijn. Hoofdstuk 8 bevat overkoepelende aanbevelingen die voor alle landschappen gelden. Ook zi n de bevindingen die niet direct betrekking hebben op de ruimtelijke aspecten en aanbevelingen voor het vervolg in dit hoofdstuk opgenomen.

Dit rapport is een weergave van een landschappelijke verkenning en ruimtelijke ateliers met diverse stakeholdergroepen t.b.v. de RES U16. Het document bevat basisinformatie m.b.t. landschapstypen op regionale schaal die gebruikt kan worden bij de concretisering van zoekgebieden voor hernieuwbare opwek. De in het rapport opgenomen ontwerpprincipes zijn geen zoekgebieden of projectlocaties. Het daadwerkelijke proces om te komen tot zoekgebieden is de verantwoordelijkheid van de regio RES U16, en specifiek de gemeenten en provincie, zelf.

Windturbines in vlakopstelling in een open landschap

2 Algemene informatie

Energie in de landschappen van RES U16

In de hoofdstukken 3 tot en met 7 behandelen we opeenvolgend het landschap van de weiden en plassen, de Utrechtse Heuvelrug, het rivierenlandschap, het landschap van de wallen en weiden en het landschap van de waarden.

Per landschapstype is een essentiekaart gemaakt die bestaat uit de hoofdstructuur van het betreffende landschapstype met karakteristieke elementen. De essentiekaart laat in één oogopslag de kernkwaliteiten van het landschapstype zien en biedt aanknopingspunten om energiescenario's in te passen. De essentiekaart kan worden opgedeeld in een aantal landschappelijke 'lagen'. Deze lagen worden per landschapstype uitgebreid uiteengezet en verrijkt met aanvullende verbeeldingen zoals referentiebeelden, kaarten en principeschetsen.

Vervolgens is op een dubbele pagina een impressie gegeven van de ateliers. Op deze pagina staan ook twee kaarten met daarop de gebieden die in het onderzoek zijn meegenomen. Niet meegenomen zijn de gebieden die op basis van wettelijke regelgeving zijn uitgesloten van zon of wind.

De resultaten uit de ateliers zijn vertaald naar contouren waar zon- of windenergie vanuit het ruimtelijk perspectief optioneel is. In deze gebieden gelden de ontwerpprincipes op de pagina's erna. Dit betekent zeker niet dat al deze gebieden helemaal vol geplaats kunnen worden. Bij uitwerking van zoekgebieden is het nodig om het effect van cumulatie van de diverse locaties goed te beoordelen en mee te wegen.

Overkoepelende structuren

Op de volgende twee pagina's is een korte impressie van de overkoepelende structuren weergegeven. Verder zijn deze structuren meegenomen in bovengenoemde landschappen.

Energiefactsheets

Vervolgens zijn twee factsheets over wind en zonne-energie opgenomen. Dit geeft een beeld bij het ruimtegebruik, de algemene regels met betrekking tot de toepassing van een bepaalde energievorm en de verschillende mogelijke opstellingsvormen.

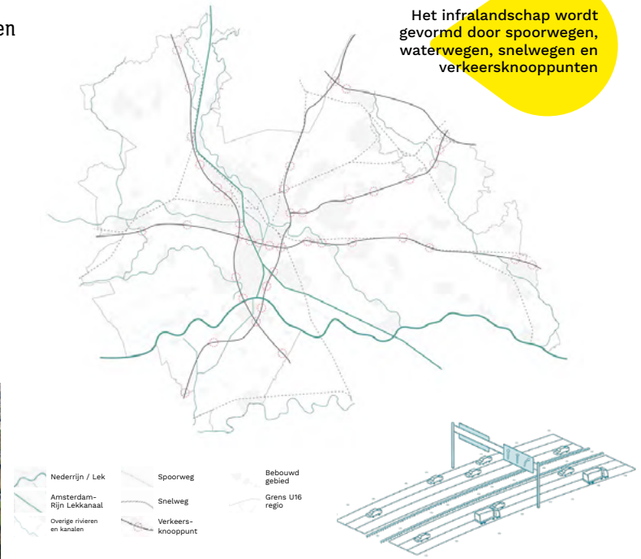
Overkoepelende structuren

Infralandschap

Vanwege de centrale ligging van de provincie Utrecht komen hier veel snelwegen, spoorwegen en waterwegen samen. Deze infrastructurele elementen vormen samen het infralandschap en bestaan eigenlijk uit een netwerk van verbindende lijnen die als 'laag' op het onderliggende landschap ligt. De A2, A12, A27 en A28 zijn de belangrijkste snelwegen. Op de kruisingen van deze wegen vinden we drukke verkeersknooppunten. Het spoorwegennetwerk verenigt zich binnen de U-16 regio met station Utrecht Centraal als het belangrijkste knooppunt van het Nederlandse spoornet. Tot slot kent de U16-regio een rijke verscheidenheid aan waterwegen met onder meer de Nederrijn, de Lek en het Amsterdam-Rijnkanaal.

Het infralandschap wordt gevormd door spoorwegen, waterwegen, snelwegen en verkeersknooppunten

Referentiebeeld van een van de drukste verkeersknooppunten in Nederland: knooppunt Oudenrijn



Essentiekaart van het infralandschap geprojecteerd op de U16-regio

Principeschets van het deellandschap snelwegen: de A2, A12, A27, A28 en A1 vormen het hoofdwegennetwerk van de regio

Nieuwe Hollandse Waterlinie

De Nieuwe Hollandse Waterlinie is een verdedigingslinie uit de Nederlandse geschiedenis. Deze waterlinie ligt als een verscholen laag gecamoufleerd in het omliggende landschap. Middels een systeem van sluizen, dijken, kanalen, rivieren en gemalen, konden polders onder water worden gezet in tijden van oorlogsdreigingen. Op kwetsbare punten in de linie: de accessen, werden forten gebouwd. De waterlinie verbindt de forten en volgt daarbij de kades van de inundatiegebieden. Opvallend zijn de verboden kringen rondom de forten. In deze cirkels golden strenge bouwregels om de schootsvelden open te houden, zodat soldaten vrij zicht hadden en hun vuurwapens goed konden richten op de vijand.

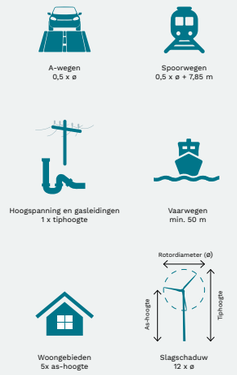
Principeschets van de NHW: vrij zicht vanaf een fort over de schootsvelden

Referentiebeeld van het fort bij Vechten in de hoofdverdedigingslijn

Forten op kwetsbare punten in de linie zijn gecamoufleerd en hebben vrij zicht op de schootsvelden

Essentiekaart van de Nieuwe Hollandse Waterline in het rivierenlandschap en het landschap van de weiden en plassen

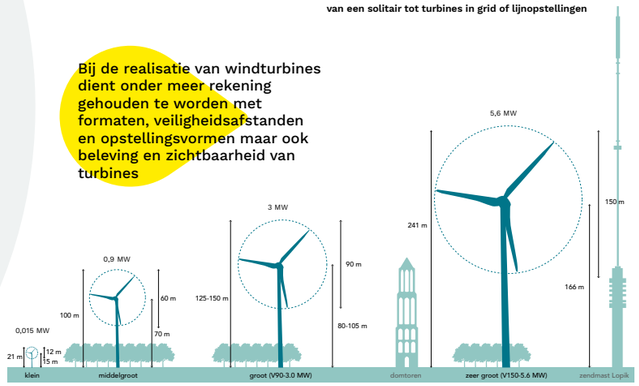
Energie factsheets



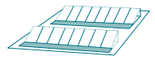
Algemene windenergie principes: veiligheidsafstanden uitgedrukt in rotordiamter, tiphoogte en as-hoogte. De bovenste vier zijn wettelijk, de onderste twee richtlijnen

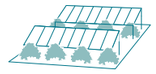
Algemene windenergie principes: opstellingsvormen variërend van een solitair tot turbines in grid of lijnopstellingen

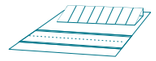
Bij de realisatie van windturbines dient onder meer rekening gehouden te worden met formaten, veiligheidsafstanden en opstellingsvormen maar ook beleving en zichtbaarheid van turbines

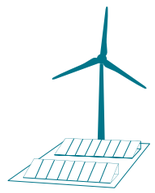


Algemene windenergie principes: formaten windturbines. In dit ontwerpend onderzoek wordt met de 5,6 MW turbine gewerkt

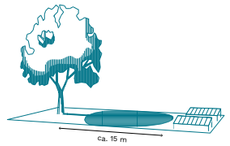






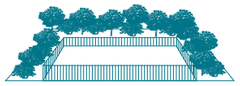


Algemene zonne-energie principes: functiecombinaties. Diverse koppelingen maken meervoudig ruimtegebruik mogelijk

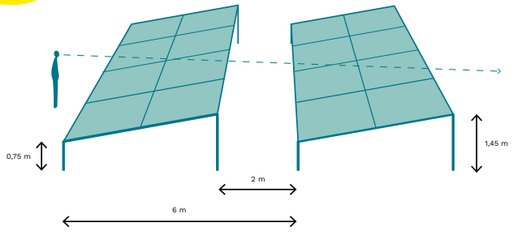


Afstand tussen bomensingel en zonneveld

Bij de realisatie van zonnevelden dient onder meer rekening gehouden te worden met opstellingen, afschermingen en functiecombinaties



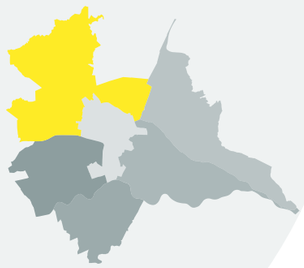
Algemene zonne-energie principes: diverse afschermingen van een zonneveld maken landschappelijke inpassing mogelijk



Algemene zonne-energie principes: standaard lage zuid-opstelling (1385 MWh/jr/ha) gebruikt in dit ontwerpend onderzoek. N.B. de hoek van de panelen kan vergroot worden voor een hogere opbrengst. In dit ontwerpend onderzoek is echter gekozen de panelen lager te plaatsen zodat er overheen gekeken kan worden.

3 Weiden en plassen

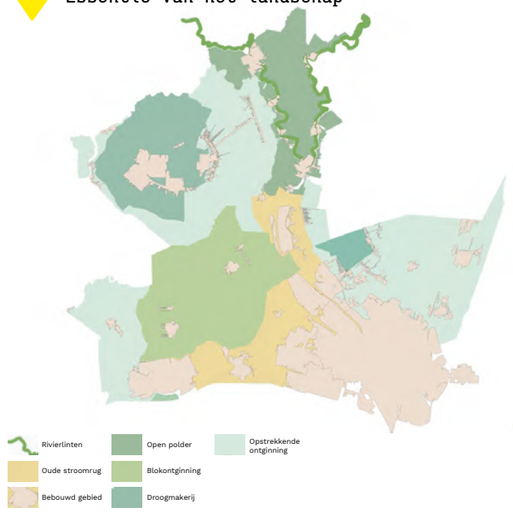
- Essentie van het landschap
- Impressie werkateliers
- Contouren + ontwerpprincipes



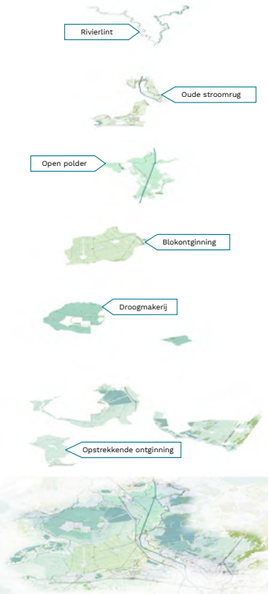
Deelgebied weiden en plassen in geel ten opzichte van de U16-regio

Plankaart van het landschap van de weiden en plassen

Essentie van het landschap



Essentiekaart van het landschap van de weiden en plassen



Zes deellandschappen binnen het landschap van de weiden en plassen

Rivierlinten

De rivierlinten slingeren als besloten zones tussen de open weidelandschappen. Deze rivierlinten worden gevormd door vele kleine riviertjes waaronder de Waver, Winkel, Angstel en Vecht. De rivierlinten worden begeleid door bebouwing met opgaande beplanting en kleinschalige dijken die wisselende uitzichten bieden op de verstilde open weidelandschappen. Zodoende verbinden de relatief hooggelegen rivierlinten kleine dorpjes met grotere bebouwingskernen als Abcoude, Loenen aan de Vecht en Weesp.

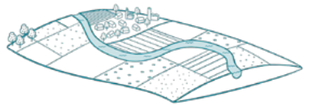
Referentiebeelden van het deellandschap rivierlinten: gekanaliseerde rivieren die worden begeleid door bebouwing

Slingerende rivierlinten worden begeleid door bebouwing met opgaande beplanting

Principeschets van het deellandschap rivierlinten: hooggelegen zone met rivier, lintbebouwing en beplanting

Perspectiefkaart met de laag van het deellandschap rivierlinten

Brede en hoge zone rondom de Oude Rijn met divers landgebruik en verstedelijking



Principeschets van het deellandschap oude stroomrug: hoge zone met stedelijke gebieden rondom de rivier

Perspectiefkaart met de laag van het deellandschap oude stroomrug

Oude stroomrug

De oude stroomruggen binnen dit deelgebied bestaan uit de brede zones rondom de Oude Rijn en de Vecht. Ze liggen hoger dan de omgeving en gaan geleidelijk over in de aangrenzende open weidelandschappen. De gradiënten van hoog naar laag, besloten naar open, bebouwd naar onbebouwd, blokverkaveling naar strookverkaveling zorgen voor een rijke diversiteit. Opvallend voor de oude stroomruggen in dit deelgebied is de hoeveelheid infrastructuur en verstedelijking op de stroomrug met belangrijke wegen als de A12, de A2 en de stad Woerden.

Referentiebeelden van het deellandschap oude stroomrug: brede, hogere zones met rijke diversiteit in landgebruik

Grasland in onregelmatige strokenverkaveling met bebouwing langs de grenzen

Open polder

Het meest noordelijke deel van dit deelgebied kan worden aangewezen als open polder. Dit gebied wordt gekenmerkt door grasland dat in onregelmatige strokenverkaveling doorloopt tot aan de randen van de open polder. De hoger gelegen rivierlinten en de bebouwing van Amsterdam-Zuidoost vormen de grenzen van deze openheid. Hekjes zijn de enige verticale elementen in dit open veld. Bebouwing en opgaande beplanting is alleen aanwezig aan de horizon in de aangrenzende linten. Dit maakt dat de polders zelf rustige landschappen zijn.

Perspectiefkaart met de laag van het deellandschap open polder

Principeschets van het deellandschap open polder: grasland in onregelmatige strokenverkaveling

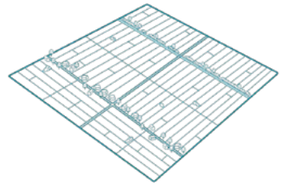
Referentiebeelden van het deellandschap open polder: uitgestrekt weidelandschap met beplanting aan de horizon

Blokontginning

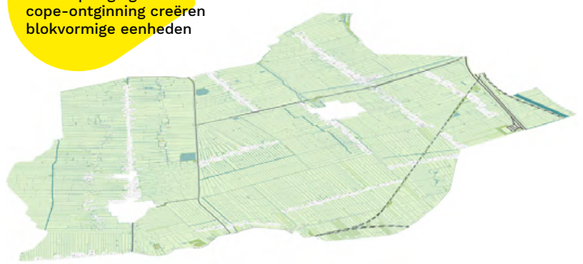
Het open weidelandschap van de blokontginning wordt opgedeeld door bebouwingslinten, beplante achterkaden en pestbosjes. Door richtingveranderingen in de cope-ontginningen ontstaan blokvormige eenheden. Bebouwingslinten staan haaks op de weteringen en achterkaden van andere linten. Diversiteit zit met name in het kleinschalige karakter van de linten. Ze hebben elk een ander profiel, maar zijn altijd een combinatie van wetering, weg met huizen en een grote verscheidenheid in weg- en erfbeplanting. De overal aanwezige graslanden in strokenverkaveling en de beperkte dynamiek in de linten geven rust en stilte aan het landschap.

Referentiebeelden van het deellandschap blokontginning: open weidelandschap met sloten en enkele pestbosjes

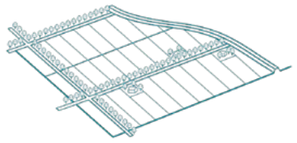
Bebouwingslinten, weteringen en verspringingen in de cope-ontginning creëren blokvormige eenheden



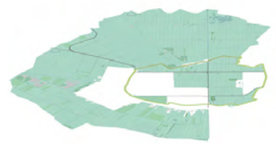
Principeschets van het deellandschap blokontginning: langgerekte kavels in de cope-ontginning creëren samen met wegen en bebouwingslinten blokvormige eenheden



Perspectiefkaart met de laag van het deellandschap blokontginning



Rationele open ruimten met dijken aan de randen en beplante orthogonale wegen



Principeschets van het deellandschap droogmakerij: beplante rechte wegen, open boerderijlinten en dijken aan de randen

Perspectiefkaart met de laag van het deellandschap droogmakerij

Droogmakerij

Het landschap van de droogmakerij wordt gekenmerkt door de rationeel ingedeelde open ruimte met hoge dijken aan de randen. De droogmakerijen zijn bemalen gebieden die lager liggen dan de omgeving. Vanaf de ringdijk is het zicht over het open weidelandschap van de droogmakerij panoramisch. Op de dijk bevinden zich gemalen die in het verlengde liggen van een hoofdwetering. Het landgebruik bestaat uit grasland voor veeteelt en extensieve natuur in een strokenverkaveling met vaste maten. De verder aanwezige open, rechte boerderijlinten en opgekroonde bomenrijen langs de orthogonale wegen zorgen voor afwisseling in dit open landschap.

Referentiebeelden van het deellandschap droogmakerij: open weidelandschap met strokenverkaveling en bedijkte randen

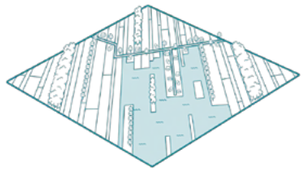
Opstrekkende ontginning

Het landschapstype opstrekkende ontginning, is kenmerkend voor dit deelgebied. Opvallend in dit landschapstype zijn de petgaten, legakkers, brede sloten en plassen waaronder de Vinkeveense Plassen. Verder zijn op sommige plekken graskavels vervangen door langgerekte opgaande beplanting, waaronder hakhout en opstrekkend veen. Al deze elementen geven veel diversiteit aan dit landschap. Vooral het water brengt veelal recreatief gebruik met zich mee waardoor rust en stilte afnemen. De overige aanwezige open weidelandschappen worden opgedeeld door bebouwingslinten en weteringen haaks op de strokenverkaveling. Verder worden veel natte gebieden in dit landschap ontwaterd, wat leidt tot oxidatie en CO2 uitstoot. Dit probleem kan voorkomen worden door gebieden juist nat te houden.

Referentiebeelden van het deellandschap opstrekkende ontginning: divers landschap met veel sloten en plassen

Petgaten, legakkers, brede sloten, plassen en opstrekkend veen maken dit landschap divers

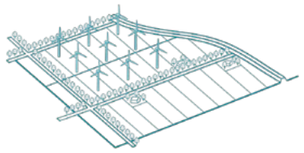
Perspectiefkaart met de laag van het deellandschap opstrekkende ontginning



Principeschets van het deellandschap opstrekkende ontginning: langerekte strokenverkaveling met gras, opstrekkend veen en plassen

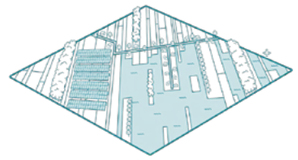
Impressie werkateliers

"Zoek naar de 'loze ruimten' tussen bestaande infrastructuur voor de inpassing van duurzame energie, dan wordt weinig landschap aangetast. Maar houd rekening met het feit dat het landschap veelal beleefd wordt vanaf de weg en windturbines over grote afstanden beleefbaar zijn."



Visualisaties (gemaakt met Windplanner) en ontwerpprincipes (niet op schaal) van zonneparken en windturbines in het landschap van de weiden en plassen inclusief opmerkingen gemaakt tijdens de werkateliers

"Maak duidelijk als regio, provincie en gemeente dat het doel is om de kernkwaliteiten van de landschappen overeind te houden. Zo creëer je draagvlak."



Kaarten met in geel de gebieden die zijn meegenomen in het onderzoek voor windenergie (boven) en zonne-energie (onder)

Contouren

concept

Contouren nadere verkenning windenergie in lijn met de ontwerpprincipes in het landschap van de weiden en plassen

Ontwerpprincipe 1: windturbines in lijnopstelling langs grootschalige infrastructuur

Ontwerpprincipe 2: windturbines in vlakopstelling als clusters in enkele weidelandschappen

1 Windturbines in lijnopstelling langs grootschalige infrastructuur

Situering
- Windturbines kunnen als enkele lijn parallel langs het Amsterdam-Rijnkanaal en de snelwegen A2 en A27 worden geplaatst.
- Hierdoor wordt de lijn van de infrastructuur aangezet terwijl interferentie wordt voorkomen.
- Er worden minimaal 3 windturbines geplaatst zodat er sprake is van een lijn.
- Zorg voor landschappelijke geleding door de lijnopstelling minimaal 1 keer te onderbreken (vanaf 6 turbines zodat er sprake is van twee lijnen) om de waardevolle grootschalige openheid in oost-west richting beleefbaar te houden.

Inrichting
- Windturbines dienen eenzelfde grootte & vorm te hebben voor eenduidigheid.
- Voorkom dat turbines in lijnopstellingen langs de snelweg en kanaal met elkaar interfereren dus zorg voor voldoende afstand tussen deze infrastructurele lijnen.
- De windturbines in lijnopstelling worden zo strak mogelijk ingepast zodat ze een duidelijke structuur en ritme aanhouden en aansluiten op de rechtlijnigheid van de infrastructuur

Functie combinaties
- Combinatie van windenergie en zonne-energie met name op knooppunten en resthoeken.

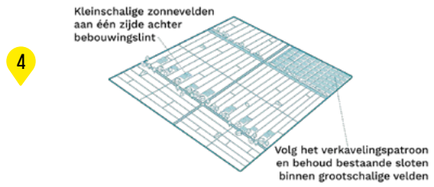
2 Windturbines in vlakopstelling als clusters in enkele weidelandschappen

Situering
- Windturbines kunnen als vlak in enkele weidelandschappen (open polder, blokontginning, droogmakerij of opstrekkende ontginning) op afstand van bebouwing geclusterd worden.
- Beperk het aantal windturbines tot één vlak van minimaal 4 turbines (2x2). Bepaal het aantal aan de hand van de grootschaligheid van het landschap, de ruimtelijke en visuele impact van de turbines.
- Windturbines kunnen worden geplaatst in iets meer besloten landschappen waar het weidse uitzicht beperkt is bijvoorbeeld in de buurt van bedrijventerreinen.
- Bebouwingslinten mogen niet worden ingeklemd door het vlak van windturbines.

Inrichting
- Er worden gelijke afstanden tussen de turbines aangehouden.
- De windturbines in vlakopstelling worden zo ingepast dat de structuur van de clustering aansluit op het betreffende verkavelingspatroon.
- Beperk het aantal toegangswegen, bruggen, etc. naar windturbines en gebruik grastegels zodat de toegangswegen opgaan in het landschap.

Functie combinaties
- Combinatie van windenergie en zonne-energie waardoor compleet nieuwe energielandschappen ontstaan.
- Hierbij bestaat de kans om te werken aan een groen-blauw landschappelijk raamwerk passend bij de omgeving middels natuurontwikkeling, waterberging & peilverhoging.
- Zoek naar mogelijkheden om windenergie op een juiste wijze te koppelen aan de Nieuwe Hollandse Waterlinie door bijvoorbeeld waardevolle zichtlijnen vanaf forten over de open schootsvelden in te stand te houden. Daarmee kunnen de kansen die er liggen voor cultuurhistorie en recreatie benut worden.

Ontwerpprincipe 3: zonnevelden tussen grootschalige infrastructuur en in overhoeken



Ontwerpprincipe 4: kleinschalige en grootschalige zonnevelden in het weidelandschap

3 Zonnevelden tussen grootschalige infrastructuur en in overhoeken

Situering
- Benut overhoeken en de ruimte tussen grootschalige infrastructuur op efficiënte wijze voor de inpassing van zonnevelden. Houd wel rekening met de planvorming die soms al aan de gang is voor ontwikkelingen binnen deze gebieden.
- De grootte van het zonneveld wordt bepaald door de afmetingen van overhoeken en tussenruimten en bedraagt maximaal 50 hectare en een hoogte van 1,45 meter.
- Cluster zonnevelden dicht bij lokale afnemers zoals industrie- of bedrijventerreinen die al een lagere belevingswaarde hebben.
- Positioneer zonnevelden op de plekken waar het weidse uitzicht over het landschap al beperkt is.

Inrichting
- Het gebied van de Snelle Vecht, dat zich kenmerkt door grote infrastructurele elementen waaronder de A2, de spoorlijn, het Amsterdam-Rijnkanaal en hoogspanningsleidingen, leent zich goed voor de inpassing van zonnevelden vanwege het industriële karakter en de hoge vraag naar energie.
- Kies bij de inpassing van de zonnevelden voor landschappelijke beplantingen passend bij de omgeving die het zonneveld camoufleren maar waar nog wel overheen kan worden gekeken: brede sloten met rietkragen (tot 1,50 meter).

Functie combinaties
- Een combinatie van waterberging en natuurontwikkeling is gewenst zowel binnen het park als in de randen van een zonnepark. Daar is dan extra ruimte voor nodig (ongeveer 20% van het zonneveld).
- Combineer zonne-energie opwek op overhoeken en braakliggende gronden dicht bij industriegebieden met grootschalige zonne-energie op daken en windenergie.
- Zorg voor een koppeling met lokale coöperaties zodat draagvlak wordt gecreëerd voor energie-initiatieven.

4 Kleinschalige en grootschalige zonnevelden in het weidelandschap

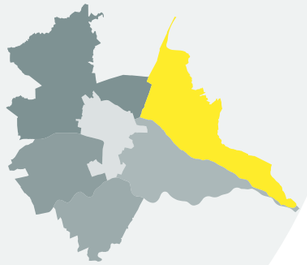
Situering
- Grootschalige zonnevelden (tot 50 hectare) kunnen uit het zicht, ver vanaf de bebouwing geplaatst worden in open weidelandschappen.
- Kleinschalige zonnevelden (tot 10 hectare) kunnen op agrarische bedrijven en aan de achterkanten van bebouwingslinten op of direct tegen het erf aan worden geplaatst.

Inrichting
- Borg de leesbaarheid van het landschap en zorg voor landschappelijke geleding door bij de inpassing van de zonnevelden vast te houden aan het kavelpatroon en tussenruimtes te creëren door het bestaande slotenpatroon binnen zonnevelden zo veel mogelijk te behouden.
- Kies bij de inpassing van de zonnevelden voor landschappelijke beplantingen passend bij de omgeving waar wel overheen kan worden gekeken: brede sloten met rietkragen (tot 1,50 meter).

Functie combinaties
- Een combinatie van waterberging en natuurontwikkeling is gewenst zowel binnen het park als in de randen van een zonnepark.
- Voor grootschalige zonnevelden kan een combinatie met windenergie gemaakt worden.
- Kleinschalige zonnevelden bij agrarische bedrijven kunnen gecombineerd worden met zon op daken. Zodoende kan energie de businesscase van boeren rond maken.

4 Utrechtse Heuvelrug

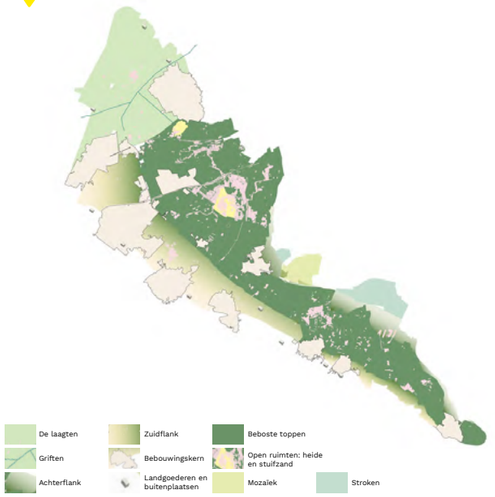
- Essentie van het landschap
- Impressie werkateliers
- Contouren + ontwerpprincipes



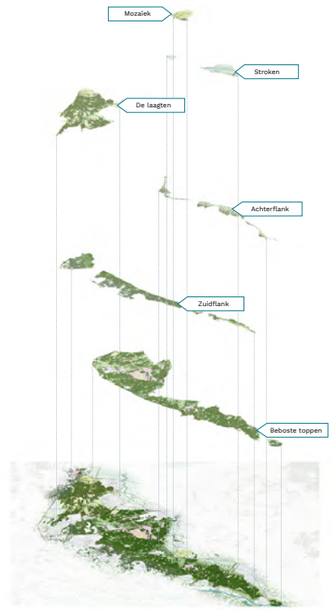
Deelgebied Utrechtse Heuvelrug in geel ten opzichte van de U16-regio

Plankaart van het landschap van de Utrechtse Heuvelrug (incl. enkgele delen Gelderse Vallei die vallen onder RES U16)

Essentie van het landschap



Essentiekaart van het landschap van de Utrechtse Heuvelrug



Zes deellandschappen binnen het landschap van de Utrechtse Heuvelrug

Beboste toppen

Het overgrote deel van de Utrechtse Heuvelrug valt onder het deelgebied beboste toppen. Dit is een besloten boslandschap, gelegen op de langgerekte, reliëfrijke stuwwalrug met verspreid liggende open plekken. Deze open plekken bestaan uit heide en stuifzand. Het bos zelf wordt gearticuleerd door verschil in loof- en naaldhout, lanen en hakhout. Een fijnmazig padennetwerk doorkruist het bos. Glooiende wegen haaks op de hoogtelijnen maken het reliëf van de Heuvelrug beleefbaar.

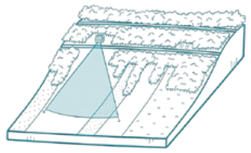
Referentiebeelden van het deellandschap beboste toppen: besloten boslandschap en open ruimte met heide

Besloten boslandschap met open ruimten die bestaan uit heide en stuifzand

Principeschets van het deellandschap beboste toppen: bos met loof- en naaldhout, open ruimten en enkele wegen

Perspectiefkaart met de laag van het deellandschap beboste toppen

Landgoederen bieden panoramische uitzichten over het omliggende landschap



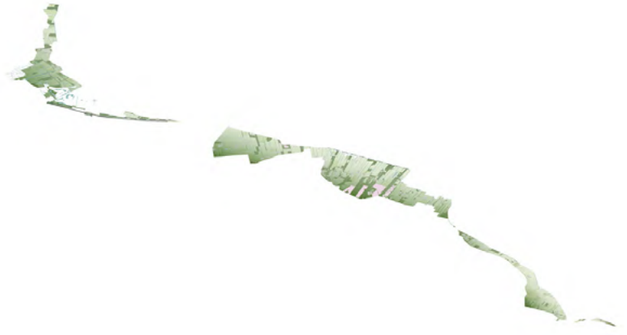
Principeschets van het deellandschap zuidflank: panoramisch uitzicht vanaf de flank over de lagerge open landschappen

Perspectiefkaart met de laag van het deellandschap zuidflank

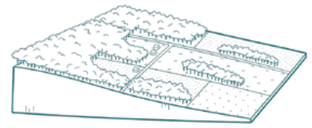
Zuidflank

De zuidflank is in essentie een overgangslandschap op de rand van de stuwwal. Het vormt de overgangszone tussen het besloten bosgebied op de stuwwalrug en de meer open landschappen rond de Kromme Rijn, Langbroek en de Nederrijn. Enkele wegen over de volle lengte van de flank ordenen dit deelgebied. Aan de weg liggen een kralensnoer van bebouwingskernen en vele landgoederen en buitenplaatsen: de Stichtse Lustwarande. Deze reeks van buitenplaatsen heeft een grote cultuurhistorische waarde. De open ruimten, lanen en zichtlijnen haaks op het reliëf geven een sterke beleving van de hoogteverschillen, met panoramische uitzichten over het omliggende landschap.

Referentiebeelden van het deellandschap zuidflank: sterke beleving van het reliëf op de flank met name bij landgoederen



Het bos gaat geleidelijk over in het kleinschalige landschap van de Gelderse Vallei



Principeschets van het deellandschap achterflank: versnipperde bospercelen tussen akkers en weilanden

Achterflank

De achterflank is een overgangslandschap aan de noordoostzijde van de Utrechtse Heuvelrug. Het uitgestrekte bos van de Heuvelrug gaat in de achterflank, tussen Amersfoort en Veenendaal, geleidelijk over in het kleinschalige landschap van de Gelderse Vallei. Het bos versnippert in bospercelen, afgewisseld met akkers, weilanden en boerenerven en loopt uit in kavelrandbeplantingen. In tegenstelling tot de zuidflank, is de achterflank een relatief rustige zijde van de Heuvelrug, met slechts enkele, verspreid liggende dorpen en landgoederen. Gefragmenteerde wegen zorgen ervoor dat de reliëfbeleving hier minder sterk is.

Perspectiefkaart met de laag van het deellandschap achterflank

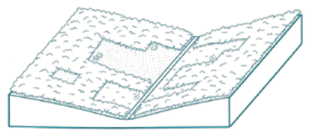
Referentiebeelden van het deellandschap achterflank: overgangslandschap van bos naar open akkers en boerenerven

De laagten

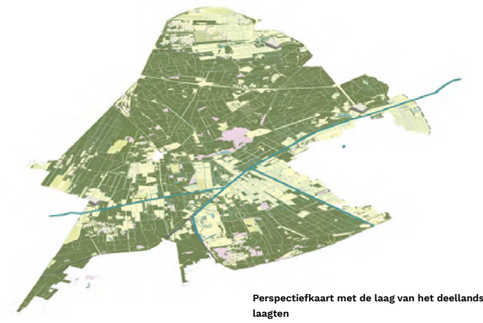
Het noordelijke deel van de Utrechtse Heuvelrug bestaat uit een bebost gebied op en rondom drie heuvels omgeven door laagten. De drie heuvels in dit deelgebied zijn de heuvel van Soest, de heuvel van Baarn en de Vuursche. De hoeveelheid bebouwing, bebost gebied en landgoederen op deze heuvels varieert. De bossen lopen in noord-zuid richting door, met in de laagten weilanden als langgerekte open ruimten in het bos. Opvallend zijn de griften in de laagten. Verder liggen bebouwingskernen met name tegen en op de heuvels, terwijl landgoederen en buitenplaatsen vooral langs de randen van de laagten liggen.

Referentiebeelden van het deellandschap de laagten: open ruimten met griften en buitenplaatsen in de laagten

De laagten liggen als langgerekte open weilanden in het bos



Principeschets van het deellandschap de laagten: weilanden als open ruimten in het bos



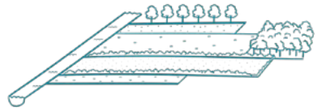
Perspectiefkaart met de laag van het deellandschap de laagten

Stroken

De stroken vormen een kleinschalig, halfopen landschap van langgerekte ruimten, omzoomd door beplante wegen en kavelgrenzen. Opvallend is de strokenverkaveling, met veel variatie in kavelgrootten en lengte-breedte verhoudingen, dooraderd met bomenrijen, knotbomen, houtsingels en bospercelen. De stroken liggen onderaan de stuwwalflank. De kavels zijn minder divers dan die van het mozaïek en zijn overwegend als grasland in gebruik. Erven met een combinatie van oude en nieuwe gebouwen bevinden zich in open linten in het landschap. Beplante wegen, rechtgetrokken beekrestanten en griften lopen met geknikte rechtstanden door het landschap.

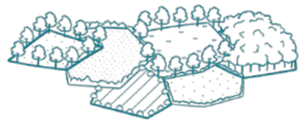
Referentiebeelden van het deellandschap stroken: kleinschalig, halfopen landschap met rechtgetrokken beken

Strokenverkaveling omzoomd door bomenrijen, houtsingels en bospercelen



Principeschets van het deellandschap stroken: langgerekte kavels met gevarieerd landgebruik en omzoming

Perspectiefkaart met de laag van het deellandschap stroken



Principeschets van het deellandschap mozaïek: kavels in een mozaïekpatroon met divers landgebruik en aangezette randen

Mozaïek van akkers, weiden en bosschages als kampontginning

Perspectiefkaart met de laag van het deellandschap mozaïek

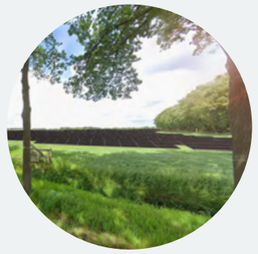
Mozaïek

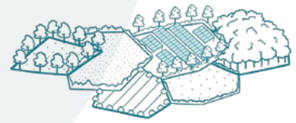
Het mozaïek wordt gekarakteriseerd als halfopen landschap met een grote diversiteit aan landgebruik en beplantingselementen. Oorspronkelijk is dit gebied middels individuele kampontginningen tot stand gekomen, waarbij percelen in onregelmatige vormen werden omringd door greppels, houtwallen, lanen en bospercelen. Hierdoor voelt het gebied kleinschalig aan. De bochtige, beplante wegen met voortdurend veranderende perspectieven zorgen voor een grote variatie in de beleving. Verspreide boerenerven en buurtschappen liggen op afstand van elkaar in linten. Tot slot zijn de meanderende beken en griften, die als verborgen systemen in het landschap verscholen liggen, kenmerkend voor het mozaïek.

Referentiebeelden van het deellandschap mozaïek: halfopen landschap met verscholen, meanderende beken

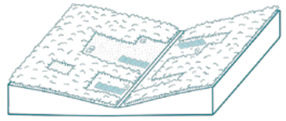
Impressie werkateliers

“Ecologische verbindingen zijn een belangrijk thema op de Utrechtse heuvelrug. Het inpassen van energie zou een positieve bijdrage moeten leveren aan het maken van deze verbindingen over infrastructuur.”



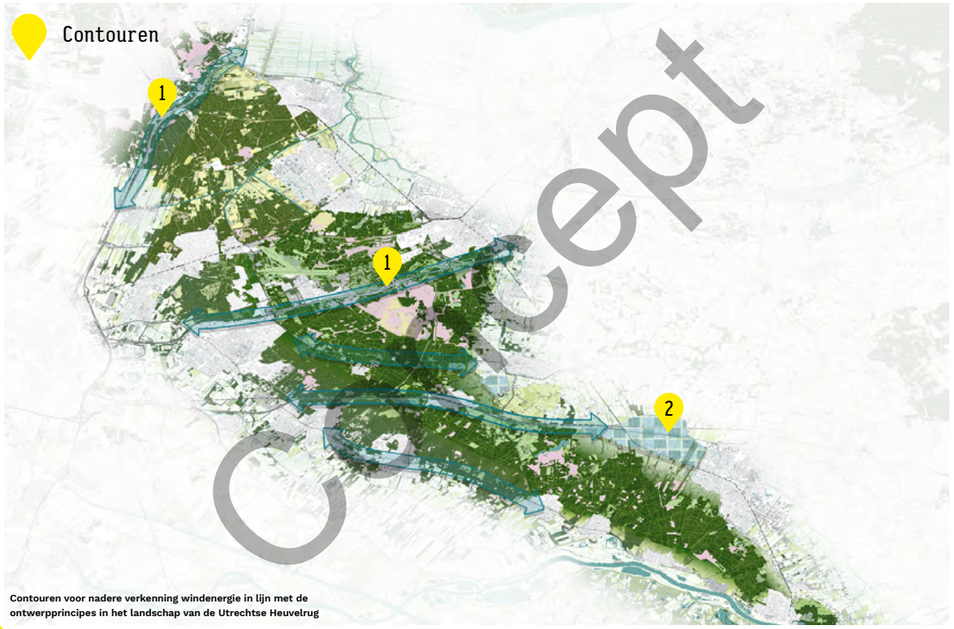


Visualisaties en ontwerpprincipes van zonneparken en windturbines in het landschap van de waarden inclusief opmerkingen gemaakt tijdens de werkateliers



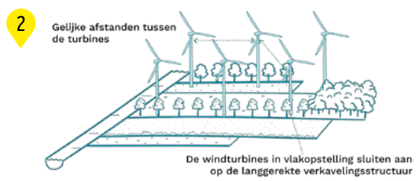
“Zorg dat de Utrechtse Heuvelrug een bebost rustgebied blijft en benut het tijdelijke verdienvermogen van zonne-energie om bosontwikkeling mogelijk te maken.”

Kaarten met in geel de gebieden die zijn meegenomen in het onderzoek voor windenergie (boven) en zonne-energie (onder)



Contouren voor nadere verkenning windenergie in lijn met de ontwerpprincipes in het landschap van de Utrechtse Heuvelrug

Ontwerpprincipe 1: windturbines in lijnopstelling langs primaire en secundaire wegen in het bos



Ontwerpprincipe 2: windturbines in vlakopstelling geclusterd in het landschap van de stroken

1 Windturbines in lijnopstelling langs primaire en secundaire wegen in het bos

Situering
- Windturbines kunnen geplaatst worden langs enkele infrastructurele lijnen waaronder de A12, A27, A28 en enkele N-wegen zoals de N225.
- Volg de lijn van de infrastructuur en trek deze door zodat ze aansluiten op opstellingen in aangrenzende deel- en RES-gebieden. Zoek bovendien aansluiting op bestaande en te realiseren turbines.
- Indien mogelijk bestaan lijnopstellingen uit minimaal 3 turbines.

Inrichting
- Windturbines dienen eenzelfde grootte & vorm te hebben voor eenduidigheid.
- Probeer gelijke afstanden tussen de turbines in lijnopstelling aan te houden.
- De windturbines in lijnopstelling worden zo strak mogelijk ingepast zodat ze een duidelijke structuur en ritme aanhouden.
- Hoewel de zichtbaarheid van turbines in het bos al veel minder is dan in de open polder, dient het zicht op windturbines vanaf belangrijke keyviews beperkt te worden middels bosontwikkeling.

Functie combinaties
- Het plaatsen van windturbines gaat gepaard met investeringen in natuur: bosaanplant, ecologische verbindingen langs/over infrastructuur, etc.
- Energie koppelen aan recreatie en beleving door bijvoorbeeld nieuwe routes te implementeren en historische zichtlijnen te herstellen.

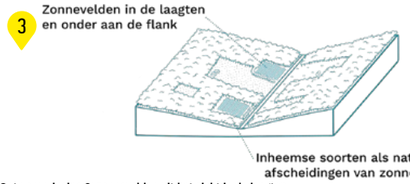
2 Windturbines in vlakopstelling geclusterd in het landschap van de stroken

Situering
- Windturbines kunnen als vlak in het landschap van de stroken op afstand van bebouwingskernen geclusterd worden.
- Het aantal windturbines binnen één vlak bestaat uit minimaal 4 turbines (2x2).
- Door turbines te clusteren in het iets grootschaligere landschap van de stroken, zijn ze minder verspreid over de rest van landschap.

Inrichting
- Er worden gelijke afstanden tussen de turbines aangehouden.
- De windturbines in vlakopstelling worden zo ingepast dat de structuur van de clustering aansluit op de langgerekte verkavelingsstructuur.
- Houd rekening met het schaalverschil tussen windturbines en rechtgetrokken beekrestanten en griften.

Functie combinaties
- Maak een combinatie van windenergie en zonne-energie waardoor compleet nieuwe energielandschappen ontstaan.
- Hierbij bestaat de kans om te werken aan het landschappelijk raamwerk passend bij de omgeving middels natuurontwikkeling, waterberging en landschapsherstel. Bovendien ontstaan er kansen voor recreatie.

Contouren nadere verkenning zonne-energie in lijn met de ontwerpprincipes in het landschap van de Utrechtse Heuvelrug



Ontwerpprincipe 3: zonnevelden uit het zicht in de laagten, het mozaïek en onder aan de flanken

Ontwerpprincipe 4: zonnevelden gekoppeld aan infrastructuur en industrie

3 Zonnevelden uit het zicht in de laagten, het mozaïek en onder aan de flanken

Situering
- Enkele zonnevelden kunnen uit het zicht worden ingepast in het besloten landschap van de laagten, het mozaïek en de flanken.
- De infiltratie van water, kwelstromen en expositie aan zon op de gradiënten van de flanken zorgen voor ecologisch waardevolle gebieden. Vandaar dat zonnevelden bij voorkeur in de lagere zones van de flanken dienen worden geplaatst op bijvoorbeeld weilanden of braakliggende akkers.

Inrichting
- Borg de landschappelijke leesbaarheid door bij de inpassing van zonnevelden het bestaande kavelpatroon te volgen.
- De grootte van het zonneveld wordt bepaald door de afmetingen van bestaande kavels en bedraagt maximaal 10 hectare. Zonnevelden kunnen op kavels in het landschap van het mozaïek gebundeld worden waarbij meerdere kavels gecluster worden tot velden van 50 hectare.
- Kies bij de inpassing van de zonnevelden voor landschappelijke beplantingen passend bij de omgeving zoals houtwallen, lanen, singels, greppels en bospercelen met inheemse soorten. Vanwege de hogere beplantingsranden mogen de zonnepanelen ook hoger staan vanaf de grond (bijvoorbeeld tot 2 meter)

Functie combinaties
- Voor zonnevelden kan het tijdelijke verdienvermogen ingezet worden om bosontwikkeling mogelijk te maken en de biodiversiteit te verhogen oa in de randen van een zonneveld.
- Zonnevelden kunnen gecombineerd worden met de toevoeging hakhout.
- Koppel zonnevelden met recreatie middels het herstellen van historische zichtlijnen en recreatieve routes.

4 Zonnevelden gekoppeld aan infrastructuur en industrie

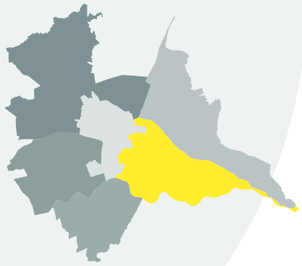
Situering
- Vanwege de hoge ecologische waarde van dit deelgebied is het kansrijk om zonnevelden te koppelen aan gebieden met een lagere belevingswaarde zoals infrastructuur en industriegebieden
- Benut overhoeken, bermen, knooppunten en braakliggende gronden op efficiënte wijze voor de inpassing van zonnevelden.
- De grootte van het zonneveld wordt bepaald door de afmetingen van deze restruimten en bedraagt maximaal 25 hectare.

Inrichting
- Kies bij de inpassing van de zonnevelden voor landschappelijke beplantingen passend bij de omgeving zoals groene struweelranden of bosschages met inheemse soorten.
- Cluster zonnevelden dicht bij lokale afnemers rondom industrie- of bedrijventerreinen.

Functie combinaties
- Combineer zonne-energie opwek op overhoeken en braakliggende gronden dicht bij industriegebieden met grootschalige zonne-energie op daken en eventueel windenergie.
- Bovendien kan de aanleg van een zonneveld gecombineerd worden met bosaanplant en het maken van ecologische verbindingszones in omliggende gebieden. Daar kan men bewust van worden gemaakt middels een informerende of educatieve functie aan het zonneveld.

5 Rivierenlandschap

- Essentie van het landschap
- Impressie werkateliers
- Contouren + ontwerpprincipes



Deelgebied rivierenlandschap in geel ten opzichte van de U16-regio

Plankaart van het rivierenlandschap

Essentie van het landschap

Essentiekaart van rivierenlandschap

Vijf deellandschappen binnen het rivierenlandschap

Nederrijn / Lek

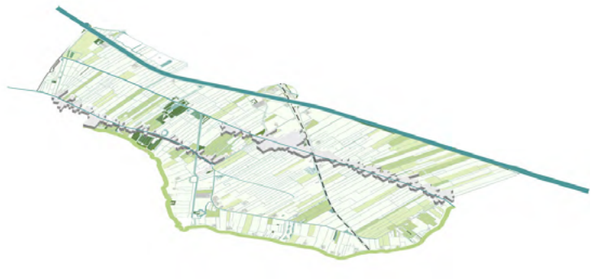
De brede rivier met parallelle hoge bandijken vormt de kern van dit deelgebied. De uiterwaarden tussen de dijken zijn relatief open met enkele steenfabrieken en veerhuizen op de dwarskades. De binnendijkse zone kent meer bebouwing, boerderijlinten en opgaande beplanting. De hoge dijken geven een panoramisch zicht over de lager gelegen omgeving en de hoge beboste Utrechtse Heuvelrug. De binnendijkse verkaveling staat haaks op de dijk en is deels beplant met boomgaarden en bosjes.

Referentiebeelden van het deellandschap Nederrijn / Lek: zicht vanaf de winterdijk over de rivier en heuvelrug

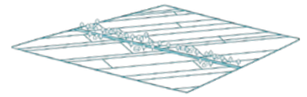
Dynamisch landschap met dijken en de meanderende rivier

Principeschets van het deellandschap Nederrijn / Lek: panoramisch zicht vanaf de winterdijk over het landschap

Perspectiefkaart met de laag van het deellandschap lekzone



Smalle stroken, lintbebouwing en kavels liggen schuin op de beplante wetering



Principeschets van het deellandschap waarden: langgerekte strokenverkaveling ligt schuin op de lintbebouwing

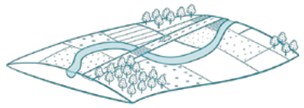
Perspectiefkaart met de laag van het deellandschap Schalkwijk

Schalkwijk

Het open weidelandschap van Schalkwijk vormt een contrast met de meer besloten gebieden langs de Kromme Rijn en de Lek. Het Amsterdam-Rijnkanaal vormt de noordelijke grens van dit gebied en in het zuiden wordt het gebied begrensd door de Lekdijk. Dit komgebied wordt gekarakteriseerd door een lineaire wetering met een verkaveling van smalle stroken schuin georiënteerd op de wetering. Ook de dichte lintbebouwing in het oosten volgt dit verkavelingspatroon. In het westelijke deel ligt de wetering open in het landschap, met aan weerszijden boerderijlinten op enige afstand.

Referentiebeelden van het deellandschap Schalkwijk: open weidelandschap met lineaire weteringen

Kromme Rijn en provinciale weg als belangrijke structuurlijnen in een mozaïek van boomgaarden en akkers



Kromme Rijn

Het stroomgebied van de Kromme Rijn heeft een slingerend landschap met oeverwallen opgeleverd waarbij open en besloten ruimten langs de rivier elkaar afwisselen. Het gebied ligt iets hoger ten opzichte van de omgeving. De Kromme Rijn en de provinciale weg vormen de belangrijkste hedendaagse structuurlijnen die kronkelen langs dorpen. Opvallend is het mozaïek van vele boomgaarden en akkers in blokverkaveling. Lager gelegen wordt het landschap afgewisseld met meer open ruimten van weilanden in strokenverkaveling.

Perspectiefkaart met de laag van het deellandschap Kromme Rijn

Principeschets van het deellandschap Kromme Rijn: hoge zone met meanderende Kromme Rijn en rechte wegen

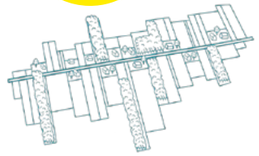
Referentiebeelden van het deellandschap Kromme Rijn: smalle rivier en veel boomgaarden op de stroomrug

Langbroek

Het halfopen landschap van Langbroek vormt een overgang tussen de beboste stuwwalflank en het meer open gebied van de Kromme Rijn. Het is een vlak komgebied met kwelwater en een helder strokenpatroon dat is ontgonnen volgens het cope-systeem. In deze verkaveling on onregelmatigheden waar te nemen in perceelgrootte en landgebruik. Zo vind je aan de droge noordkant vooral akkerbouw en lintbebouwing en aan de nattere zuidkant meer bos, hakhout-percelen en weilanden. In dit coulissenlandschap is de lintbebouwing divers met ridderhofsteden, boerderijen en kavelbeplanting.

Referentiebeelden van het deellandschap Langbroek: halfopen landschap met akkers en hakhout-percelen

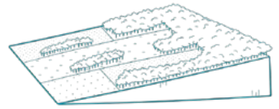
Halfopen landschap tussen de beboste stuwwalflank en de Kromme Rijn



Principeschets van het deellandschap Langbroek: afwisseling van bos, weiden en hakhoutpercelen in een strokenpatroon

Perspectiefkaart met de laag van het deellandschap Langbroek

Bos met open ruimte, op de flanken open ruimten met bos



Principeschets van het deellandschap flank: lange zichtlijnen vanaf de flank naar de open uiterwaarden en Langbroek

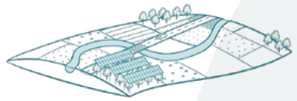
Perspectiefkaart met de laag van het deellandschap flank

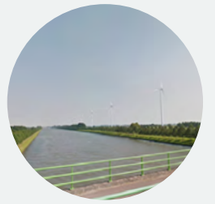
Flank

De flank bevindt zich op de rand van de Utrechtse Heuvelrug. Het is de overgangszone van de hoge beboste stuwwal naar de zuidelijk gelegen open uiterwaarden en Langbroek. Op de flank is een kralensnoer van dorpen, statige huizen (Stichtse Lustwarande), talrijke lanen, bossen, weiden en akkergronden te vinden. Opvallend zijn de vele lange zichtlijnen vanaf de flank. In dit lineaire landschap geven de bossen de flank een besloten karakter, terwijl de open ruimten van de engen en landgoedparken zorgen voor afwisseling.

Referentiebeelden van het deellandschap flank: afwisselend landschap door beboste gebieden en open akkers en weilanden

Impressie werkateliers





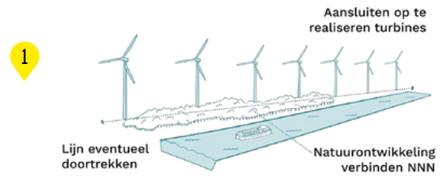
“Zonnevelden kunnen ingepast worden met landschapselementen die al aanwezig zijn, zoals windsingels, maar soms mag je ze ook gewoon zien. Het landschap is dynamisch en verandert altijd”

“Windturbines koppelen aan relatief rechte lijnen in het landschap, dat is het minst storend. Bijvoorbeeld het Amsterdam-Rijnkanaal.”

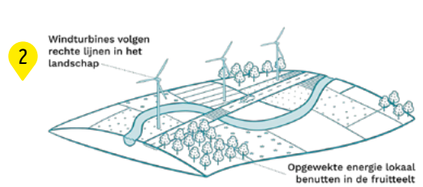
Kaarten met in geel de gebieden die zijn meegenomen in het onderzoek voor windenergie (boven) en zonne-energie (onder)

Visualisaties en ontwerpprincipes van zonneparken en windturbines in het rivierenlandschap inclusief opmerkingen gemaakt tijdens de werkateliers

Contouren voor nadere verkenning windenergie in lijn met de ontwerpprincipes in het rivierenlandschap



Ontwerpprincipe 1: windturbines in lijnopstelling langs het Amsterdam-Rijnkanaal



Ontwerpprincipe 2: windturbines in lijnopstelling langs rechte lijnen in het Kromme Rijn landschap

1 Windturbines in lijnopstelling langs het Amsterdam-Rijnkanaal

Situering
- Windturbines kunnen als enkele lijn parallel langs het Amsterdam-Rijnkanaal worden geplaatst.
- Volg de lijn van het kanaal en trek deze zo ver mogelijk door wanneer dit mogelijk is.
- Windturbines staan bij voorkeur relatief dicht langs de zuidzijde van het kanaal
- Er wordt een vaste afstand tussen de turbines en het kanaal gehanteerd van minimaal 50 meter hierdoor blijft het zicht op de karakteristieke bomenlanen langs het kanaal behouden.

Inrichting
- Zoek aansluiting op het ritme en de grootte van te realiseren turbines langs het kanaal.
- Beperk het aantal toegangswegen naar windturbines en gebruik grastegels zodat de toegangswegen opgaan in het landschap. Maar houd rekening met het gebruik voor zwaar verkeer.
- Neem mogelijke aansluitingen van de lijnopstelling naar gebieden buiten de U16 regio in de richting van Gelderland in acht.

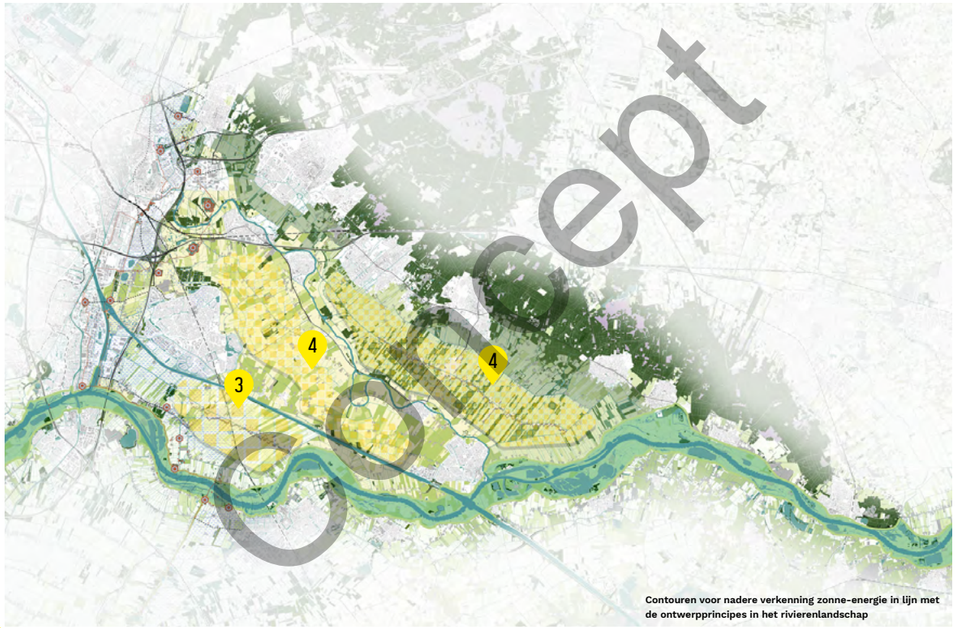
Functie combinaties
- De combinatie van zonnepanelen en windturbines is voordelig voor de aansluiting op het net.
- Houd ook de optie open om zonne- en windenergie los van elkaar te ontwikkelen zodat de kansen meer worden gespreid.
- Het plaatsen van windturbines gaat gepaard met investeringen in natuur om het gebied tussen de turbines en het Amsterdam-Rijnkanaal te ontwikkelen voor mogelijke aansluiting op het Natuur Netwerk Nederland

2 Windturbines in lijnopstelling langs rechte lijnen in het Kromme Rijn landschap

Situering
- Windturbines kunnen als enkele lijn parallel langs rechte landschappelijke elementen zoals weteringen en wegen worden geplaatst in het landschap van de Kromme Rijn.
- Volg de lijn van deze elementen maar houd voldoende afstand tot de bebouwingskernen.
- Er worden minimaal 3 windturbines geplaatst zodat er sprake is van een lijn.

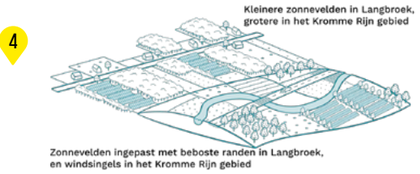
Inrichting
- Windturbines dienen eenzelfde grootte & vorm te hebben voor eenduidigheid.
- Er worden gelijke afstanden tussen de turbines aangehouden.
- De windturbines in lijnopstelling worden zo strak mogelijk ingepast zodat ze een duidelijke structuur en ritme aanhouden.
- Voorkom dat turbines in lijnopstellingen gaan elkaar interfereren met mogelijke turbines langs het Amsterdam-Rijnkanaal dus zorg voor voldoende afstand tussen deze infrastructurele lijnen.

Functie combinaties
- Het plaatsen van windturbines gaat gepaard met investeringen in natuur zoals bosontwikkeling. Dit past goed bij de variatie van open en besloten landschappen van de Kromme Rijn. Hierdoor wordt het zicht op turbines vanaf bepaalde keyviews beperkt.
- Benut de energie lokaal voor de fruitteelt
- Combinatie van windenergie en zonne-energie



Contouren voor nadere verkenning zonne-energie in lijn met de ontwerpprincipes in het rivierenlandschap

Ontwerpprincipe 3: grootschalige zonnevelden in het open weidelandschap van Schalkwijk



Ontwerpprincipe 2: Zonnevelden passend bij de omvang van de landschapstypen Kromme Rijn en Langbroek

3 Grootschalige zonnevelden in het open weidelandschap van Schalkwijk

Situering
- Zonnevelden kunnen uit het zicht, ver vanaf bebouwingslinten in het grootschalige open weidelandschap van Schalkwijk geplaatst worden.
- De zonnevelden hebben een grootte tot 50 hectare.

Inrichting
- Borg de leesbaarheid van het landschap door bij de inpassing van de zonnevelden vast te houden aan het kavelpatroon en zorg voor landschappelijke geleding door tussenruimten te maken waar het bestaande slotenpatroon binnen zonnevelden zo veel mogelijk blijft behouden.
- Voorzie de randen van zonnevelden van een brede sloot met rietkraag (1,50 meter hoog).
- Beperk het aantal toegangswegen en realiseer nieuwe wegen bij voorkeur parallel op het verkavelingspatroon.

Functie combinaties
- Zonnevelden kunnen gecombineerd worden met windturbines in lijnopstelling parallel langs het Amsterdam-Rijnkanaal.
- De combinatie van zonne-energie, waterberging en peilverhoging is een gewenste keuze voor de ruimte binnen en rondom de zonnevelden.
- Natuurontwikkeling zowel in de randen van het zonneveld als binnen het park zelf ten behoeve van een verhoging van de biodiversiteit.

4 Zonnevelden passend bij de omvang van de landschapstypen Kromme Rijn en Langbroek

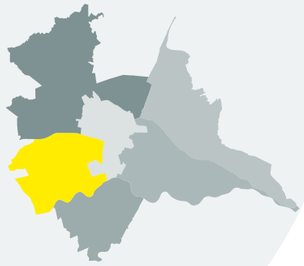
Situering
- De landschapstypen van de Kromme Rijn en Langbroek zijn enigszins besloten en dat maakt dat zonnevelden kunnen worden ingepast mits een juiste schaal wordt gehanteerd.
- De maat en schaal van zonnevelden worden bepaald door het type landschap.
- Het Kromme Rijngebied bestaat uit kavels met fruitteelt. Zonnevelden hebben een vergelijkbare grootte tot 25 hectare en kunnen eventueel boven de fruitteelt gerealiseerd worden.
- In Langbroek kunnen kleinere zonnevelden worden ingepast binnen de bospercelen met een grootte tot 10 hectare.

Inrichting
- Zonnevelden worden binnen de strakke lijnen van de verkaveling ingepast waarbij de leesbaarheid van het landschap ten alle tijden behouden dient te blijven.
- Zonnevelden kunnen ingepast worden met landschapselementen die al aanwezig zijn, zoals windsingels in het Kromme Rijn gebied en beboste randen in Langbroek.

Functie combinaties
- In het Kromme Rijn gebied kunnen zonne- en windenergie gecombineerd
- Zonne-energie kan gecombineerd worden met waterberging voor de fruitteelt voor een efficiëntere productie.
- Zonnevelden in Langbroek kunnen ingezet worden als verdienmodel voor de instandhouding van landgoederen en kastelen. Het is belangrijk om dit te koppelen met de kansen die er liggen voor cultuurhistorie en recreatie.

6 Wallen en weiden

- Essentie van het landschap
- Impressie werkateliers
- Contouren + ontwerpprincipes



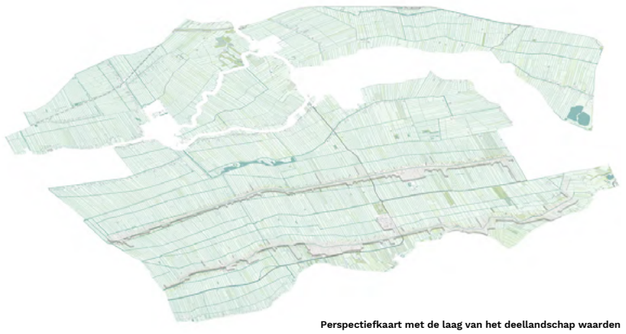
Deelgebied wallen en weiden in geel ten opzichte van de U16-regio

Plankaart van het landschap van de wallen en weiden

Essentie van het landschap

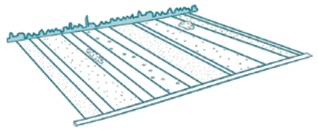
Essentiekaart van het landschap van de wallen en weiden

Vier deellandschappen binnen het landschap van de wallen en weiden



Perspectiefkaart met de laag van het deellandschap waarden

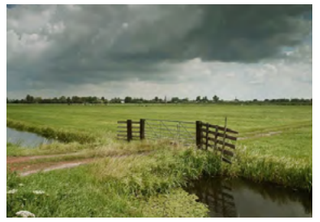
Open weidelandschap in strokenverkaveling met enkele bosschages



Principeschets van het deellandschap waarden: langgerekte strokenverkaveling tegen bebouwingslinten

Waarden

Het open veenweidelandschap van de waard heeft een uitgesproken lengterichting door lange bebouwingslinten en parallel lopende, weteringen. De bebouwingslinten kennen onderling een aanzienlijke diversiteit, van open tot zeer besloten, met zowel lange rechtstanden als slingerende stukken. Opvallend is de oost-westmaat van de cope-ontginning en de strokenverkaveling die haaks staat op de linten. De overal aanwezige weilanden verlenen rust en stilte aan het landschap. Enkele bosschages zorgen voor diversiteit in het open weidelandschap.



Referentiebeelden van het deellandschap waarden: open weidelandschap met rechte sloten

Lekzone

De hoge dijken van de Lek bieden aan weerszijden een panoramisch zicht op de omgeving. In dat panorama is het contrast zichtbaar tussen enerzijds de open uiterwaarden onder invloed van rivierdynamiek en anderzijds de besloten zone langs de dijk met bebouwingslinten en opgaande beplanting op de erven en in singels erlangs (vooral bij Willige Langerak). Daarachter bevindt zich het zeer open weidelandschap van de waarden. Ondanks de intensief bevaren Lek is de beleving van rust en stilte in deze zone groot.

Referentiebeelden van het deellandschap lekzone: open uiterwaarden en de meanderende Lek

Principeschets van het deellandschap lekzone: de hoge winterdijk met aan weerszijden de Lek en de bebouwingszone

Besloten zone langs winterdijk met beplanting en singels romdom erven

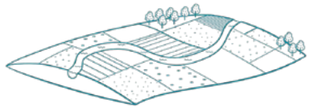
Perspectiefkaart met de laag van het deellandschap lekzone

Oude stroomrug

De oude stroomrug bevindt zich in dit gebied tussen IJsselstein en Montfoort. Deze stroomrug bestaat uit een hooggelegen, brede zone waarbinnen de Hollandse IJssel als smalle rivier meandert. De zone wordt gekarakteriseerd door een mozaïek van akkers, weiden, bosschages en boomgaarden in blokverkaveling. Deze zone gaat geleidelijk over in de aangrenzende open weidelandschappen van de waarden. De westgrens met de waarden wordt gemarkeerd door een bebouwingslint.

Referentiebeelden van het deellandschap oude stroomrug: smalle rivier en ongregelmatige blokverkaveling

Mozaïek van akkers, weiden, bosschages en boomgaarden in blokverkaveling



Principeschets van het deellandschap oude stroomrug: hooggelegen brede zone met de Hollandse IJssel

Perspectiefkaart met de laag van het deellandschap oude stroomrug

Smalle zone, hoger gelegen dan omgeving met gekanaliseerde rivier

Principeschets van het deellandschap rivierlinten: hoge, besloten verstedelijkte zone langs kleine rivier

Perspectiefkaart met de laag van het deellandschap rivierlinten

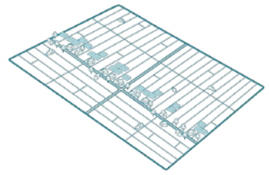
Rivierlinten

De relatief hooggelegen rivierlinten worden gevormd door de smalle, gekanaliseerde Hollandsche IJssel en de Lange Linschoten. Ze meanderen als besloten zones tussen de open weidelandschappen van de waarden. De rivieren worden begeleid door slingerende dijkjes met bebouwing en opgaande (erf) beplanting. Kenmerkend zijn de dorpskernen waaronder Linschoten, Montfoort en Oudewater die zich op splitsingspunten van het water bevinden.

Referentiebeelden van het deellandschap rivierlinten: gekanaliseerde rivier langs lintbebouwing en dorpskernen

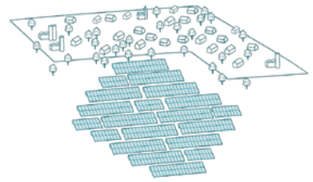
Impressie werkateliers

"In het open weidelandschap kunnen windturbines worden gekoppeld aan infrastructuur bijvoorbeeld de A12."



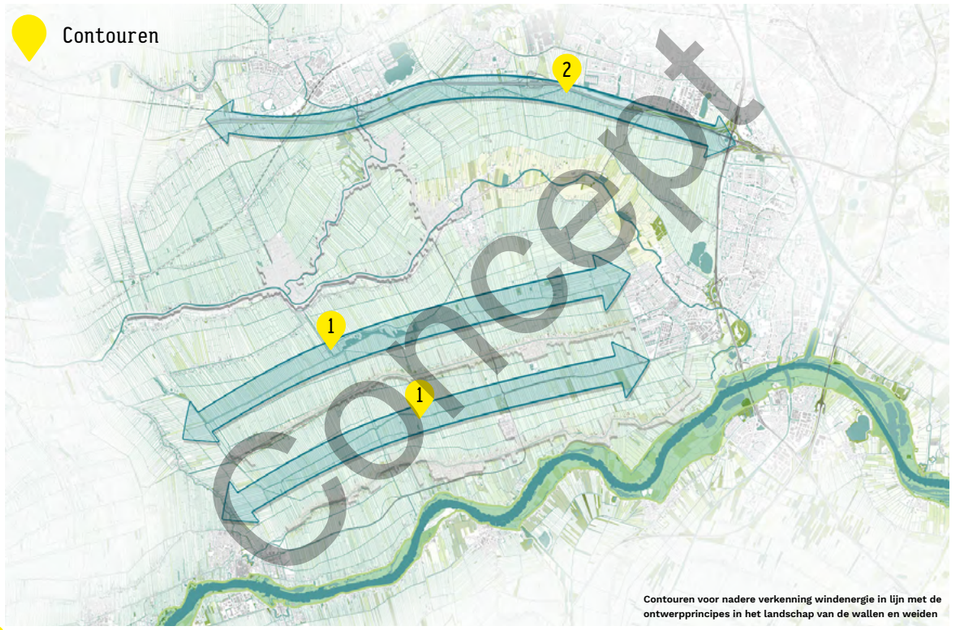
Visualisaties en ontwerpprincipes van zonneparken en windturbines in het landschap van de wallen en weiden inclusief opmerkingen gemaakt tijdens de werkateliers

"De sloten hebben een hoge ecologische waarde. Positioneer zonnevelden daarom tussen de sloten en voorkom dat ze gedempt moeten worden."

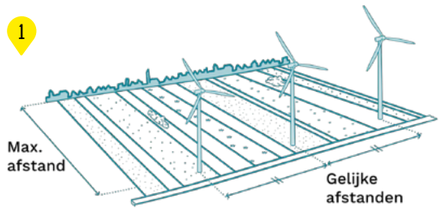


"Houd rekening met de lokale ervaringen van inwoners en recreanten en betrek ze actief bij de zoektocht naar geschikte locaties voor zonne- of windenergie."

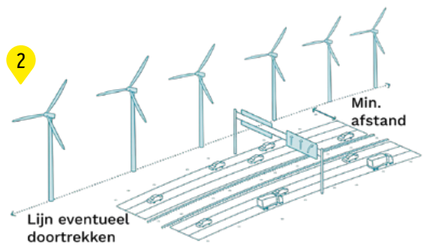
Kaarten met in geel de gebieden die zijn meegenomen in het onderzoek voor windenergie (boven) en zonne-energie (onder)



Contouren voor nadere verkenning windenergie in lijn met de ontwerpprincipes in het landschap van de wallen en weiden



Ontwerpprincipe 1: windturbines in lijnopstelling langs weteringen in de waarden



Ontwerpprincipe 2: windturbines in lijnopstelling langs de snelweg

1 Windturbines in lijnopstelling langs weteringen in de waarden

Situering
- Windturbines kunnen als enkele lijn parallel langs weteringen worden geplaatst.
- Beperk het aantal windturbines tot één rechte lijn.
- Windturbines staan bij voorkeur zo ver mogelijk bij bebouwingslinten vandaan. Voor windturbines tussen twee linten dient ongeveer een gelijke afstand tussen beide linten te worden aangehouden.
- Er worden minimaal 3 windturbines geplaatst zodat er sprake is van een lijn.

Inrichting
- Er worden gelijke afstanden tussen de turbines aangehouden.
- Windturbines dienen eenzelfde grootte & vorm te hebben voor eenduidigheid.
- De windturbines in lijnopstelling worden zo strak mogelijk ingepast zodat ze een duidelijke structuur en ritme aanhouden.
- Beperk het aantal toegangswegen, bruggen, etc. naar windturbines en gebruik grastegels zodat de toegangswegen opgaan in het landschap.

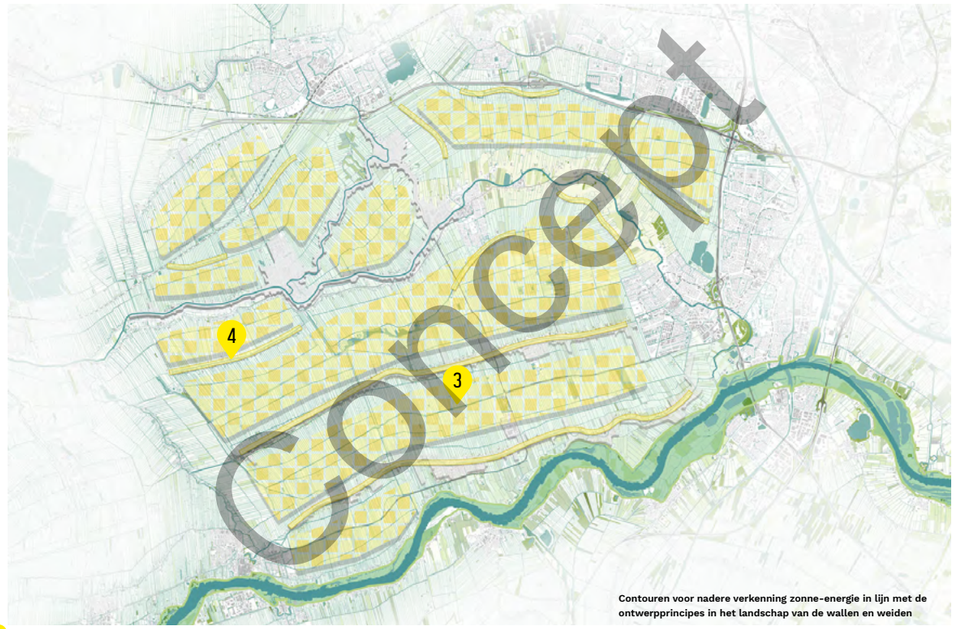
Functie combinaties
- Combinatie van windenergie en zonne-energie
- Waterberging & peilverhoging

2 Windturbines in lijnopstelling langs de snelweg

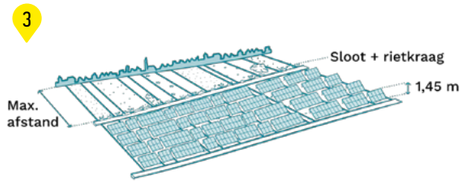
Situering
- Windturbines kunnen als enkele lijn parallel langs de snelweg A12 worden geplaatst.
- Volg de lijn van de snelweg en trek deze zo ver mogelijk door.
- Windturbines staan bij voorkeur dicht langs de zuidzijde van de snelweg.
- Er worden minimaal 3 windturbines geplaatst zodat er sprake is van een lijn.

Inrichting
- Er dient een vast ritme aangehouden te worden met betrekking tot de ruimte tussen de windturbines over de gehele lijnopstelling.
- Houd rekening met de mogelijke aansluiting van de lijnopstelling naar gebieden buiten de U16 regio.

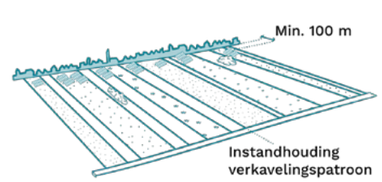
Functie combinaties
- Windenergie en landbouw; de landbouw blijft behouden
- Er wordt geen koppeling gemaakt tussen wind- en zonne-energie langs de snelweg omdat het zicht op het landschap vanaf de weg en het bebouwde gebied anders beperkt wordt door zonnepanelen.



Contouren voor nadere verkenning zonne-energie in lijn met de ontwerpprincipes in het landschap van de wallen en weiden



Ontwerpprincipe 3: grootschalige zonnevelden in de waarden ver uit het zicht



Ontwerpprincipe 4: kleinschalige zonnevelden op kavels achter de bebouwingslinten

3 Grootschalige zonnevelden in de waarden ver uit het zicht

Situering
- Grootschalige zonnevelden kunnen uit het zicht, ver vanaf de bebouwing langs weteringen in het landschap van de waarden geplaatst worden.
- Het moet mogelijk zijn om over zonnepanelen heen te kijken. Hanteer bijvoorbeeld een hoogte van 1,45 meter.
- De zonnevelden bevinden zich bij voorkeur aan de achterkanten van bebouwingslinten en hebben een grootte tot 50 hectare.

Inrichting
- Borg de leesbaarheid van het landschap en zorg voor landschappelijke geleding.
- Volg bij de inpassing van zonnevelden het kavelpatroon en behoud zo veel mogelijk de bestaande sloten binnen het zonneveld.
- Zorg voor tussenruimtes tussen de grootschalige velden zodat de parken los van elkaar liggen, en zichtlijnen open blijven.
- Beperk het aantal toegangswegen en realiseer nieuwe wegen bij voorkeur parallel of haaks op het verkavelingspatroon.
- Voorzie de randen van het zonneveld van een brede sloot met rietkragen tot 1,50 meter.

Functie combinaties
- Waterberging zowel binnen een zonneveld als in de tussenruimtes tussen de zonnevelden.
- Natuurontwikkeling in de randen van het park en binnen het park ten behoeve van een verhoging van de biodiversiteit.
- Combinatie van zonne-energie en windturbines in lijnopstelling langs weteringen in de waarden.

4 Kleinschalige zonnevelden op kavels achter de bebouwingslinten

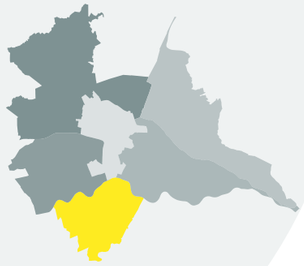
Situering
- De kleinschalige zonnevelden bevinden zich aan de achterkanten van de bebouwingslinten op een minimale afstand van 100 meter vanaf de weg, bij voorkeur aan één zijde van het bebouwingslint.
- De zonnevelden hebben een grootte tot maximaal 10 hectare.
- Zorg voor tussenruimtes tussen de kleinschalige zonnevelden zodat de parken los van elkaar komen te liggen bijvoorbeeld 2 kavels.
- De zonnevelden worden niet hoger dan 1,45 meter, zodat je de openheid achter de linten kan ervaren.

Inrichting
- Houd bij de inpassing van de zonnevelden vast aan het bestaande kavelpatroon zodat het landschap leesbaar blijft
- De randen van de zonnevelden kunnen aan de bebouwingszijde worden voorzien van opgaande beplanting en in singels erlangs waardoor ze vanaf de weg gecamoufleerd worden.
- De grenzen van het zonneveld naar de zijden van het weidelandschap van de waarden, kunnen worden voorzien van smalle, lange sloten met met rietkragen als overgang naar het open landschap. Deze sloten zijn kenmerkend voor het gebied.

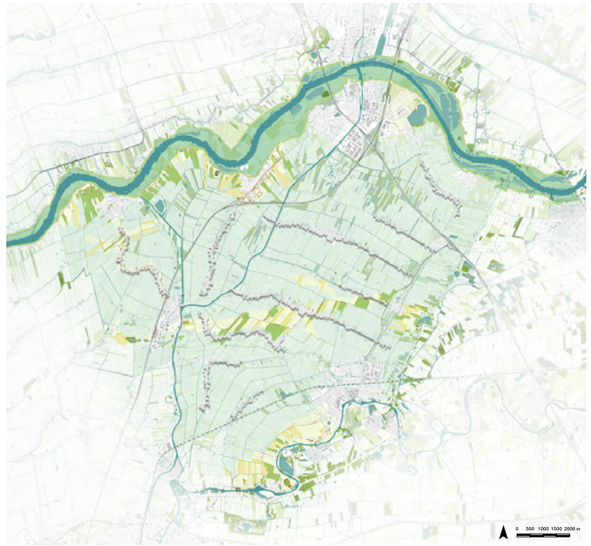
Functie combinaties
- Een combinatie van waterberging en natuurontwikkeling is gewenst in de randen van een zonneveld en tussen zonnevelden.
- Omdat de agrarische sector er in de nabije toekomst anders uit gaat zien, zullen zonnevelden op landbouwgrond interessanter worden. Energie kan de businesscase van agrariërs rond maken.

7 Waarden

- Essentie van het landschap
- Impressie werkateliers
- Contouren + ontwerpprincipes

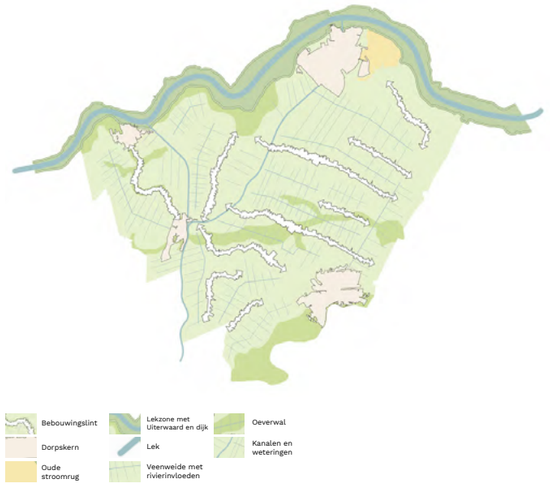


Deelgebied waarden in geel ten opzichte van de U16-regio

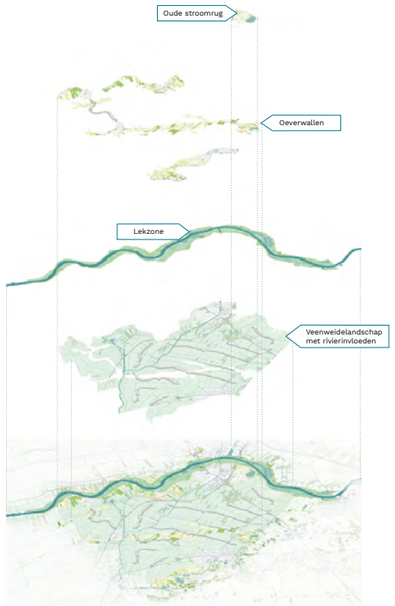


Plankaart van het landschap van de waarden

Essentie van het landschap



Essentiekaart van het landschap van de waarden



Vier deellandschappen binnen het landschap van de waarden

Oude stroomrug

Het gebied ten oosten van Vianen kan als oude stroomrug worden gekarakteriseerd. Deze hooggelegen zone is de uitloper van de stroomrug van de Hollandse IJssel ten noorden van de Lek. De vele bebouwde gebieden waaronder Hagestein en Hoef en Haag, maken dat deze zone moeilijk te onderscheiden is. Toch vallen de akkers en weiden op, die in blokverkaveling het gebied domineren. Tot slot is er een grote recreatieplas te vinden in deze zone genaamd Everstein die is afgegraven ten behoeve van zandwinning.

Referentiebeelden van het deellandschap oude stroomrug: akkers en de grote recreatieplas

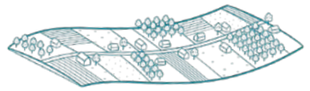
De hooggelegen zone is de uitloper van de stroomrug van de Hollandse IJssel

Principeschets van het deellandschap oude stroomrug: hooggelegen zone die is doorsneden door de Lek

Perspectiefkaart met de laag van het deellandschap oude stroomrug

Een grote recreatieplas bevindt zich binnen de oude stroomrug

Het reliëf, de akkers en fruitboomgaarden zijn kenmerkend voor oeverwallen



Principeschets van het deellandschap oeverwal: hoge zone met bebouwingslint, akkers en fruitboomgaarden

Perspectiefkaart met de laag van het deellandschap oeverwallen

Oeverwallen

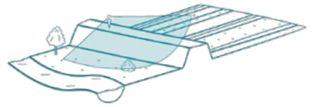
Binnen het veenweidelandschap van Vijfheerenlanden zijn er oeverwallen te vinden op de plek van voormalige rivierlopen met over het algemeen een grillig, slingerend beloop. Deze oeverwallen zijn te herkennen door het reliëf, en de hoeveelheid akkers en fruitboomgaarden gelokaliseerd op de hoge en droge oeverwal. Bovendien zijn er enkele grillige bebouwingslinten op te merken die de structuur van de oeverwal volgen. De oeverwallen bevinden zich vooral in het zuidwesten langs de Lek, ten noorden van de Linge en in het centrale deel van het veenweidegebied die uitlopen richting het westen.

Referentiebeelden van het deellandschap oeverwallen: grillige bebouwingslinten en fruitboomgaarden op de hoge oeverwal

Lekzone

De Lekzone vormt de noordelijke grens van dit deelgebied. Deze zone wordt begrensd door twee hoge winterdijken. Het zicht op zowel het rivierenlandschap als het veenweidegebied vanaf de dijken langs de Lek, is een belangrijke kernkwaliteit. Langs de dijken bevinden zich enkele dijklinten die grotere dorpskernen zoals Lexmond en Vianen met elkaar verbinden. Het is opvallend dat de uiterwaarden langs de Lek relatief smal zijn en hoog liggen ten opzichte van het omliggende veenweidelandschap.

Referentiebeelden van het deellandschap lekzone: open uiterwaarden met de Lek en slingerende winterdijken

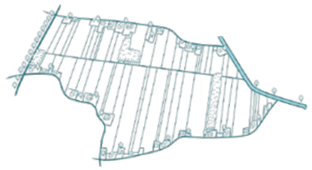


Principeschets van het deellandschap lekzone: panoramisch zicht vanaf de hoge winterdijk over het omliggende landschap

Hoge winterdijken bieden panoramisch zicht over het rivieren- en veenweidelandschap

Perspectiefkaart met de laag van het deellandschap lekzone

Weteringen, wegen, beplanting en bebouwingslinten vormen kamers in het veenweidelandschap



Perspectiefkaart met de laag van het veenweidelandschap met rivierinvloeden

Principeschets van het veenweidelandschap met rivierinvloeden: 'kamer' gevormd door wegen, kanalen en bebouwingslinten

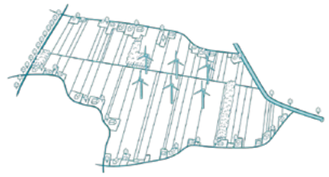
Veenweidelandschap met rivierinvloeden

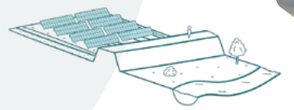
Het veenweidelandschap in de Vijfheerenlanden is grotendeels planmatig ontgonnen waarbij de verkaveling het zogenaamde cope-systeem volgt. Rondom elke ontginning werden lagere kades aangelegd waardoor kamers ontstonden in het landschap. Deze kamers kennen sterke draaiingen met duidelijke grenzen. De grenzen van de kamers bestaan uit weteringen, sloten en kanalen. Ook wegen, beplanting en linten vormen duidelijke grenzen van de kamers. De linten zijn ruimtelijk dominant in het verder vooral open gebied. Opvallend zijn de relatief 'strakke' bebouwingslinten in het noordoosten van het gebied terwijl de linten in het centrale en westelijke deel veel grilliger van beloop, ruimer van maat en lommerrijker zijn.

Referentiebeelden van het veenweidelandschap met rivierinvloeden: open weidelandschap met rechte sloten

Impressie werkateliers

"Zet niet in op 1 principe maar geef meerdere opties zodat bewoners kunnen kiezen en je de kansen spreid."



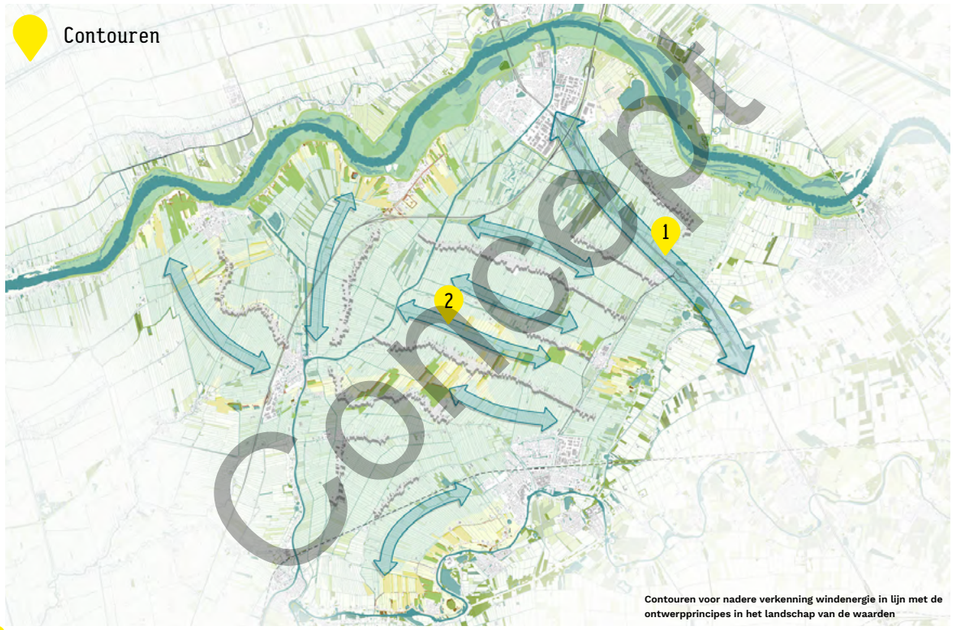


Visualisaties en ontwerpprincipes van zonneparken en windturbines in het landschap van de waarden inclusief opmerkingen gemaakt tijdens de werkateliers

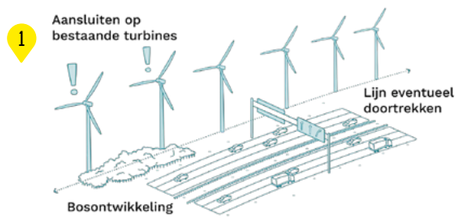
"Er wordt gezegd dat er veel ruimte is voor energie in het landschap van Vijfheerenlanden, maar onthoud wel dat het open landschap een kwaliteit is dat behouden moet blijven."

"Let bij de aanleg van zonnevelden en windturbines ook op de bijkomende infrastructuur voor bereikbaarheid en transport."

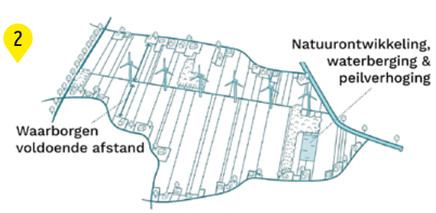
Kaarten met in geel de gebieden die zijn meegenomen in het onderzoek voor windenergie (boven) en zonne-energie (onder)



Contouren voor nadere verkenning windenergie in lijn met de ontwerpprincipes in het landschap van de waarden



Ontwerpprincipe 1: windturbines in lijnopstelling langs de snelweg



Ontwerpprincipe 2: windturbines in lijnopstelling langs weteringen in het veenweidelandschap met rivierinvloeden

1 Windturbines in lijnopstelling langs de snelweg

Situering
- Windturbines kunnen als enkele lijn parallel langs de snelweg A2 worden geplaatst.
- Volg de lijn van de snelweg en trek deze zo ver mogelijk door wanneer dit mogelijk is.
- Windturbines staan bij voorkeur dicht langs de snelweg.
- Er worden minimaal 3 windturbines geplaatst zodat er sprake is van een lijn.

Inrichting
- Zoek aansluiting op het ritme en de grootte van de bestaande turbines langs de snelweg.
- Houd rekening met de mogelijke aansluiting van de lijnopstelling naar gebieden buiten de U16 regio.

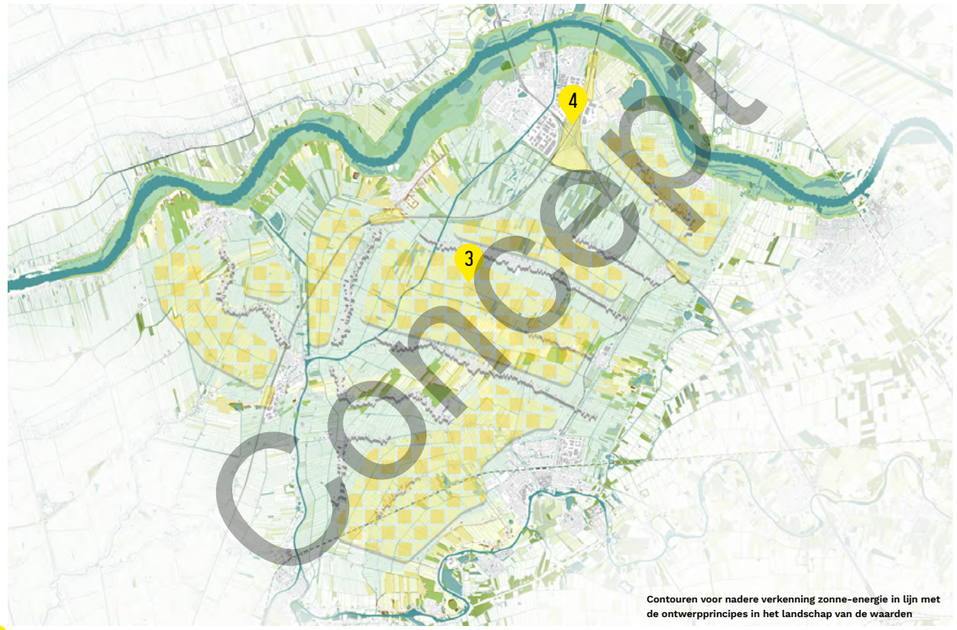
Functie combinaties
- Het plaatsen van windturbines gaat gepaard met investeringen in natuur zoals bosontwikkeling. Hierdoor wordt het zicht op turbines vanaf bepaalde keyviews beperkt. Hierbij kan het waardevol zijn om grondeigenaren te zoeken zoals Staatsbosbeheer en andere landschapspartijen.
- Er wordt geen koppeling gemaakt tussen wind- en zonne-energie omdat het zicht op het landschap vanaf de weg anders wordt geblokkeerd door zonnepanelen. De snelweg is namelijk een van de plekken vanaf waar het landschap beleefd wordt.

2 Windturbines in lijnopstelling langs weteringen in het veenweidelandschap met rivierinvloeden

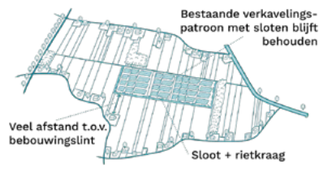
Situering
- Windturbines kunnen als enkele lijn parallel langs weteringen worden geplaatst op afstand van bebouwingslinten.
- Er worden minimaal 3 windturbines geplaatst zodat er sprake is van een lijn.
- Vanwege de diversiteit in grillige en strakke bebouwingslinten, dient er kritisch te worden gekeken naar het waarborgen van voldoende afstand tussen windturbines langs de wetering en het bebouwingslint.
- Bebouwingslinten mogen niet worden ingeklemd tussen twee lijnen van windturbines.

Inrichting
- Er worden gelijke afstanden tussen de turbines aangehouden.
- Windturbines dienen eenzelfde grootte & vorm te hebben voor eenduidigheid.
- De windturbines in lijnopstelling worden zo strak mogelijk ingepast zodat ze een duidelijke structuur en ritme aanhouden.
- Beperk het aantal toegangswegen, bruggen, etc. naar windturbines en gebruik grastegels zodat de toegangswegen opgaan in het landschap.

Functie combinaties
- Combinatie van windenergie en zonne-energie
- Waterberging & peilverhoging
- Natuurontwikkeling vergelijkbaar met natuurgebied Polder Bolgarijen.



Contouren voor nadere verkenning zonne-energie in lijn met de ontwerpprincipes in het landschap van de waarden



Ontwerpprincipe 3: grootschalige zonnevelden uit het zicht in het veenweidelandschap met rivierinvloeden

Ontwerpprincipe 4: zonnevelden op knooppunten en binnen overhoeken

3 Grootschalige zonnevelden uit het zicht in het veenweidelandschap met rivierinvloeden

Situering
- Grootschalige zonnevelden kunnen uit het zicht, ver vanaf bebouwingslinten langs weteringen in het veenweidelandschap geplaatst worden.
- De zonnevelden hebben een grootte tot 50 hectare en een hoogte van 1,45 meter.
- Zonnevelden dienen gebundeld te worden: Compacte en grootschalige zonnevelden zijn het meest rendabel mits deze dicht bij een aansluitpunt geplaatst worden.
- Zorg voor tussenruimtes tussen de grootschalige zonnevelden zodat deze los van elkaar komen te liggen.

Inrichting
- Borg de leesbaarheid van het landschap en zorg voor landschappelijke geleding door bij de inpassing van de zonnevelden vast te houden aan het kavelpatroon en de bestaande sloten binnen zonnevelden zo veel mogelijk te behouden.
- Voorzie de randen van zonnevelden van een brede sloot met rietkraag (1,50 meter hoog).

Functie combinaties
- De combinatie van zonne-energie, waterberging en peilverhoging is een gewenste keuze voor de ruimte tussen de zonnevelden.
- Natuurontwikkeling zowel in de randen van het park als binnen het park zelf om de biodiversiteit te verhogen.
- De combinatie van zonnepanelen en windturbines is voordelig voor de aansluiting op het net.
- Houd ook de optie open om zonne- en windenergie los van elkaar te ontwikkelen zodat de kansen meer worden gespreid.

4 Zonnevelden op knooppunten en binnen overhoeken

Situering
- Benut overhoeken, knooppunten en braakliggende gronden op efficiënte wijze voor de inpassing van zonnevelden.
- De grootte van het zonneveld wordt bepaald door de afmetingen van overhoeken en knooppunten en bedraagt maximaal 50 hectare.
- Cluster zonnevelden dicht bij lokale afnemers zoals industrie- of bedrijventerreinen die al een lagere belevingswaarde hebben.
- Positioneer zonnevelden op plekken waar het weidse uitzicht over het landschap al beperkt is.

Inrichting
- Kies bij de inpassing van de zonnevelden voor landschappelijke beplantingen passend bij de omgeving waar wel overheen kan worden gekeken: brede sloten met rietkragen of lage struweelranden (tot 1,50 meter).
- De randen van de zonnevelden kunnen aan de bebouwde zijde bijvoorbeeld worden voorzien van opgaande beplanting en aan de zijden van het veenweidelandschap worden voorzien van brede sloten met rietkragen als overgang naar het open landschap.

Functie combinaties
- Een combinatie van waterberging en natuurontwikkeling is gewenst in de randen van een zonneveld.
- Combineer zonne-energie opwek op overhoeken en braakliggende gronden dicht bij industriegebieden met grootschalige zonne-energie op daken en windenergie.
- Zorg voor een koppeling met lokale coöperaties zodat draagvlak wordt gecreëerd voor energie-initiatieven.

8 Algemene ontwerpprincipes en aanbevelingen

In de voorgaande hoofdstukken zijn ontwerpprincipes gegeven voor de inpassing van windturbines en zonnevelden in de landschappen van de regio U16. Tijdens het onderzoek naar deze ontwerpprincipes zijn er ook aanbevelingen gevonden die niet over een specifiek landschap gaan, maar over de ontwikkeling van duurzame energie in het algemeen. Deze hebben in dit hoofdstuk een plek gekregen. Verder zijn er generieke ontwerpprincipes die bij verschillende landschappen terugkomen. Deze principes zijn hieronder op een rij gezet. Tot slot zijn er tijdens de werkateliers ook aanbevelingen naar voren gekomen over samenwerking in participatie met andere RES-regio's, overheden en bewoners. Ook deze punten worden beknopt toegelicht in dit hoofdstuk.

Algemene ontwerpprincipes

Volg bij de locatiekeuze de duurzame energieladder:

1. Zoek ruimte op industriegebieden
2. Zoek ruimte in stedelijk gebied
3. Zoek ruimte in overhoeken/restruimtes (bv. tussen infrastructuur) van stedelijk randen
4. Zoek ruimte in landschappelijke gebieden

Combineer waar mogelijk windturbines en zonnepanelen op één locatie. Hierdoor wordt veel energie in één cluster opgewekt, waardoor andere plekken vrij kunnen worden gehouden. Bovendien kan de benodigde infrastructuur kan dan voor beide energievormen gebruikt worden. Doordat windturbines en zonnepanelen hun energiepiek op een ander moment hebben, wordt de kabel efficiënt gebruikt. Bij planvorming is het handig om de energievormen ook los van elkaar te beschouwen, zodat er meer kans van slagen is.

Zoek altijd naar functiecombinaties zoals natuurontwikkeling of waterberging, om zo bij te dragen aan meerdere ruimtelijke opgaven en/of landschappelijke versterking.

Beperk de hoeveelheid infrastructuur die nodig is voor de energieopwekking en zorg dat wegen goed ingepast worden in het landschap.

Duurzame energieladder

Algemene principes voor wind

Bij het plaatsen van windturbines op een locatie waar nog geen windturbines staan, kies dan voor 5,6 MW turbines (ca. 240 m hoog) of voor 0,015 MW turbines (ca. 20 m hoog). De 5,6MW turbines zijn de nieuwe standaard en zijn relatief efficiënt. Maten hier tussenin hebben wel het nadeel van de 5,6 MW turbines, omdat ze op kilometers afstand zichtbaar zijn, maar niet het voordeel: ze leveren minder op. De 0,015 MW turbines zijn veel minder zichtbaar en kunnen daardoor veel makkelijker ingepast worden.

Zorg dat windturbines die in hetzelfde zicht vallen eenzelfde grootte en vorm hebben voor eenduidigheid. Als op een locatie al windturbines staan, gebruik dan voor de nieuwe turbines ook deze maat of kijk of het mogelijk is om de bestaande turbine te vervangen voor een groter model.

Er is over het algemeen een voorkeur voor lijnopstellingen, gekoppeld aan logische lijnen in het landschap. Er is sprake van een lijn bij drie of meer windturbines achter elkaar.

Vlakopstellingen kunnen toegepast worden om de ruimtelijke impact zoveel mogelijk te clusteren en zo doorzichten en vrije horizon elders te borgen. Een vlak bestaat uit minimaal vier windturbines (2x2).

Zwermopstelling worden over het algemeen niet passend gevonden in het landschap omdat er geen ritme in zit en ze niet aansluiten op landschappelijke structuren.

Zorg voor een strak en gelijk ritme tussen windturbines, om het beeld rustig te houden met een duidelijke regelmatigheid van turbines.

Voorkom interferentie tussen verschillende opstellingen van windturbines, om het beeld zo rustig mogelijk te houden. Probeer te verkennen wanneer dit speelt bij de realisatie van windturbines.

Algemene principes voor zonnevelden

Sluit aan op de schaal van het landschap. Bij landschappen van een grote schaal en een open karakter zijn grote zonnevelden (10 tot 50 ha) passend. Bij landschappen van een kleine schaal met een meer besloten karakter zijn kleine zonnevelden (tot 10 ha) passend.

Probeer zonnevelden te clusteren op enkele plekken, om zo verrommeling van het landschap tegen te gaan. In een kleinschalig landschap kan een cluster worden opgedeeld in kleinere velden.

Zorg voor voldoende afstand tot linten, bebouwing en andere belangrijke plekken van waaruit het landschap beleefd wordt, zodat de zonnevelden niet direct in het zicht van deze plekken komen.

Beperk de impact van zonnevelden in een open landschap door ze onder ooghoogte (max. ca. 1,50m) te houden en in te passen met een brede sloot met een rietkraag. Zorg bovendien voor landschappelijke geleding door gebieden open te houden zodat het landschap leesbaar blijft. Zonnevelden in een meer besloten landschap kunnen hoger worden geplaatst, met meer tussenruimte voor kruidenrijk gras, en een hoge groene rand rondom het veld.

Kies bij de inpassing van zonnevelden voor landschappelijke beplantingen passend bij de omgeving langs de randen van het zonneveld.

Weeg af hoe je omgaat met goede landbouwgrond. Zoek bij waardevolle landbouwgebieden naar meerwaarde voor de landbouw. Bijvoorbeeld door energie op te wekken die gebruikt wordt in de landbouw of door een combinatie te maken met waterbuffers die gebruikt worden in de landbouw.

Samenwerking en participatie

Kijk ook naar de aanpak en uitgangspunten van andere RES-regio's en stem met elkaar af.

Leg verband met provinciale ruimtelijke opgaven voor functiecombinaties.

Werk samen met gemeentes.

Betrek bewoners bij het vormen van kaders, uitgangspunten en principes. Zet eerst in op meerdere ontwerpprincipes, zodat er tijdens de participatie nog keuze is en er voldoende ruimte is voor bewoners om mee te denken. Bovendien spreid je je kansen als er meerdere opties zijn.

Zorg dat omwonenden van windturbines of zonnevelden er iets voor terug krijgen. Dit kan bijvoorbeeld in de vorm van lokale coöperaties voor lokale energie-initiatieven of om de energie lokaal te benutten. Een andere manier waarop bewoners voordeel kunnen hebben van de inpassing van duurzame energie, is wanneer energie-initiatieven gepaard gaan met investeringen in het landschap. Zo kunnen verdwenen landschapselementen hersteld worden, of kan er geïnvesteerd worden in een nieuw landschappelijk raamwerk middels natuurontwikkeling en waterberging.

Zoek samenwerking met landschappelijke partijen die grond in de regio in eigendom hebben, zoals Staatsbosbeheer, die kunnen bijdragen aan de landschappelijke versterking in combinatie met energieopwekking als verdienmodel.

land iD
Strategisch ontwerpers
voor gebieden in beweging

Land-id
Kantoorgebouw De Enk
Tivolilaan 205
6824 BV Arnhem

www.land-id.nl

Bijlage 15 : Advies bestuurlijk verkenner

De ontwikkeling van een regionale energiestrategie is een bestuurlijk, technisch en maatschappelijk unicum. Zoals beschreven in hoofdstuk 1 kent de RES U16 geen juridische status en vindt alle besluitvorming volgens de gangbare afspraken uit het Huis van Thorbecke plaats. Dit betekent dat (lokale) parlementen uiteindelijk de besluiten nemen over gemeentelijke maar ook regionale vraagstukken. Deze werkwijze legt veel druk bij bestuurders die zowel lokaal als regionaal met elkaar de maatschappelijke opgave in de energietransitie waarmaken.

Hoe concreter de vraagstukken worden (hoeveel gaan we opwekken? Wordt het zon of wind? Waar gaat het plaats vinden?), hoe belangrijker de afstemming in de lokale/provinciale belangen wordt. Daarnaast is de politieke kleur van de parlementen divers en hebben sommige gemeenten al enkele jaren ervaringen met dit proces en het betrekken van inwoners en stakeholders.

Voorafgaand aan het vaststellen van de RES 1.0 heeft de onafhankelijke verkenner met alle bestuurders gesproken en een advies geschreven over de RES en de samenwerking als regio. Deze bijlage bevat de integrale eindpresentatie.

De opgenomen zeven besluiten zijn in het hoofddocument verwerkt. De eindpresentatie staat niet op zichzelf maar bouwt voort op het materiaal dat in een eerder stadium door het kernteam en de deelnemers is ontwikkeld. De zeven genoemde besluiten vormen daarvan een weergave. Deze moeten in die context gelezen worden. Op de sheet met besluiten is daarom per besluit een verwijzing gemaakt naar de paragraaf in de hoofdtekst waar het besluit betrekking op heeft.

Besluit	Plaats van verwerking in RES 1.0	Nadere toelichting
1	Paragraaf 3.3	Naast paragraaf 3.3. is deze afspraak op meerdere plekken in hoofdstuk 3 terug te lezen.
2	Paragraaf 3.3; 3.5 en 3.7	-
3	Paragraaf 1,3; 5.2 en 6.1	Dit besluit is zonder specifiek getal overgenomen. We hanteren in de RES 1.0 de zin “Voor de periode van 2030 tot 2040 onderzoeken we gezamenlijk welke ambitie we willen vaststellen en hoe we deze gaan invullen” of andere omschrijvingen met gelijke strekking.
4	Paragraaf 6.1	-
5	Hoofdstuk 6, specifieke paragraaf 6.6	Aan dit adviespunt wordt na de RES 1.0 verder invulling gegeven. Hiervoor zijn in de genoemde passages al wel ‘haakjes’ voor opgenomen.
6	Paragraaf 6.2	-
7	Paragraaf 6.4	In paragraaf 6.4 is de toekomstige governance uitgewerkt op hoofdlijnen. Dit wordt verder uitgewerkt na RES 1.0

U16 RES Regionale Energie Strategie

Advies RES bod

Wouter de Jong
20 april 2021

Uitgangspunten advies

1. Het gelopen proces is een gegeven, lokale besluitvorming ook, accepteer wat er nu ligt als uitgangspunt, er zijn wel kansen om nog een klein beetje op te plussen. We werken aan een RES die acceptabel is voor ieders parlement.
2. De RES 1.0 is concreet op de korte termijn, met perspectief voor de lange termijn.
3. We komen de afspraken uit het Klimaatakkoord na.
4. De RES stopt niet met RES 1.0, maar is een continue opgave. Goede bestuurlijke verhoudingen zijn nodig voor vervolgstappen na RES1.0
5. Samen optrekken en regionale verantwoordelijkheid nemen houdt in je in elkaar verplaatsen en niet alleen de eigen politiek-maatschappelijke context als maatgevend opvoeren.

Kernpunten van advies

1. ‘RES bod is gebaseerd op zoekgebieden voor minimaal 1.8TWh + zo mogelijk een plus, gebaseerd op door gemeenten aangedragen mogelijkheden’ (tekst uit vastgestelde concept RES). **Werk daarom in bandbreedtes met, vanwege reëel te verwachten planuitval, een ondergrens van 1,8TWh.** Gebruik die optelsom ter onderbouwing van een bod van 1,8TWh.

2. **Geef in de toelichting op de tabel met het bod per gemeente (subregio) inzicht in de aard van het bod**, met respect voor de eigen participatie- en politieke besluitvormingsprocessen. Maar spreek ook uit dat de energietransitie naar de aard van de zaak een regionale opgave is.

3. **Richt een proces in waarin de continue zoektocht naar aanvullende mogelijkheden wordt vormgeven**. Sluit aan bij de eigen dynamiek van iedere gemeente. Op **vaste ijkmomenten** wordt, door consensus, in RES verband vastgesteld welke aanvullende mogelijkheid toegevoegd kan worden aan het RES bod, ter compensatie van planuitval. Leg in een **procedure** vast hoe je gaat werken bij ontbreken van consensus.

4. **Formuleer als Provincie Utrecht samen met stad Utrecht een aanbod voor ‘flankerend beleid’ en vormgeven aan ‘wederkerigheid’** om gemeenten uit de RES regio te ondersteunen bij het realiseren van hun RES bod en de zoektocht naar aanvulling. Erken daarmee dat ‘lusten’ en ‘lasten’ gedeeld moeten worden. Erken ook de eigenstandige rol en positie van gemeenten en de provincie in dit proces.

Advies - 2

- **Mechanisme bij planuitval (subsidiariteit**: eerst per gemeente zelf, dan de subregio, dan opgave voor heel RESU16). Benut daarbij eerst bandbreedte en daarna vastgestelde ruimte uit permanente zoektocht.

- Maak periodiek samen (eerst informeel) de balans op van de permanente zoektocht. Besluit wat daaruit benut kan worden op welke termijn én maak gemeenschappelijk wat nodig is voor ‘beweging’. Gebruik vervolgens het principe: **eerst bemiddelen, dan ‘flankerend beleid’/’wederkerigheid’** inzetten**, dan faseren**. Objectiveer vooraf wat je doet, in welke volgorde, bij impasses

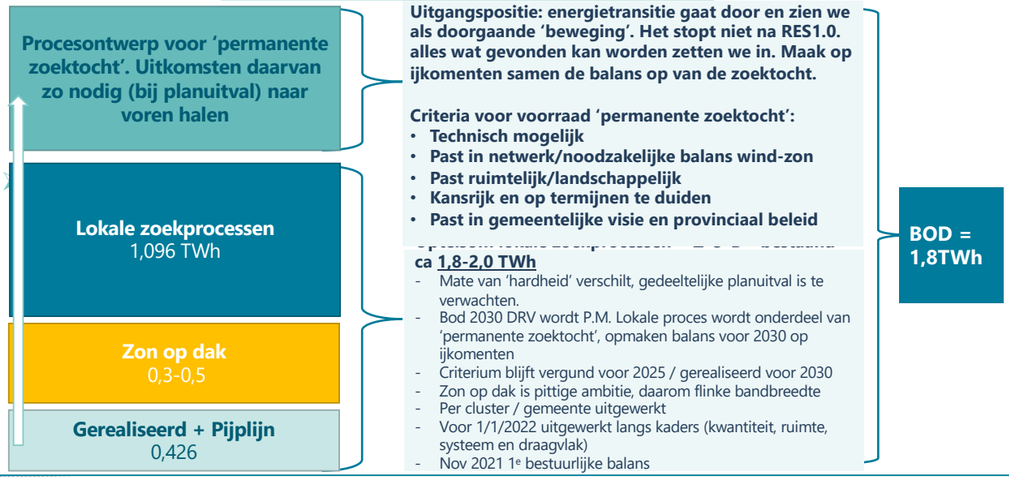
- DRV kan/wil geen ‘bod’ voor 2030 doen, maar wel een ‘bod’ voor 2040: zoek het dan in een pragmatische route: zet DRV op P.M. **Beschrijf in de toelichting op het bod het te doorlopen lokale proces, inclusief de voornemens**, zodat perspectief ontstaat op een realistisch aandeel in het RES bod als onderdeel van de permanente zoektocht.

- Stop met trekkersteam, functioneert te veel als DB. Ga zoals bij alle tafels voor **één bestuurlijk trekker, met plaatsvervanger.** Deel zo veel mogelijk bestuurlijk plenair, zodat voor iedereen te volgen is wat er gebeurt.

Voorgestelde besluiten

1. Stel het RES 1.0 bod, inclusief onderbouwing, op 1.8 TWh
2. Gebruik bandbreedte in de optelsom én permanent zoekproces om reëel te verwachten planuitval te compenseren, spreek af om vizier op realisatie 1.8TWh te houden. Wederkerigheid kan helpen bij zoekproces.
3. Stel in RES1.0 al vast dat opgave voor de regio na RES1.0 doorgaat, zoals al in concept RES vastgesteld op 3,6 TWh tot 2040.
4. Stel bestuurlijke ijkmomenten vast, afgestemd met andere RESsen in de provincie, en een agenda van te bespreken onderwerpen. Bereid deze bestuurlijke ijkmomenten in informele bestuursconferenties voor.
5. Stel mechanisme vast bij bestuurlijke impasse
6. Provincie en stad maken een aanbod ’flankerend beleid’
7. Schaf bestuurlijk trekkersteam af en normaliseer naar trekker en plaatsvervanger

1. Voorgesteld besluit voor RES bod



* Cijfers worden gecontroleerd en kunnen wijzigen

RES 1.0 | **Regio U16** | RSW notitie gespreksleidraad verdeling bovengemeentelijke warmtebronnen

2: vizier houden op realisatie

Toelichting: 1.8TWh is bestuurlijke ambitie. Sommige onderdelen van de tabel zijn meer onzeker dan andere. Beschrijf bij iedere gemeente aard en inhoud van het bod. Hou het vizier de komende jaren gericht op de realisatie van de 1.8. Nieuwe kansen dienen ten behoeve van reëel te verwachten planuitval of planvoorraad volgende ronde. Bespreek op vastgestelde ijkmomenten voortgang, planuitval en –compensatie.

I. **De tabel onder het bod heeft een zekere bandbreedte bij aanvang.** Bandbreedte optelsom is ca 1,8-2.0. De onderkant van de bandbreedte sluit daarmee aan bij de bestuurlijke ambitie. De bandbreedte geeft daarmee enig initieel comfort bij reëel te verwachten planuitval.

II. **Daarnaast een afspraak voor een 'permanente zoektocht'.** Gemeenten spreken uit door te gaan met een zoekproces naar extra mogelijkheden, al dan niet in subregio's, zo nodig ondersteund door provincie. Over de inzet van de mogelijkheden, wederkerigheid, versnellings- en realisatiekansen van de 'permanente zoektocht' wordt op ijkmomenten aan de bestuurstafel gesproken.

   - Middels voortgangsrapportage/RES-monitor wordt de voortgang van de realisatie van het 1.8TWh bod vastgesteld.
   - Eerste mogelijke 'kandidaten' voor de 'aanvulling' van de voorraad zijn DRV (concretisering bod 2030 na lokale besluitvorming) en WbD (na afronding gesprekken met provincie). Daarnaast hebben meerdere gemeenten een perspectief op verdere mogelijkheden, later in de tijd.

3: zoektocht gaat door, ook voor na 2030

- Spreek in het RES 1.0 Bod gezamenlijk uit en laat dat ook in parlementen bekrachtigen dat na 2030 er nog een taakstelling ligt (cf concept RES vergelijkbaar met die tot 2030).
- Gezien kans op concrete realisatie in het Stedin netwerk voor 2025 én noodzaak clustering naar hogere netvlakken richt de permanente zoektocht zich zo mogelijk op een plus in wind
- Planuitval voor 2030 wordt door continue monitoring de komende jaren zichtbaar. Op de ijkmomenten vaststellen. Als compensatiemogelijkheden van bandbreedte en/of door projecten naar voren te halen niet haalbaar zijn, wordt de opgave voor 2040 hoger.
- Spreek af dat uiterlijk zomer 2022 een procesontwerp voor de RES2.0 op tafel ligt, met afspraken over objectivering van inzet, mogelijkheden en taakstelling per gemeente, rekening houdend met inspanning in RES1.0

4. ijkmomenten in procesontwerp

- November 2021: **Agenda**: balans uitkomst RES in gemeenteraden; eerste concretisering 'permanente zoektocht nieuwe mogelijkheden' (evt 'oogst' DRV en WbD). Concretisering 'flankerend beleid' provincie en stad Utrecht. Balans planologische verankering, technische haalbaarheid en investeringsagenda. Eerste verkenning opgave en aanpak RES2.0
- Juni 2022: **Agenda**: balans uitkomsten coalitieakkoord, ook voor zicht op 2040; tweede concretisering 'permanente zoektocht'. Procesontwerp RES2.0.
- Vanaf december 2022: **Agenda:** jaarlijkse monitoring voortgang en eventuele planuitval ('is 1.8 nog in vizier'). Bestuurlijke conclusies over planuitval en –compensatie volgens escalatieprocedure. Daarna: Jaarlijkse evaluatie 'permanente zoektocht'.

Maak van de ijkmomenten een bestuurlijk proces:

- *voorbereiden in informele bestuurlijk 24 uurs sessie (middag, avond, ochtend); laat bestuurders zelf de stand van zaken in hun gemeente presteren, met toelichting op ambitie, proces en politiek-maatschappelijke situatie. Bespreek knelpunten en oplossingsrichtingen.*
- *maand later afronden in bestuurlijk (voorgenomen) besluit in RES verband*
- *Indien nodig gevolgd door besluitvorming in colleges en soms ook gemeenteraden.*
- *Besluitvorming richt zich op realisatie 1.8TWh binnen planperiode.*

5. Mechanisme bij bestuurlijke impasse

- Start met erkenning en waardering: beschrijf en erken lokale nuances in RES bod (inclusief inschatting kansen en risico's) en beschrijf verantwoordelijkheden/bevoegdheden gemeenten/provincie/waterschap/stedin. RES tafel is niet een 'gewone' U10/16 tafel.
- Beschrijf de wijze van werken bij planuitval (eerst binnen eigen gemeente, dan in subregio, dan wat op de RES tafel komt)
- Beschrijf de procedure voor planuitval en –compensatie op RES niveau (benut bandbreedte, benut kansen uit permanente zoektocht, maak op de ijkmomenten in RES verband de balans op (hoe houden we de 1.8TWh in vizier) en beschrijf concreet wat daarvoor nodig is/wat kan geboden worden door provincie (in kader flankerend beleid/wederkerigheid/partnerschap in realisatie) en andere partners (stedin, stad).
- Leg vast wat je doet bij bestuurlijke impasse (eventueel onafhankelijke bemiddelaar en rol/mogelijkheden provincie).

6. ‘flankerend beleid’ provincie en stad Utrecht.

Motto: partnerschap

6a. Provincie gaat met gemeenten in gesprek over afstemming pakket aan voornemens van provincie en gemeenten op vlak (investeringen in) duurzame energie, woningbouw, infrastructuur, mobiliteit, natuur en landschap. Indien gewenst landt dit in bestuurlijke afspraken.

6b. Provincie en stad Utrecht concretiseren ondersteuningspakket duurzame energie: participatie, cofinanciering, juridische expertise, expertise energiecoöperaties, beeldvormingstechnieken, personele inzet

6c. (optie) Provincie en stad Utrecht verkennen de mogelijkheden van een regionaal fonds met middelen t.b.v. maatschappelijk ‘flankerend beleid’

8. Voorstel bestuurlijke trekker

- Stop met trekkersteam van 4, het functioneert als DB en leidt te veel tot een eigen dynamiek. Laat dat ingaan per 1/7, als RES 1.0 door colleges is en naar NPRES.
- Ga voor één bestuurlijk trekker, met plaatsvervanger, net als de andere tafels. Houdt tot de verkiezingen vast aan de bestaande bezetting.
- Deel zo veel mogelijk bestuurlijk plenair, zodat voor iedereen te volgen is wat er gebeurt. Provincie en waterschap draaien daar volledig vanuit hun rol en positie mee
- Benut zo nodig de bestuurlijke conferenties om een diversiteit aan stakeholders op cruciale momenten intensiever te betrekken.

U16

RES Regionale Energie Strategie

energieregioutrecht.nl

Geachte leden van de raad,

Het college heeft het ontwerpbestemmingsplan Beurskwartier en het Sociaal Afsprakenkader (SAK) naar de gemeenteraad gestuurd om vast te laten stellen.

Bewoners van maar liefst 105 woningen aan de Croeselaan zullen als gevolg van het bestemmingsplan uit hun woning moeten vertrekken. Een deel van de woningen wordt gesloopt en een ander deel wordt 'getransformeerd'. Wij zijn sociaal huurders van een woning in het deel wat getransformeerd gaat worden. Wij wonen hier al 15 jaar en moeten dus ons huis uit. Wij maken ons echter grote zorgen over de manier waarop er met ons wordt omgesprongen. Middels deze brandbrief leggen wij u specifiek uit waarom.

HET VERHAAL

De raad wenst in haar motie 'Zorgvuldig omgaan met huidige bewoners en eigenaren Croeselaan.' onder andere het volgende: 'Daarbij het uitgangspunt te hanteren om huurders een vergelijkbare woning tegen eenzelfde huurniveau aan te bieden.' (Motie 2017/243, 7 december 2017.)

Er zijn herhaaldelijk door het college B en W geruststellende woorden geschreven aan de raad, met de boodschap dat er goed voor ons gezorgd wordt als bewoners van de Croeselaan.

'...waarbij steeds het uitgangspunt is dat een royale en sociale optie is gekozen...'
- raadsbrief 26 mei 2021, pagina 3

'Daarbij krijgen alle huurders van een sociale of middeldure huurwoning naar onze overtuiging een gelijkwaardige woning aangeboden in De Foreest.' - raadsbrief 26 mei 2021, pagina 3

'...laten toetsen door een deskundige om er zeker van te zijn dat we zorgvuldig met iedereen omgaan...' - raadsbrief 26 mei 2021, pagina 4

DE REALITEIT

Zoals het nu beschreven staat in het SAK en ontwerpbestemmingsplan zullen wij gedupeerd worden, op de volgende punten.

1. De betekenis van 'gelijkwaardig'

Het college schrijft op 26 mei 2021 in een brief aan de raad op pagina 3:

'Zorgen die gedeeld werden door veel bewoners zijn:
- De betekenis van 'gelijkwaardig'.
Deze zorg komt van huurders die in aanmerking komen voor De Foreest, met name de oppervlakte en de huurprijs van de toekomstige woning geven aanleiding tot veel vragen.
Om deze zorgen (deels) weg te kunnen nemen, is een Sociaal Afsprakenkader opgesteld.'

Vervolgens geeft het SAK bewoners echter geen enkele zekerheid op het gebied van oppervlakte en huurprijs. Wel wordt in het SAK (hoofdstuk 3.1) de indruk gewekt dat bewoners mogen meepraten over wat vergelijkbaarheid betekent, maar dat geeft de bewoners geen enkele zekerheid. Zeker niet wanneer het bestemmingsplan eenmaal is goedgekeurd. Dan bestaat er nog slechts het juridische kader en dat is zeer ongunstig.

Gelijkwaardigheid is juridisch namelijk een zeer ruim begrip, zoals de wethouder ongetwijfeld weet. Qua huurprijs is juridisch alles wat binnen het sociale huurniveau valt gelijkwaardig. Een huur van bijvoorbeeld € 250,- is dan gelijkwaardig aan de maximale sociale huur van € 752,33 (prijspeil 2021). Qua oppervlakte is alles wat bij een sociaal huurniveau hoort juridisch gelijkwaardig.

De raad lijkt hiermee onterecht gerustgesteld te worden. Voor ons als bewoners is dit in ieder geval ronduit misleidend en zeer nadelig.

Vraag: is dit wat uw raad in motie 2017/243 bedoelde met vergelijkbaar?

2. Vervangende woonruimte

a. Geen aanbod
Herhaaldelijk is ons verteld en geschreven dat ons een vervangende woning wordt aangeboden, in de Foreest.

'Bewoners met een huidige sociale huur of middeldure huur krijgen een gelijkwaardige woning aangeboden in de Foreest;' - Bewonersbrief 26 mei 2021, door [redacted] projectmanager Beurskwartier

Maar er wordt ons niet daadwerkelijk een vervangende woonruimte aangeboden. Er komt een voorrangsregeling voor de Foreest, we kunnen ons aanmelden bij de toekomstige projectontwikkelaar van Beurskwartier 1 of kunnen ons inschrijven bij Woningnet voor de gemeente Utrecht. Er wordt ons géén woning aangeboden.

b. Plannen bieden geen garantie voor vervangende woonruimte
Nergens in het SAK staat beschreven welke zekerheid er voor ons is op vervangende woonruimte wanneer wij uit onze woning moeten vertrekken.
Het college schat in dat er in de Foreest voldoende ruimte is voor de sociale huurders. Die intentie komt echter niet terug in het SAK of het bestemmingsplan.
Volgens het SAK (hoofdstuk 3) kunnen we ons inschrijven bij Woningnet of aanmelden bij de toekomstige projectontwikkelaar. Toekenning gaat volgens een rekenmodel/persoonlijk zoekprofiel. Dat betekent in ons geval dat wij onderaan de lijst terechtkomen. Andere mensen met een urgentieverklaring en voorrangsregeling, maar met een lager inkomen en bijvoorbeeld kinderen gaan dan voor. En die zijn er genoeg. Er is een groot tekort aan woningen binnen de sociale huursector. We zullen moeten afwachten of we mogen reageren en of we aan de beurt komen voor een woning.

Vraag: hoe wordt ons vervangende woonruimte aangeboden?

3. Voorrangregeling Foreest onduidelijk
In het SAK (hoofdstuk 3) wordt een voorrangsregeling genoemd, maar niet toegelicht. In de stukken die u ter goedkeuring heeft ontvangen staat nergens wat dat precies is en hoe dat werkt.

Waar en door wie zal worden bepaald of er plek voor ons is? En wie krijgt dan voorrang boven wie voor een bepaalde woning, binnen de groep van sociale huurders? Is dat dan weer op basis van het zoekprofiel bij Woningnet?

Vraag: hoe ziet de voorrangsregeling er precies uit?

4. Woongenot aangetast

a. Woonruimte wordt kleiner

Ons werd tijdens bewonersbijeenkomsten verteld dat de woningen in de Foreest kleiner en duurder gaan worden dan we nu gewend zijn en dat niet iedereen die nu een tuin heeft weer een tuin krijgt.

Het college blijft zeer vaag op dit punt en schrijft in haar brief aan de raad op 26 mei 2021 op pagina 2: *'De nieuwe woningen voor de bewoners van de Croeselaan e.o. moeten gelijkwaardig (wat niet wil zeggen gelijk) zijn aan hun huidige woningen.'*

Daarnaast schrijft het college in dezelfde brief op pagina 3: *'Daarbij krijgen alle huurders van een sociale of middeldure huurwoning naar onze overtuiging een gelijkwaardige woning aangeboden in De Foreest.'*

Woningen worden volgens hoofdstuk 2 van het SAK uitgedeeld door Woningnet op basis van een zoekprofiel, op basis van o.a. inkomen en gezinssamenstelling en. Gezinnen met kind(eren) krijgen dus een grotere woning dan wij en bewoners met een lager inkomen krijgen voorrang op bewoners met een hoger inkomen.
Dat betekent in ons geval dat we een kleine woonruimte krijgen, als we al iets kunnen krijgen. En in plaats van in onze eigen tuin te zitten, mogen we dan gaan kijken naar die van een ander. Daar worden we verdrietig van.

Laten we de Foreest los en zoeken we via Woningnet ons heil elders dan blijkt uit een zoekactie dat we binnen Utrecht in een andere (slechtere) buurt terechtkomen op een galerijflat die veel kleiner is dan dat we nu hebben.

In Utrecht is er niks vergelijkbaars dus zullen we gedwongen moeten verhuizen naar een ander dorp. Maar ook hier geldt dat we maar moeten afwachten of en wanneer we aan de beurt komen voor een woning.

Hoe dan ook: feitelijk is het zo dat ondanks motie M243/2017 nergens in het bestemmingsplan of SAK staat dat we een woning terugkrijgen met dezelfde oppervlakte als we nu hebben. Er staat helemaal niets genoemd over de grootte van de woningen in de Foreest. Dat is duidelijk niet in overeenstemming met motie M243/2017. Wij wensen zekerheid op dit belangrijke punt.

b. Geen tuin meer

Het bestemmingsplan laat onder '2.2.4.2 Stedenbouwkundige inpassing van De Foreest' in de schets 'bouwblok De Foreest' zien dat er niet meer dan 9 privétuinen passen op het perceel. Er liggen echter zeker 30 privétuinen achter de te ontruimen woningen aan de Croeselaan. Wij hebben nu een tuin, maar dit betekent dat de kans klein is dat wij weer een privétuin terugkrijgen.

c. Geen parkeerplaats

In het Beurskwartier is geen ruimte meer voor parkeren van auto's, zoals het ontwerpbestemmingsplan duidelijk stelt. Wij zijn afhankelijk van een auto omdat één van ons slecht ter been is. Als autobezitter mogen we straks onze auto parkeren 'op afstand', dus in een andere wijk op flinke afstand van onze woning. Alternatieven zijn er niet voor ons.

Vraag: hoe ziet een vergelijkbare woning eruit, die ons zou worden aangeboden?

5. Stijging woonlasten

a. Huurprijs

Het college stelt in de raadsbrief van 26 mei 2021 op pagina 4 het volgende met betrekking tot de huurprijs:

'Door de huidige woningmarkt en nieuwe regelgeving voor bijvoorbeeld toegankelijkheid en duurzaamheid (zoals woningisolatie) worden de nieuwe gebouwde sociale en middeldure huurwoningen met hogere huurprijs opgeleverd dan een aantal bewoners aan de Croeselaan e.o op dit moment betalen.'

Op basis van onze gezinssamenstelling en inkomen betekent dit volgens Woningnet voor ons een toekomstige stijging in de huurprijs van 242% tot 268%. Dat is een onredelijke, absurde stijging en alles behalve 'hetzelfde huurniveau'. U begrijpt dat ons inkomen niet meestijgt.

Let wel; huurprijzen voor sociale huurwoningen worden met name bepaald door wettelijke regels, en niet door het bestemmingsplan Beurskwartier.

b. Woonlastengarantie

Het SAK biedt daarom een woonlastengarantie om het verschil in woonlasten op te vangen. Deze compensatie is echter beperkt tot maximaal 3 jaar en het maakt niet uit of je hier pas sinds kort woont of al 15 jaar, zoals wij.
Dat vinden wij onredelijk. Na 3 jaar zullen onze lasten enorm stijgen met enorme financiële schade tot gevolg, voor vele jaren. De periode van maximaal 3 jaar is dus veel te kort, in ons geval.
Ook van deze regeling is niet bekend hoe deze precies werkt en wat de voorwaarden en beperkingen zijn. Dat vinden wij vaag en onacceptabel.

Vraag: hoe werkt deze regeling? Wat zijn de voorwaarden en beperkingen?

Vraag: wij verzoeken u om de duur van de compensatie fors te laten verlengen voor de mensen die hier al lang wonen.

6. Alle bewoners Croeselaan mogen reageren op sociale huurwoningen

De stadsvernieuwingsurgentieverklaring (SV-urgentie) uit het SAK is beschikbaar voor alle huurders EN eigenaar-bewoners aan de Croeselaan. Dat betekent dat de bewoners die nu in het midden- en hoge huursegment huren of eigenaar-bewoner zijn ook voor een sociale huurwoning in aanmerking komen, ongeacht hun inkomen(!). Dit in tegenstelling tot wat het college schrijft in reactie op de ingediende zienswijzen, bij § 3.1.4.1, punt b.

Zie hier de spelregels:
'Uw inkomen is hoger dan € 51.198:
U kunt alleen reageren op vrijesectorhuurwoningen, tenzij u een stadsvernieuwingsurgentie heeft. Met een inkomen hoger dan € 51.198 en een stadsvernieuwingsurgentie kunt u reageren op woningen vanaf € 678,66 binnen uw zoekprofiel.'
Bron: https://www.woningnetregioutrecht.nl/Help%20en%20uitleg/Reageren/Inkomensvoorwaarden

SV-urgentie betekent voorrang op alles en iedereen en is feitelijk een vrijbrief. Navraag bij Woningnet bevestigt dit helaas.

Gezien de huidige torenhoge huren in de vrije sector en de krapte op de woningmarkt is het natuurlijk niet onwaarschijnlijk dat men van deze mogelijkheid gebruik van wil maken, wat het vinden van een andere woning voor ons als sociaal huurder nog moeilijker zal maken. Het is een

vorm van oneerlijke concurrentie. Mensen die nu sociaal huren zouden voorrang moeten krijgen op sociale huurwoningen.

Vraag: wij verzoeken het SAK zo te laten aanpassen, dat bewoners die nu sociaal huren voorrang krijgen op een sociale huurwoning.

CONCLUSIE

Vaag en misleidend

Ondanks wat het college her en der stelt met betrekking tot zorgvuldigheid en onze zorgen, geeft het huidige ontwerpbestemmingsplan en SAK ons in werkelijkheid geen enkele zekerheid op een vervangende woning of een gelijkwaardige woning qua o.a. huurprijs en oppervlakte.

Het ontwerpbestemmingsplan en SAK zijn dus veel te vaag op punten die voor ons zeer van belang zijn. Het college is er tot op heden helaas niet in geslaagd duidelijkheid te verschaffen, ongeacht de terechte zorgen die al jaren worden geuit. Hieruit blijkt dat er helemaal niet goed voor ons gezorgd gaat worden.

Aangezien het college wel heeft uitgesproken dat het naar haar overtuiging een gelijkwaardige woning heeft aangeboden, vrezen wij het ergste. Wij zijn dan ook van mening dat zowel de bewoners als de raad worden misleid.

Vraag: hoe gaat de raad ervoor zorgen dat er zorgvuldig met ons als sociale huurders zal worden omgegaan?

De rekening

Met dit bestemmingsplan verwacht de gemeente een positief financieel resultaat te behalen. De toekomstige commerciële projectontwikkelaars gaan hier ongetwijfeld grof geld aan verdienen, zo leert de geschiedenis helaas. Ook de eigenaren van de te ontruimen woningen zullen volledig en royaal worden gecompenseerd, zo valt te lezen.
Het is dan extra wrang dat juist sociale huurders zoals wij de rekening mogen betalen. Wij zullen namelijk forse financiële schade lijden en gedupeerd raken. Wij zullen worden geconfronteerd met veel minder woning voor veel meer geld, en dat blijft zo.

Vraag: uw goedkeuring van dit ontwerpbestemmingsplan en SAK zal erin resulteren dat wij financieel zwaar gedupeerd raken. Zo kan het toch niet bedoeld zijn?

Klem tussen wal en schip

Wij zitten klem. We komen helaas niet in aanmerking voor huur in de vrije sector of voor een koopwoning. Kortom, onze toekomst hangt af van uw beslissing.

Wij vragen u om oprechte zorgvuldigheid, om te voorkomen dat wij tussen wal en schip belanden.

Laat de onterecht geruststellende woorden van het college eerst eens concreet hun weg vinden in het bestemmingsplan, voordat u uw goedkeuring geeft.

Tot slot aan u dus de concrete vraag: hebben de sociale huurders erop mogen vertrouwen dat hun financiële situatie niet verandert als uitvoering wordt gegeven aan deze plannen?

Voor meer informatie zijn we graag beschikbaar.

Hoogachtend,

Bewoners Croeselaan, Utrecht

JAARBEURS
attract - engage - accelerate

Gemeente Utrecht
[redacted]
Duurzame Stad
Omgevingsrecht
gebiedsontwikkelingjz@utrecht.nl

Cc: Gemeenteraad
raadsinformatiebijeenkomst@utrecht.nl

Utrecht, 6 september 2021
Betreft: Vaststellingsrapport Bestemmingsplan Chw bestemmingsplan Beurskwartier 1

Geachte mevrouw Savelsberg,

Wij hebben via onze advocaat, mevrouw M.C. Brans van Houthoff Advocaten, uw brief d.d. 14 juli 2021 (kenmerk 8103314/210707) ontvangen inzake onze zienswijze op het ontwerp bestemmingsplan en het vaststellingsrapport Bestemmingsplan Chw bestemmingsplan Beurskwartier 1.

In het vaststellingsrapport van het betreffende bestemmingsplan worden niet alle zorgen weggenomen die wij in onze zienswijze hebben verwoord.
Wij zijn hierover met de gemeente in overleg, en vertrouwen er op dit moment op dat wij tot passende civielrechtelijke afspraken kunnen komen, die tegemoet komen aan onze zorgen.

Vanwege de lopende gesprekken met de gemeente hierover, zien wij af van deelname aan de Raadsinformatiebijeenkomst Beurskwartier op dinsdag 7 september a.s.

Met vriendelijke groet,
JAARBEURS BV

Albert Arp
CEO

Jaarbeurs B.V.
Postbus 8500 | 3503 RM Utrecht
Jaarbeursplein | 3521 AL Utrecht

jaarbeurs.nl
+31 (0)30 295 59 11
NL KVK 30149551

Beurskwartier

Basisinformatie

Datum	**7** september 2021
Gespreksleider	Floor de Koning
Tijd	19.30-21.00 uur
Zaal	Digitaal
Soort bijeenkomst	Bespreken raadsvoorstel
Werkvorm	Gesprek tussen raadsleden, betrokken ambtenaren, bewoners en andere belangstellenden.
Portefeuillehouder	Wethouder Diepeveen
Bertrokken ambtenaren/presentatoren	Aagje Loef Joeri vd Lee, GU Wim van Gelder, GU Cecile van Dijck, GU Ilse Vaartjes, GU
Vervolg	De gemeenteraad debatteert over dit onderwerp tijdens de vergadering van de commissie: Stad & Ruimte. Een datum is nog niet vastgesteld. De raad besluit in principe hier over tijdens de eerstvolgende raadsvergadering.
Links naar	Website gemeente en facebook
Deelnemers	deelnemer, buurtbewoners Croeselaan deelnemer, bewoners Croeselaan deelnemer, Fietsersbond Deelnemer, VvE complex Croeselaan 249 t/m 269 en Veilingstraat 4

deelnemer, Bewoners F v Vlissingenkade
15 deelnemers

Programma

Opening en welkom
Deel 1:

- Hoe ziet het besluitvormingstraject eruit? Korte presentatie door ambtenaar en vragen door raadsleden.
- Dit bestemmingsplan betekent ook dat er woningen verdwijnen en er alternatieve woonruimte komt. Verschillende bewoners en omwonenden komen aan het woord.
- Vragen van raadsleden aan ambtenaren en bewoners.

Korte pauze
Deel 2:

- Toelichting op het bestemmingsplan door ambtenaar, vragen zijn van tevoren ingestuurd door raadsleden.
- Reacties van omwonenden en belangenverenigingen zoals, indien aanwezig, Van Zijstweg, Dichterswijk, Fietsersbond.
- Vragen van raadsleden.

Reflectieronde

Motivatie

Agendeerders
Maarten Koning (D66), Rick van der Zweth (PvdA), Tim Schipper (SP), Julia van Ophem (Student & Starter), Erwin Virginia (GroenLinks), Bert van Steeg (CDA), David Bosch (PVV), Erik van der Marel (VVD)

De fracties willen de plannen voor het Beurskwartier bespreken.
Voorafgaand aan de Raadsinformatiebijeenkomst willen de fracties vragen insturen over onderwerpen die in deze rib aan de orde moeten komen. Het zal dan in ieder geval gaan over:

- Woonprogramma;
- Duurzaamheid / energieprestaties;
- Mobiliteit in het gebied en ‘doorwaadbaarheid’;
- Aansluiting op naastgelegen gebieden / ontwikkelingen.

In het bijzonder willen de fracties aandacht en ruimte voor de bestaande bewoners van de Croeselaan en de mogelijkheden die aan hen geboden worden om een nieuwe woning te vinden.

Bijdrage

Deelnemer
Ik woon aan het Jaarbeursplein, werk in de Jaarbeurs en ik Skate (inline) in het Skatepark op het Jaarbeursplein. Hopelijk was dit voldoende introductie om mijn belang in het Beurskwartier bij u duidelijk te maken. Het skatepark op het Jaarbeursplein is altijd een tijdelijke oplossing geweest. Nu moet het helaas plaatsmaken voor een nieuwe gebouw. Jammer maar het was toch een mooi gebaar richting de skate community. Het plein is echt niet alleen voor skaters een gewilde spot, ook vele andere urban sporters en artiesten verzamelen zich op het plein om elkaar te ontmoeten, trainen en plezier te hebben. Het is de enige plek in Utrecht waar op dit moment mensen met allerlei talent samenkomen. Dat is wanneer er mooie dingen ontstaan. Urban sports zijn er voor iedereen, vaak

zonder enige vorm van investering. We hebben er allemaal baat bij als jongeren, zeker zij die uit armere gezinnen komen, toegang hebben tot sport en een community waar ze geaccepteerd voelen. Zelf spreek ik uit ervaring. Ik zit op dit moment in app groep met 80+ leden. We ontmoeten elkaar en wisselen ervaring en kennis uit, maar missen nog een goede plek om samen te komen. Urban sports is geweldige additie voor een stad als Utrecht. Daarom pleit ik bij u voor een vervangende locatie waar urban sporters (freerunning, skateboarden, inline skating, rolschaatsen, long borders, CrossFit, Urban Dance) kunnen oefenen. Een locatie die naast een skatepark ook een grote stuk glad asfalt waar "flat landers" op kunnen oefenen. Al met al hoop ik dat u inziet wat voor mooie kans er ontstaat om in Utrecht meer ruimte te geven aan een nieuwe generatie urban sporters. Door Corona zijn mensen weer massaal aan het rollen en buitensporten, op welke manier dan ook. Utrecht schreeuwt om een plek ergens in de stad waar al deze mooie dingen kunnen plaatsvinden**.**

Deelnemer
Helaas hebben wij nog geen schriftelijk antwoord gekregen op onze vragen gesteld aan de ambtenaren. Hier zou in juni actie op worden ondernomen, maar we hebben niks ontvangen. Wij mochten hier ook op doorvragen, maar dat gaat lastig worden in deze termijn. Graag RIB opschuiven.

Deelnemer
Nog steeds tegen de sloop vanwege gebrek aan steekhoudende argumenten en gebrek aan serieus onderzoek/onderbouwing voor alternatieven en/of behoud woningen.

Deelnemer
Mogelijkheid onderzoeken om Nolenslaan bij Nieuw Buurland op te heffen, zodat er meer ruimte voor groen ontstaat. Grootschaliger plan voor de wijk met alle oude objecten van Mitros en Portaal, waarbij ook gekeken moet worden naar opheffen/verleggen van straten. 10 minuten stad is gericht op fietsen en minder ruimte voor de auto is meer ruimte voor groen. Woningnood is hoog wat pleit voor een grotere aanpak.

Deelnemer, Bewoners Croeselaan
We willen graag dat de woningen blijven staan.

Deelnemer
Bijdrage namens bewoners Croeselaan opgenomen bij de stukken voor deze bijeenkomst op internet.

Deelnemer, VvE complex Croeselaan 249 t/m 269 en de Veilingstraat 4 te Utrecht
Situatie Croeselaan met betaald parkeren is niet leefbaar meer nu er na restaurant brava alles betaald parkeren is gekomen. Dit leidt tot veel frustratie in de buurt en onder de bewoners.
Namens het grootste meerderheid van al onze bewoners wil ik de gemeente vragen om dringend met een oplossing te komen.

Deelnemer
Beste gemeenteraad,

De voorgenomen sloop heeft een enorme impact op mijn gezinsleven. Mijn woning wordt omgedoopt tot een parkje. Hoewel ik de ambities van de gemeente onderschrijf tot meer bebouwing in dit gebied, vind ik de wijze waarop mijn belangen en die van mijn mede buurtbewoners zijn gewogen zeer onzorgvuldig.

De belangen van mij en mijn gezin zijn onvoldoende meegewogen in het bestemmingsplan dat thans door de Raad wordt besproken. Er is o.a. geen helderheid gegeven dat ik als bewoner van de

Veemarktstraat (middenhuur) voor een vergelijkbare woning tegen eenzelfde huurprijs naar de Foreest kan verhuizen.

Er wordt dan ook geen recht gedaan aan de eerdere aangenomen motie van de gemeenteraad. In het bestemmingsplan wordt niet ingegaan dat de woningen aan de Foreest qua oppervlakte (m2) en tegen eenzelfde huurprijs beschikbaar zijn voor mij als bewoner. Deze omstandigheid vindt nadere verduidelijking in het bestemmingsplan om mijn rechten als ingezetene van Utrecht te waarborgen.

Immers, de voorgenomen sloop gaat leiden tot een bijzondere impact op mijn gezinsleven, waaronder op mijn zoontje van vier jaar. Verdere waarborgen zijn verder noodzakelijk in het bestemmingsplan om te verzekeren dat ik, mijn gezin en de bewoners er niet financieel op achteruit gaan. Het volstaat dan ook om een financiële paragraaf in het bestemmingsplan op te nemen waarin de belangen van mij en de buurtbewoners zorgvuldig worden meegenomen en gewogen.

Ik verzoek de gemeenteraad om te verplaatsen in mijn situatie en die van mijn mede buurtbewoners. In het geval van sloop heeft de gemeente een resultaatverplichting, mede in relatie tot de eerder aangenomen motie, om alles is het werk te stellen voor een zorgvuldige verhuizing naar de Foreest of andere aangewezen plekken, waaronder een financiële verplichting richting de bewoners, zodat gewaarborgd wordt dat de bewoners er financieel niet op achteruit gaan. De financiële consequenties van mij en de bewoners dienen dan ook in bestemmingsplan gewogen te worden. In ieder geval verdient het onderwerp van eenzelfde huurprijs nadere toelichting in het bestemmingsplan.

Gelet op het bovenstaande en de ingebrachte zienswijzen tegen het bestemmingsplan is mijn belang als bewoner aan de Veemarktstraat onvoldoende meegenomen in het voorliggende bestemmingsplan. De toelichting staat niet in verhouding met de enorme impact op mijn gezinsleven en de gepaarde onzekerheid.

Ik verzoek de gemeenteraad dat wordt toegekomen aan een zorgvuldige weging van mijn belangen in het bestemmingsplan, waaronder een financiële paragraaf in relatie tot de aangenomen motie (vergelijkbare woning (m2) tegen eenzelfde huurprijs).

Verder is het verzoek om het bestemmingsplan niet eerder als gemeenteraad te accorderen totdat bovengenoemde belangen zorgvuldige zijn meegenomen en gewogen. Het is immers een taak van de gemeenteraad dat wordt toegezien op zorgvuldige besluitvorming, zowel van het bestuur als de gemeenteraad zelf.

Mochten er vragen zijn dan verneem ik dat graag.

Fietsersbond
Afdeling Utrecht

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Duurzame Stad, team Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Fietsersbond
p/a Racinelaan 5
3533 VL Utrecht
Telefoon 06 – 44304099

Betreft: Zienswijze Fietsersbond ontwerpbestemmingsplan Beurskwartier 1
Contact: Peter van Bekkum <utrecht@fietsersbond.nl>

Utrecht, 21 oktober 2020

Geachte leden van de gemeenteraad,

Met plezier gaan we in op uw uitnodiging om een zienswijze in te dienen op het ontwerpbestemmingsplan Beurskwartier 1.

Hoogstedelijke invulling: beperkt behoefte aan verkeersbewegingen
We zijn blij dat het doel is om de locatie te veranderen in een woongebied met hoge stedelijke dichtheden en verschillende stedelijke voorzieningen. De nabijheid van het station en de vele voorzieningen in het centrumgebied op fietsafstand (of zelfs loopafstand) zorgen voor een beperking van het autogebruik en dat draagt bij aan een gezonde luchtkwaliteit en goede verkeersveiligheid. Beide kwaliteiten zijn heel belangrijk om de fiets als vervoerwijze aantrekkelijk te houden. Het gebruik van de fiets heeft aanzienlijk minder impact op het ruimtegebruik dan autoverkeer; door het gebruik van de fiets te bevorderen zorgt u als gemeenteraad voor een hoogstedelijke dynamiek met een beperking van het ruimtebeslag door verkeer en voor ‘healthy urban living’, door de gezonde beweging.

De combinatie van wonen met (dagelijkse?) voorzieningen op dezelfde locatie zorgt ervoor dat verplaatsingen kort kunnen zijn en te voet afgelegd kunnen worden, ook dat draagt bij aan een beperking van verkeersbewegingen, verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en een optimaal ruimtegebruik.

We juichen de herontwikkeling van de parkeerterreinen van de Jaarbeurs tot een stedelijk woongebied toe. De locatie van het Beurskwartier is uitstekend per OV en fiets bereikbaar voor bezoekers van buiten de stad en voor inwoners van Utrecht. Het is niet meer van deze tijd dat zo’n grote oppervlakte naast het centraal station en om de hoek bij de binnenstad van Utrecht wordt gebruikt om er auto’s te parkeren. Bezoekers van de beurzen moet zoveel mogelijk gebruik maken van het OV of de fiets om de Jaarbeurs te bezoeken. Standbouwers moeten kort bij de Jaarbeurs uit- en inladen maar gedurende de beurs kunnen zij op grotere afstand parkeren.

Fietspaden en fietsparkeervoorzieningen in het gebied
We zijn blij dat in het gebied de aanleg, het gebruik en het in stand houden van fietspaden vanuit het doel van de locatie zijn toegestaan, zoals in Hoofdstuk 2 Functies, Artikel 3 Groen bij paragraaf 3.2 staat

beschreven. We missen hier wel het toestaan van fietsparkeervoorzieningen, voor bewoners en bezoekers van de voorzieningen en de parken. We vragen u om aan de beschrijving in dit artikel het fietsparkeren toe te voegen.

In paragraaf 4.2 van hoofdstuk 2 wordt het fietsparkeren wel genoemd, maar dan uitsluitend als kleine gebouwde parkeervoorzieningen. We willen vragen om dit uit te breiden, zodat ook parkeervoorzieningen in de open lucht worden toegestaan, ten behoeve van bewoners en bezoekers van de voorzieningen en de parken.

We willen vragen om voldoende ruimte voor fietsparkeren. Autoparkeren is in het gebied verboden; er zal daardoor een grote extra behoefte bestaan aan fietsparkeergelegenheid om te voorzien in de mobiliteitsbehoefte van de toekomstige inwoners. De ervaringen van o.a. winkelcentrum Leidsche Rijn leren ons dat inpandige voorzieningen voor bewoners makkelijk in gebruik moeten zijn, anders zullen bewoners hun fiets in de openbare ruimte stallen en aan bomen en straatmeubilair vastbinden en dat moeten we zien te voorkómen. Daarom graag aandacht voor het gebruiksgemak van de inpandige stallingen.

Bij het realiseren van fietsparkeervoorzieningen dient ook voldoende rekening te worden gehouden met de beschikbaarheid van voldoende deelfietsen.

Rechtstreekse fietsroute Lombok – zuidelijke Singelgebied
Een goede aansluiting voor de fiets tussen de nieuwe woonwijk en de bestaande voorzieningen in de omliggende wijken (o.a. Lombok, Singelgebied) is essentieel voor een plezierig woonklimaat; andersom is een goede aansluiting vanuit de omliggende woonwijken essentieel voor optimale bereikbaarheid van de nieuwe voorzieningen in het Beurskwartier.

De kaarten in het ontwerpbestemmingsplan bieden inzicht in het ruimtegebruik en de verkeersstructuur in het gebied. De wat ons betreft belangrijkste figuur staat in paragraaf 3.5.1.1.3 die we hieronder overnemen.

De titel van paragraaf 3.5.1.1.3 luidt “fiets”, dus we gaan er vanuit dat de figuur de fietsroutes weergeeft. Helaas ontbreekt bij de figuur de titel en de legenda, met een nadere duiding van de verschillende typen ingetekende routes. Kunnen deze aan de figuur worden toegevoegd?

We zijn blij dat een eerder door ons bepleite fietsroute tussen Koningsbergerstraat en Veilinghavenkade met een aftakking naar de Moreelsebrug in de figuur is opgenomen. Vanuit Lombok gezien komt de route uit op de Van Zijstweg; het is jammer dat de route niet rechtstreeks aansluit op de Veilinghavenkade. We verwachten veel van deze route, we gaan er vanuit dat de route een uitstekende kwaliteit krijgt en fietsers hier geen vertraging oplopen.

In de figuur ontbreekt naar ons idee de fietsverbinding tussen de Jeremias de Deckerstraat en de Nic Beetsstraat. In de Omgevingsvisie (die als bijlage van het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen) is deze verbinding wel ingetekend. De fietsverbinding is ook opgenomen in het Eindrapport verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen (16 juni 2020). We begrijpen dat deze route nog niet zeker is, maar willen vragen om de route wel in te tekenen, om de wenselijkheid ervan te benadrukken.

Fietsroute Moreelsebrug – Overste den Oudenlaan
Naar ons idee is het belang van de fietsroute tussen de Moreelsebrug en de Kanaalweg (met doortrekking totaan de Overste den Oudenlaan) vergelijkbaar met dat van de hierboven beschreven route. In de figuur is deze route met een licht oranje lijn aangegeven en steekt via een nieuw te bouwen brug het Merwedekanaal over. De route heeft in het plan een duidelijk lagere status dan de fietsroute Lombok – zuidelijke Singelgebied. Dat zijn wij echter niet met de gemeente eens; wat ons betreft is ook deze route belangrijk voor een plezierig woonklimaat en bereikbaarheid van de voorzieningen in het Beurskwartier. Onze vraag is daarom om deze route ook een uitstekende kwaliteit te geven en als zodanig te markeren in de figuur.

Tot slot
We lichten onze verzoeken indien gewenst graag aan u toe. Wilt u daarvoor contact opnemen met ondergetekende via utrecht@fietsersbond.nl? We zien met vertrouwen uit naar uw reactie op onze voorstellen. In afwachting van uw reactie, verblijven we,

Met vriendelijke groet,
Fietsersbond
Afdeling Utrecht

Peter van Bekkum
Voorzitter

Geachte raadsleden,

Al meer dan 5 jaar domineert in ons leven het mogelijk verlies van onze fijne woningen, ons thuis. De plannen zijn tegen onze wil en hebben enorme consequenties voor onze gezinnen. De stress van het proces, de niet bestaande participatie en de enorme financiële gevolgen laten zijn wonden achter op mensen met een klein inkomen, maar een enorm sociaal hart voor elkaar. Tijdens de pandemie die onze gezondheid en inkomen wil afnemen en onze toekomst in geheel steeds onzekerder is, wil onze overheid ook nog eens ons thuis afnemen, het laatste stukje zekerheid.

De sloop is nog steeds onwerkelijk, het proces hiernaar toe is ondoorzichtelijk en van onze participatie is niks overgebleven. De argumenten die wij hebben gekregen voor het niet kunnen uitvoeren van ons alternatieve plan, plan Kurstjens, zijn blijkbaar niet geldend voor de gemeente zelf. Onze huizen zouden nu te dicht bij toekomstige flats staan, echter komen de mogelijke vervangende woningen net zo dicht bij de rabotoren. De groene verbinding met de omgeving was niet mogelijk omdat er een ander gebied bij wordt betrokken, dit lijkt echter geen obstakel voor de planning van andere gebieden zoals de MWKZ en de Jaarbeurs plannen. Het proces lijkt vooral een tunnelvisie te zijn, zonder werkelijke participatie, waarbij adviesbureaus en ambtenaren de participatie als sta in de weg ervaren.

Met als piek moment natuurlijk het circulaire ontwerp van een flat gemaakt door onze huizen op elkaar te stappen waar wij vervolgens vanaf de overkant naar zouden mogen kijken en af en toe mochten logeren als we de bovenkamer via een app zouden reserveren.

De wisselende communicatie, en ethisch gebrekkige onderbouwing voor sloop geeft ons het gevoel in de steek te worden gelaten terwijl er ons onrecht wordt aangedaan. De vervangende woningen zijn een stap, maar dit gaat ons bijzonder veel geld kosten. Onze huren gaan na de huurgewenning omhoog, waardoor het besteedbaar inkomen bij sommigen drastisch wordt verminderd. Dit heeft enorme gevolgen op het kwaliteit van leven, sociale verhoudingen en mogelijkheden tot ontwikkeling binnen de samenleving, laat staan de kansen van de kinderen in de buurt. De “gelijkwaardigheid valt ook moeilijk te toetsen, men heeft het over oppervlak en kamers, maar niet over bijvoorbeeld de ligging van de tuinen.

Na de huurgewenning komen wij dan ook nog als “project” op de vrije markt, dezelfde vrije markt die nu al zoveel schade aan de stad heeft gedaan. Onze mini samenleving verkocht alsof we broodjes op de markt zijn. Wij zijn geen product.

Ik vraag u dus te heroverwegen om delen van plan Kurstjens wel te gebruiken en onze woningen te laten staan. Dit heeft geen impact op het aantal woningen die er gebouwd kunnen worden maar laat een mooi deel van de Croeselaan staan.

Aangezien het proces met de gemeente ambtenaren tot nu toe vooral gekenmerkt is door foute verwachtingen, met enorme consequenties voor ons als bewoners en de communicatie met ambtenaren verstoord is, vraag ik u dan ook om zich in te zetten om dit team te vervangen. Wij

voelen ons enorm bedreigd, en er is bij mij geen vertrouwen meer dat deze samenwerking goed komt. Hierin moeten de belangen van bewoners zwaarder wegen dan ambities van individuele ambtenaren. Herhaaldelijk worden beloftes niet nagekomen of blijken zaken te veranderen, er worden ambtelijke trucs uitgehaald om ons te kleineren.

Een lichtpuntje is dat het document aangeeft dat wij er als huurders niet op achteruit mogen gaan qua huurrechten, aangezien een draagvlakmeting een recht is die wij nu bij Portaal wel hebben, lijkt me dit nu vastgelegd.

Daarnaast vraag ik u om echte juridische bijstand, zodat wij het proces kunnen toetsen, bij de raad van state en bij vervolgstappen. Een advocaat die kan onderzoeken of het proces binnen de wet en regelgeving valt, of de gemeente haar zorgplicht nakomt, of er voorkennis is geweest bij de aankoop van woningen en die de door de gemeente reeds gedane schade zowel toekomstige schade kan verhalen. Wij zijn tegen wil en dank hierin terecht gekomen, met een ongelijke rechts en kennis positie, hier wil ik letterlijk niet ook nog eens de rekening voor betalen, maar wel het onrecht kunnen aanvechten wat ons wordt aangedaan. Dit zal ook het voor de gemeente en politiek de situatie verduidelijken, en voor ons als bewoners voor rust moeten zorgen.

Vechten tegen onrecht vanuit een overheid, als we iets hebben geleerd de afgelopen jaren is dat waar de politiek voor zou moeten staan. Naast de burger.

Raadsinformatiebijeenkomst

Dossiernummer	1869
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	7 september 2021
Agendapunt	2.1
Omschrijving	Vaststelling bestemmingsplan en opening grondexploitatie Beurskwartier
ID	1923
Behandelend ambtenaar	Aagje Loef
Telefoon	030 - 28 63786 of 06 - 39 89 24 55
E-mail	a.loef@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Eerenberg
Beleidsveld	Stationsgebied
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Erfgoed, Grondzaken, Leidsche Rijn, Merwedekanaalzone, Ruimtelijke ontwikkeling, Samen voor Overvecht, Stationsgebied, Vastgoed/06-20011476

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	**7 september 2021**
Raadsinformatiebijeenkomst	28 september 2021

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Raadsvoorstel bestemmingsplan 1 en grondexploitatie Beurskwartier

Beleidsveld	Stationsgebied
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Wim van Gelder/Aagje Loef
Kenmerk	7566267
Vergaderdatum Raad	Volgt
Geheim	Ja, een of meer bijlage(n)

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

1. Het vaststellingsrapport vast te stellen met daarin de beantwoording van de zienswijzen en het voorstel om wijzigingen in het bestemmingsplan Chw Beurskwartier 1 te verwerken.

2. Het bestemmingsplan Chw Beurskwartier 1 dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPCHWBEURSKWARTIE1-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BP BPCHWBEURSKWARTIE1-VA01.dgn vast te stellen.

3. In de grondexploitatie op te nemen dat het woonprogramma van het Beurskwartier 1 bestaat uit 35% ‘sociale huur’ en 25% ‘middensegment’ en het woonprogramma van De Foreest uit ten minste 50% ‘sociale huur’.

4. Een grondexploitatie Beurskwartier te openen voor het project Beurskwartier, en vervolgens bij het openen van de grondexploitatie Beurskwartier de reeds voor dit project verstrekte voorbereidingskredieten hiermee te verrekenen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Geheimhouding

Het college heeft tijdelijke geheimhouding opgelegd op ‘Financiële toelichting grondexploitatie Beurskwartier behorende bij het bestemmingsplan’ op grond van artikel 55 lid 1, artikel 86 lid 2 en artikel 25 lid 2 Gemeentewet tot het moment van sluiting van de grondexploitatie Beurskwartier of zoveel eerder als het college de raad hierover (gedeeltelijk) kan informeren, om redenen genoemd in artikel 10 lid 2 onder b en g Wet Openbaarheid van bestuur. De raad wordt separaat gevraagd deze geheimhouding op grond van artikel 25 lid 3 Gemeentewet in de eerstvolgende raadvergadering te bekrachtigen.
Openbaarmaking van deze documenten schaadt de financiële belangen van de gemeente en leidt tot onevenredige benadeling van de gemeente en/of onevenredige bevoordeling van marktpartijen bij onderhandelingen, tenders en aanbestedingen.

Samenvatting

Bij vaststelling van dit voorstel neemt uw raad het besluit om de beantwoording en de wijzigingen zoals weergegeven in het vaststellingsrapport te volgen en het bestemmingsplan Beurskwartier 1 vast te stellen.
Na de vaststelling van het bestemmingsplan kan worden gestart met de minnelijke verwerving van de panden aan de Croeselaan e.o. Om die reden is het besluit van het college om urgentie te verlenen aan de bewoners daaraan gekoppeld.
Daarnaast besluit uit uw raad om bij het woonprogramma uit te gaan voor het Beurskwartier van 35% sociale huur en 25% middensegment en voor De Foreest van ten minste 50% 'sociale huur' en voor het overige 'middeldure huur'.
Ook besluit uw raad met de vaststelling van dit voorstel om een grondexploitatie Beurskwartier te openen en de reeds verstrekte kredieten hiermee te verrekenen.

Context

Aanleiding
Op 7 december 2017 heeft de gemeenteraad de omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein vastgesteld. Het bestemmingsplan Beurskwartier 1 is de juridisch planologische vertaling van deze omgevingsvisie voor het plandeel Beurskwartier. Op 14 juli 2020 heeft het college besloten tot terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan. Het ontwerpbestemmingsplan heeft vervolgens van 11 september tot en met 22 oktober 2020 ter inzage gelegen.

Het bestemmingsplan heeft de naam Beurskwartier 1, omdat het de eerste ontwikkeling is van het grotere gebied Beurskwartier. Onder het grotere gebied valt ook het gebied dat door de Jaarbeurs zal worden herontwikkeld. Dit bestemmingsplan bevat alleen een regeling voor het gebied Beurskwartier 1, uitgebreid met de locatie op het kruispunt van de Croeselaan-Jan van Foreeststraat (hierna: De Foreest). Voor de locatie Lombokplein, de andere locatie uit de omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein, zal een afzonderlijke regeling worden vastgesteld. Beurskwartier 1 wordt een hoogstedelijk woongebied met wonen in hoge dichtheden, verschillende stedelijke functies en een tweetal parken, oftewel de uitbreiding van het centrum van Utrecht.

Toelichting bestemmingsplan
Het bestemmingsplan Beurskwartier 1 bevat een flexibele regeling waarmee het programma dat nodig is voor de inrichting van het plangebied uitgevoerd kan worden. Deze inrichting is een uitwerking van de omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein voor het plandeel Beurskwartier. De regeling moet voldoende waarborgen geven voor een invulling met de kwaliteit die in de visie beoogd is, maar ook de ruimte bieden aan een flexibele, gefaseerde uitvoering.
Het bestemmingsplan is vormgegeven op de manier van de bestemmingsplannen Veldhuizen en Voordorp – Voorveldsepolder, bestemmingsplannen die model staan voor het toekomstige omgevingsplan. Bestemmingsplan Beurskwartier 1 laat zien dat dat model ook geschikt is voor een gebiedsontwikkeling. De manier van het toedelen van functies (bestemmingen), het "bestemmen", moet dan wel worden aangepast. Een functie in het plan voor Veldhuizen moet zorgen voor een goed planologisch beheer, terwijl een functie in Beurskwartier 1 moet zorgen voor een goede transformatie van de bestaande situatie.
De belangrijkste regels voor transformatie staan in artikel 3 (park), 5 (Beurskwartier 1) en 6 (De Foreest). De opbouw van het complexere artikel 5 is als volgt: in lid 5.1 staat op hoofdlijn het doel van de functie Woongebied beschreven, in lid 5.2 staan de activiteiten en de kaders die bij die activiteiten horen, waarbij de kaders zijn gebaseerd op de omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein, in de lid 5.3 is de eis opgenomen dat voor elke verandering een vergunning nodig is en in lid 5.4 staan de normen waaraan een vergunningaanvraag moet voldoen. Dit lid zorgt ook voor de benodigde flexibiliteit door normen te kiezen met een brede interpretatieruimte. Burgemeester en wethouders zullen met beleidsregels gaan sturen op een optimale invulling en daarover verantwoording afleggen aan de gemeenteraad. Dat is in lid 5.5 geregeld.
Omdat de planologische invulling van De Foreest vrijwel vastligt, namelijk vrijwel alleen woningen, zodat artikel 6 een compacte versie is van artikel 5. Dat geldt des te meer voor de functie Groen in artikel 3, met regels die overeenkomen met de nieuwe standaard.

Het college stelt in 2021 een conceptstedenbouwkundig plan op, waarna participatie plaatsvindt. Na participatie wordt het stedenbouwkundig plan door het college van B&W ter vaststelling aan de gemeenteraad voorgelegd. Op basis van het stedenbouwkundige plan stelt het college, ruim voordat de bouw start, de beleidsregels op die nodig zijn voor de uitvoering van het bestemmingsplan Beurskwartier 1.

Voor de ontwikkeling van het Beurskwartier 1 koopt de gemeente panden aan de Croeselaan, Veemarktstraat, Veemarktplein en Van Zijstweg aan. De bewoners en gebruikers van die panden moeten op termijn hun woningen/panden verlaten, zodat de panden gesloopt of getransformeerd kunnen worden. Ontwikkellocatie De Foreest is in de loop van 2019 toegevoegd aan de omgevingsvisieplankaart en zo aan de ontwikkeling van het Beurskwartier 1 om een extra locatie te creëren binnen het Beurskwartier 1 waar in eerste instantie huidige huurders – afhankelijk van de aard van hun huidige huurcontract- naartoe kunnen verhuizen. Het gaat om bewoners die nu tegen een sociale en middeldure huur een woning huren. De woningen op de locatie De Foreest vallen daarom in de categorie sociale huur en middeldure huur. Er kunnen maximaal 60 woningen op deze locatie worden gebouwd.

Na vaststelling van het bestemmingsplan kan het proces starten voor het (minnelijke) overleg over de aankoop van de panden aan de Croeselaan en omgeving, zodat er zekerheid ontstaat bij de eigenaren en bewoners over de afspraken en voorwaarden over en voor hun vertrek uit de panden en woningen.
Door de vaststelling van het bestemmingsplan ontstaat er namelijk een onteigeningstitel voor de panden aan de Croeselaan e.o.
Eigenaren van de panden komen op dat moment in aanmerking voor vergoeding volgens de Onteigeningswet, waarin ruimere mogelijkheden zijn ter vergoeding aan hun huurders.
Zo krijgen bewoners en eigenaren eerder duidelijkheid over de toekomst van de panden aan de Croeselaan e.o.

De bestemmingsplanprocedure loopt vooruit op de nadere uitwerking in een stedenbouwkundig plan.
Om conform de planning op 1 januari 2023 de uitvoering te kunnen starten, heeft het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen van 11 september tot en met 22 oktober 2020.

Hogere waarden besluit
De geluidsbelastingen door het verkeer op de Croeselaan is hoger dan de wettelijke voorkeursgrenswaarde. Artikel 83, tweede lid, van de Wet geluidhinder biedt de mogelijkheid om in stedelijk gebied nieuwe woningen te bouwen met een hogere geluidsbelasting dan de voorkeurgrenswaarde tot maximaal 63 dB. De geluidsbelastingen van de Croeselaan gaan die waarden niet te boven. Wel wordt de ambitiewaarde die vanuit het oogpunt van volksgezondheid wordt nagestreefd overschreden.
Een besluit hogere grenswaarden tot maximaal 61 dB vanwege wegverkeerslawaai vanaf de Croeselaan is nodig voor bestemmingsplan Beurskwartier 1. Dit besluit wordt namens het college voor vaststelling van het bestemmingsplan in mandaat genomen.
De geluidsbelasting vanwege de spoorbundel Utrecht-Arnhem/Den Bosch en de sneltram Utrecht – Nieuwegein/IJsselstein overschrijdt de voorkeursgrenswaarde niet.

Juridische context
Na de vaststelling van dit bestemmingsplan is beroep mogelijk bij de Raad van State.
Tevens ontstaat door de vaststelling van dit bestemmingsplan een titel tot onteigening (maar dit betekent nog niet de start van de onteigening).

Beoogd effect
Het doel van het bestemmingsplan is om de ontwikkeling van Beurskwartier 1 mogelijk te maken: een hoogstedelijk woongebied met alle daarbij behorende functies en voorzieningen, conform de uitgangspunten van de omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein, behoudens de nader aangegeven percentages voor sociale huur en het middensegment van het woonprogramma.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening
Op 7 december 2017 heeft de gemeenteraad de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein (2017/96) vastgesteld, waarbij o.m. het Amendement A2017/69 is aangenomen.
In dit amendement is de opdracht gegeven te onderzoeken of het (gedeeltelijk) inpassen van de 'te slopen' panden aan de Croeselaan, inclusief een park, mogelijk is. Daarnaast is de motie M2017/243 aangenomen, waarin het college wordt opgedragen om zorgvuldig om te gaan met huidige bewoners en eigenaren van de aan te kopen panden.
Vervolgens heeft de gemeenteraad op 28 maart 2019 (2019/19) als invulling van het Amendement A2017/69 de aangepaste omgevingsvisiekaart Beurskwartier vastgesteld.

Zie verder de onderstaande besluitenhistorie:
27 augustus 2020 *Raadsbrief Terinzagelegging ontwerpbestemmingsplan Beurskwartier 1 en De Foreest*
8 juli 2020 *Raadsbrief en bewonersbrief programma Foreest*
28 maart 2019 *(4) Uitvoering Amendement Creatieve inpassing panden Croeselaan en voorbereidingskrediet Beurskwartier*
27 september 2018 *Raadsbesluit Vaststelling van de Verordening Interferentiegebieden Bodemenergiesystemen Utrecht 2018*
7 december 2017 *Raadsbesluit Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein (2017/96)*
4 december 2017 *Memo Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein (4987421/1712041203-BJ); toezeggingen tijdens technische bijeenkomst 30 november jl. inclusief Presentatie Lombokplein: resultaten stresstest*
27 oktober 2017 *Raadsbrief Omgevingsvisie deelgebied Beurskwartier en Lombokplein (2194)*
3 oktober 2017 *Raadsbrief nadere toelichting geheime Financiële verkenning Lombokplein (2148)*
18 april 2017 *Raadsbrief Conceptomgevingsvisie en MER Beurskwartier en Lombokplein (1942)*
1 november 2016 *Raadsbrief Duiding Stadsgesprek Het Nieuwe Centrum (1714)*
29 augustus 2016 *Raadsbrief Keuzedocumenten Nieuw Centrum (1612)*
16 maart 2016 *Raadsbrief Ontwikkelovereenkomst Jaarbeursterrein 16 maart 2016* (1336)
4 maart 2016 *Commissiebrief S&R: Beantwoording toezeggingen BOO Jaarbeurs* (1316)
19 januari 2016 *Commissiebrief Reactie wensen en bedenkingen Ontwikkelovereenkomst Jaarbeursterrein en bijlagen* (1225)
11 december 2015 *Commissiebrief S&R: Reviews bij proces herontwikkeling Jaarbeursterrein* (1173)
3 december 2015 *Commissiebrief S&R: Voorhangprocedure Ontwikkelovereenkomst Jaarbeursterrein en overeenkomst Grondruiling* (1156)
30 september 2015 *Commissiebrief Aanpak 2e fase Stationsgebied (997)*
9 juli 2015 *Raadsbesluit tot vaststelling van de toekomstvisie "Healthy Urban Boost"* incl. *Amendement 2015/55*.
28 mei 2014 *Cie S&R: Beantwoording vragen afsprakenkader Jaarbeurs* (202)
10 april 2014 *Cie S&R:Afsprakenkader Jaarbeursgebied* (154)
20 december 2012 *Herontwikkeling Jaarbeurs (verzonden 20122012)* (0)
14 december 2006 *Raadsbesluit (raadsvoorstel tot vaststelling van het Structuurplan)* (2006, nr.238);
4 november 2004 *Raadsbesluit (raadsvoorstel 2004, nr. 190) inzake vaststelling actualisatie Masterplan Stationsgebied.*
11 december 2003 *Raadsbesluit (raadsvoorstel 2003, nr. 277) inzake het Masterplan Stationsgebied.*

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	Het vaststellingsrapport vast te stellen met daarin de beantwoording van de zienswijzen en het voorstel om wijzigingen in het bestemmingsplan Chw Beurskwartier 1 te verwerken.
Argumenten	

1.1.	<u>De beantwoording van de zienswijzen geeft meer duidelijkheid aan de bewoners, gebruikers en eigenaren van panden in het plangebied.</u>
	In de beantwoording van de zienswijzen in het vaststellingsrapport staat omschreven dat er een Sociaal Afspraken Kader wordt voorbereid, zodat de huidige bewoners, gebruikers en eigenaren van panden weten waar ze aan toe zijn.
1.2	<u>Naar aanleiding van de zienswijzen zijn de regels over de functies Woongebied en Wonen verduidelijkt en juridisch verbeterd, het proces van de nadere uitwerking en het gebruiken van beleidsregels is nader onderzocht.</u>
	In een aantal zienswijzen werd aandacht gevraagd voor de juridische regeling in het ontwerpbestemmingsplan, onder meer met als reden dat de regeling te globaal is en te weinig rechtszekerheid biedt. Naar aanleiding daarvan hebben we onderzocht hoe we aan de zienswijzen tegemoet konden komen en welke verbeteringen nodig waren. We hebben vervolgens extern advies gevraagd. Het resultaat is in hoofdstuk 3 van het vaststellingsrapport opgenomen. Samenvattend komt het erop neer dat de werking van de regels verduidelijkt moet worden, zodat het onderscheid tussen kaderstelling en normstelling enerzijds en doelstelling en ambitie anderzijds beter zichtbaar wordt. We zijn ook aan het verzoek van sommige indieners om de kaders getalsmatig te verduidelijken tegemoetgekomen. De flexibiliteit van de regels is, afgezien van die strakkere kaders, hetzelfde gebleven. En normen worden beoordeeld aan de hand van de beleidsregels die het college voor de bouw begint zal vaststellen. De beleidsregels kunnen aangepast worden naar aanleiding van nieuwe kennis of van al gerealiseerde onderdelen van het plan. Dergelijke aanpassingen worden uiteraard besproken met de gemeenteraad, bijvoorbeeld naar aanleiding van het jaarlijks op te stellen voortgangsrapport. De klacht in de zienswijzen dat er veel onduidelijkheid was over de bouwhoogtes heeft ook geleid tot de aanpassing van de regels. De regels over de functie Woongebied beperken nu de mogelijkheid om gebouwen die hoger zijn dan 45 meter te bouwen en voor alle gebouwen die hoger zijn dan 30 meter is de eis opgenomen dat er geen onevenredige hinder mag ontstaan. De bouwhoogte van De Foreest is teruggebracht tot 4 bouwlagen, met de mogelijkheid van een gebouw van 30 meter aan de kant die het dichtst bij het Centraal Station ligt.
1.3	<u>De ambtshalve wijzigingen in het bestemmingsplan betreffen noodzakelijke verbeteringen om onjuistheden te herstellen.</u>
	In de periode na de terinzagelegging is de juridische regeling nog eens goed onderzocht waarbij is geconstateerd dat de verbeelding en regels nog enkele onjuistheden bevatten. In het vaststellingsrapport is in paragraaf 2.2 een samenvatting van de wijzigingen opgenomen.
1.4	<u>In het vaststellingsrapport is per zienswijze gemotiveerd welk gevolg de gemeente geeft aan de zienswijze.</u>
	De zienswijzen voeren onder meer de volgende onderwerpen aan: - eigenaren bewoners en gebruikers van de panden in het plangebied pleiten voor behoud van hun panden en vragen om meer duidelijkheid over hun toekomst; - eigenaren van gebouwen die om het plangebied heen staan willen meer duidelijkheid over de stedenbouwkundige invulling en met name over de plaats van de hoogbouw; - een aantal indieners wijst erop dat het plan niet in overeenstemming is met de wet; - indieners vragen om nadere onderbouwing van het parkeren. De zienswijzen hebben tot diverse verbeteringen geleid die in hoofdstuk 2 van het vaststellingsrapport besproken zijn. In hoofdstuk 3 van het vaststellingsrapport worden de onderwerpen die in diverse zienswijzen naar voren zijn gebracht besproken. In hoofdstuk 4 staan de samenvattingen van de zienswijzen en de reactie van de gemeente op de onderwerpen die in de zienswijzen naar voren zijn gebracht.

	De onderwerpen die hierboven zijn weergegeven worden in de navolgende argumenten toegelicht.
1.5	<u>De manier waarop het parkeren is geregeld en toegelicht in het ontwerpbestemmingsplan is uitgebreid onderzocht.</u>
	Uit een aantal zienswijzen komen vragen en bezwaren naar voren over de manier waarop de gemeente heeft uitgerekend hoe groot de parkeerbehoefte is en hoe de gemeente denkt te voldoen aan die behoefte. Deze zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het bestemmingsplan. De keuze voor parkeren op afstand houdt nauw verband met de ligging van het plangebied. In en rond het plangebied is heel beperkt ruimte voor extra autoverkeer en de centrale ligging nabij het station geeft nieuwe bewoners genoeg andere vervoersmogelijkheden. Ook als er geen parkeerplaatsen beschikbaar zijn op het Jaarbeursterrein kan de gemeente zorgen voor voldoende parkeerplaatsen op afstand door op Papendorp de geplande P+R-parkeervoorziening te realiseren. In paragraaf 3.3 van het vaststellingsrapport wordt uitgebreid ingegaan op dit onderwerp.
Beslispunt	
2	Het bestemmingsplan Chw Beurskwartier 1 dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPCHWBEURSKWARTIE1-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BP BPCHWBEURSKWARTIE1-VA01.dgn vast te stellen.
Argumenten	
2.1	<u>Het bestemmingsplan legt de juridische basis die nodig is om de gebiedstransformatie van het plangebied Beurskwartier 1 mogelijk te maken, conform de omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein.</u>
	Dit bestemmingsplan is de juridisch planologische vertaling van de omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein, die in 2017 door de raad is vastgesteld. Om conform planning op 1 januari 2023 een uitvoerbaar plan te hebben, heft het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen van 11 september tot en met 22 oktober 2020. Het bestemmingsplan maakt de bouw van een hoogstedelijk woongebied met alle daarbij behorende functies en voorzieningen op de locatie Beurskwartier 1 mogelijk.
2.2	<u>Het bestemmingsplan maakt de bouw van woningen op de locatie De Foreest mogelijk, zodat er woningen zijn die als vervangende woning kunnen dienen voor bewoners die bij de realisering van Beurskwartier 1 hun huis verliezen.</u>
	Dit bestemmingsplan geeft, doordat het de ontwikkeling van De Foreest mogelijk maakt, uitvoering aan Motie 2017/243: “Zorgvuldig omgaan met huidige bewoners en eigenaren Croeselaan”. Door de ontwikkeling van De Foreest kan een aantal van de huidige bewoners van de Croeselaan e.o. in hun oorspronkelijke omgeving blijven en verhuizen naar de “overkant”. De koppeling van beide locaties in dit ontwerpbestemmingsplan zorgt ervoor dat er geen planologische onzekerheid tussen beide locaties komt.
Beslispunt	
3.	In de grondexploitatie op te nemen dat het woonprogramma van het Beurskwartier 1 bestaat uit 35% ‘sociale huur’ en 25% ‘middensegment’ en het woonprogramma van De Foreest uit ten minste 50% ‘sociale huur’.
Argumenten	
3.1	<u>Het opnemen van percentages voor de diverse categorieën woonprogramma in een</u>

	bestemmingsplan past niet in de uniformiteit van de bestemmingsplannen.
	In bestemmingsplannen worden over het algemeen geen categorieën opgenomen voor het woonprogramma. Voor de uniformiteit van de diverse plannen wordt hieraan vastgehouden. Door middel van een apart raadsbesluit kan wel worden besloten tot dergelijke percentages. De financiële consequenties hiervan worden verwerkt in de grondexploitatie.
3.2	Voor het woonprogramma in De Foreest wordt uitgegaan van een minimum percentage.
	De te realiseren woningen in De Foreest zijn in eerste instantie bedoeld om in ieder geval de huidige bewoners van een sociale huurwoning aan de Croeselaan te huisvesten. Bij een overschot aan woningen kan het restant worden ingezet in de categorie ‘middeldure huur’.
Kanttekeningen/Risico’s	
3.1	De percentages kunnen later worden aangepast.
	In de toekomst kan een besluit worden genomen om de percentages voor de verschillende categorieën aan te passen. Voor een zodanige aanpassing is net als voor de wijziging van een bestemmingsplan een raadsbesluit nodig.
3.2	Om deze percentages sociale huur en middensegment langdurig voor de doelgroep te beschikbaar te houden (langdurig behoud in het segment) is het nodig om voorwaarden te stellen via de uitgifteovereenkomsten.
	Om deze percentages sociale huur en middensegment langdurig voor de doelgroep beschikbaar te houden (langdurig behoud in het segment) is het nodig om voorwaarden te stellen via de uitgifteovereenkomsten over onder andere de indexering van de huurprijs, de minimale instandhoudingstermijn, woningkwaliteit te stellen en de beheerfase te borgen via de uitgifteovereenkomsten. (Het betreft de doorwerking van de voorwaarden uit bijlage II van de Woonvisie). De gemeentelijke huisvestingsverordening heeft met regels over inkomen en voorrang de nodige voorwaarden gesteld. Het Besluit ruimtelijke ordening legt via de uitleg van de begrippen ‘sociale huurwoning’ en ‘geliberaliseerde woning voor middenhuur’ een relatie met de gemeentelijke verordening. Deze begrippen zijn geregeld in de Huisvestingsverordening.
Beslispunt	
4	Een grondexploitatie Beurskwartier te openen voor het project Beurskwartier, en vervolgens bij het openen van de grondexploitatie Beurskwartier de reeds voor dit project verstrekte voorbereidingskredieten hiermee te verrekenen.
Argumenten	
4.1	Ten behoeve van de ontwikkeling van het Beurskwartier 1 en de Foreest is een financieel kader uitgewerkt in een grondexploitatie, zodat het project ten uitvoer kan worden gebracht.
	Het project heeft een positief financieel eindresultaat. Dit resultaat, en de onderbouwing ervan worden toegelicht in de (geheime) financiële bijlage. In de grondexploitatie zijn de ramingen van grondkosten en grondopbrengsten verwerkt, met bijbehorende rente en indexeringseffecten. De grondexploitatie heeft een verwachte looptijd tot eind 2031 en een verwacht positief eindsaldo. Dit positieve eindsaldo zal naar verwachting eind 2031 kunnen worden toegevoegd aan de reserve grondexploitatie. Indien tijdens de looptijd van de grondexploitatie sprake is van tussentijdse winstnemingen, dan worden deze reeds eerder toegevoegd aan de reserve grondexploitatie.
4.2	De grondexploitatie wordt in deze fase geopend, zodat er kan worden gestart met de minnelijke verwerving van de panden aan de Croeselaan e.o.

	Op die manier kan er zo snel mogelijk duidelijkheid worden gegeven aan de eigenaren/huurders van de panden aan de Croeselaan e.o. Bij de vaststelling van het stedenbouwkundig plan zal een geactualiseerde grondexploitatie worden voorgelegd.
Kanttekeningen/Risico's	
4.1	Het opnemen van meer betaalbaar wonen in de grondexploitatie ten opzichte van de Omgevingsvisie Beurskwartier-Lombokplein heeft negatieve financiële consequenties.
	De grondexploitatie gaat uit van een hoger percentage betaalbaar wonen dan het geval was bij de vaststelling van de Omgevingsvisie Beurskwartier-Lombokplein in 2017. Dit heeft uiteraard negatieve financiële consequenties. Voor een kwantitatieve toelichting hierop verwijzen we naar paragraaf 2.16 van de geheime financiële bijlage.
4.2	De opbrengst van de woningbouw wordt pas in een later stadium zeker
	Het tenderen van de woningen wordt zo gedaan dat de gewenste kwaliteit, duurzaamheid en opbrengsten gerealiseerd kunnen worden. Echter, pas na gunning van de woningbouw zijn de opbrengsten zeker.
4.3	Mogelijk verkrijgt de gemeente geen onherroepelijk of bestemmingsplan.
	Indien we geen onherroepelijk bestemmingsplan verkrijgen voor het project Beurskwartier 1 kan dit tot vertraging en in het uiterste geval niet doorgaan van de plannen leiden. Er is geen directe aanleiding om te vermoeden dat dit het geval is.
4.4	Aan de ramingen van de grondexploitatiebegroting zijn risico's verbonden.
	Er zijn risico's op het gebied van de grondopbrengsten, het bouwprogramma, onvoorziene kosten. Zie hiervoor ook de risicoparagraaf van de financiële toelichting. De begroting houdt rekening met jaarlijks kostenstijging door inflatie. Tijdens de looptijd van het project is er gelegenheid voor tussentijdse bijsturing.

Financiën

De te ontwikkelen gronden zijn grotendeels in eigendom van de gemeente. Een deel van de kavels in het plangebied dient de komende jaren nog verworven te worden.
Voor de integrale gebiedsontwikkeling van het plangebied Beurskwartier 1 is op basis van de beschreven uitgangspunten een grondexploitatie opgesteld. In deze grondexploitatie worden de kosten en opbrengsten geraamd, en wordt het verwachte resultaat van de gebiedsontwikkeling bepaald. De opbrengsten worden gerealiseerd door de verkoop van bouwgrond ten behoeve van wonen, kantoren, horeca en andere voorzieningen.
De kosten worden met name bepaald door de grondverwerving, het bouw- en woonrijp maken van de locatie, de kosten van planontwikkeling en bijdragen aan kosten buiten het plangebied.
Om de effecten van rente en inflatie te bepalen, zijn de kosten en opbrengsten gefaseerd in de tijd. Belangrijke uitgangspunten hierbij zijn de doorlooptijd van procedures, beschikbaarheid van gronden en de geschatte opnamecapaciteit van bouwkavels door de markt.
De conclusie van de grondexploitatie is dat de kosten worden gedekt door de opbrengsten van deze gebiedsontwikkeling. Dit bestemmingsplan is daarmee financieel uitvoerbaar.
Voor een uitgebreidere toelichting zie de geheime bijlage 'Financiële toelichting grondexploitatie Beurskwartier behorende bij het bestemmingsplan'.

Vervolg

Na vaststelling wordt het vaststellingsbesluit gepubliceerd in het Stadsblad/De Brug, de Staatscourant en op het internet op de websites utrecht.nl/bestemmingsplannen en ruimtelijkeplannen.nl. Dit is voor iedereen raadpleegbaar. Het bestemmingsplan wordt samen met het vaststellingsrapport en besluit t zes weken ter inzage gelegd. Belanghebbenden die tijdig hun zienswijze hebben gegeven kunnen tegen het vaststellingsbesluit en het besluit hogere grenswaarden beroep instellen bij de Raad van State.

De indieners van zienswijzen worden via een brief op de hoogte gesteld van het vaststellingsbesluit. In de brief en in de publicatie staat aangegeven hoe belanghebbenden tegen het vaststellingsbesluit beroep in kunnen stellen bij de Raad van State.

Participatie
Participatie zal voor het Beurskwartier 1 uitgebreid plaatsvinden in de vervolgfase bij de totstandkoming van het Stedenbouwkundig Plan Beurskwartier. Voor de locatie De Foreest zal uitgebreide participatie met een klankbordgroep en overige geïnteresseerden/belanghebbenden plaatsvinden bij de totstandkoming van het Stedenbouwkundig plan van Eisen voor de Rabolocatie/De Foreest.

Communicatie
Zie hierboven onder het kopje ‘Vervolg’ op welke wijze er wordt gecommuniceerd over het besluit.

Niet-Referendabel
De Verordening raadgevend referendum is niet van toepassing:
Het betreft een raadsvoorstel inzake de vaststelling of wijziging van een bestemmingsplan (artikel 3 lid 2 onder f Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht).

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming:
- Digitaal bestemmingsplan via link naar RO publiceer
- Bestemmingsplan in pdf (bestaande uit regels, toelichting en verbeelding)
- Vaststellingsrapport
- Financiële toelichting grondexploitatie Beurskwartier behorende bij het bestemmingsplan
- Advies advocaat over juridische houdbaarheid Bestemmingsplan Beurskwartier 1

Bijlagen informatief:
- Raadsbrief

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Omgevingsrecht

Gemeente Utrecht

Vaststellingsrapport

Bestemmingsplan Beurskwartier 1

Mei 2021

Inhoud vaststellingsrapport

1 INLEIDING 4

1.1 BESTEMMINGSPLAN BEURSKWARTIER 1 4
1.2 DE OPBOUW VAN HET VASTSTELLINGSRAPPORT 4
1.3 DE VASTSTELLINGSPROCEDURE 4
1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen 4
1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan 4
1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen 4
1.3.4 Procedure voor de vaststelling 5
1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen 5

2 SAMENVATTING 6

2.1 PROCEDUREEL 6
2.2 INHOUD VAN DE ZIENSWIJZEN 6
2.3 WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERP 7
2.3.1 Wijziging van de juridische regeling naar aanleiding van zienswijzen 7
2.3.2 Ambtshalve wijziging van de juridische regeling 14
2.3.3 Wijziging van de toelichting naar aanleiding van zienswijzen 14
2.3.4 Ambtshalve wijziging van de toelichting 23

3 BESPREKING VAN VEEL GENOEMDE ONDERWERPEN 24

3.1 SLOOP EN TRANSFORMATIE PANDEN CROESELAAN, VEEMARKTPLEIN, VAN ZIJSTWEG EN VEEMARKTSTRAAT 24
3.1.1 Inleiding 24
3.1.2 Noodzaak sloop 24
3.1.3 Vervangende ruimte voor huurders: bewoners en ondernemers 25
3.1.4 Positie van en mogelijkheden voor eigenaren, verwerving 25
3.1.5 Conclusie 27
3.2 PLANSYSTEMATIEK: (TE) GLOBALE REGELS, BELEIDSREGELS 27
3.2.1 Inleiding 27
3.2.2 Het doel van flexibiliteit 27
3.2.3 Welke flexibiliteitsmogelijkheden biedt de wet 27
3.2.4 Hoe is flexibiliteit in de regels ingebouwd? 29
3.2.5 Werken met beleidsregels 30
3.2.6 Opmerkingen en bezwaren uit de zienswijzen, reactie gemeente 31
3.2.7 Conclusie 36
3.3 PARKEREN 37
3.3.1 Inleiding 37
3.3.2 Toelichting over het parkeren naar aanleiding van de zienswijzen 38
3.3.3 Zienswijzen en de reactie van de gemeente 40
3.3.4 Conclusie 41

4 BEOORDELING VAN DE ZIENSWIJZEN 42

4.1 LEESWIJZER 42
4.2 BESPREKING VAN DE ZIENSWIJZEN 42
ZIENSWIJZE 1 [BEWONER UIT KANALENEILAND] 42
ZIENSWIJZE 2 [BEWONER UIT DICHTERSWIJK-ZUID] 43
ZIENSWIJZE 3 [BEWONER UIT TERWIJDE] 44
ZIENSWIJZE 4 [EIGENAAR VAN ONROERENDE ZAKEN IN HET PLANGEBIED] 45
ZIENSWIJZE 5 [BEWONER CROESELAAN] 45
ZIENSWIJZE 6 [BEWONER CROESELAAN] 48
ZIENSWIJZE 7 [EIGENAAR-BEWONER VEEMARKTPLEIN] 53
ZIENSWIJZE 8 [BEWONER CROESELAAN] 53
ZIENSWIJZE 9 STICHTING UTRECHTSE WONINGCORPORATIES (STUW) 54
ZIENSWIJZE 10 [BEWONER CROESELAAN] 56
ZIENSWIJZE 11 [EIGENAREN CROESELAAN 91] 57
ZIENSWIJZE 12 JEMA 2017 BV / RESTAURANT UNCLE JIM, CROESELAAN 91 57
ZIENSWIJZE 13 MAJE 2015 BV / RESTAURANT RUIG, VEEMARKTPLEIN 43-44 58
ZIENSWIJZE 14 [BEWONER VEEMARKTSTRAAT] 58

ZIENSWIJZE 15 [EIGENAAR PANDEN VEEMARKTPLEIN] 59
ZIENSWIJZE 16 [EIGENAAR-BEWONER CROESELAAN] 62
ZIENSWIJZE 17 FIETSERSBOND, AFDELING UTRECHT 63
ZIENSWIJZE 18 [BEWONER CROESELAAN] 65
ZIENSWIJZE 19 [EIGENAAR-BEWONER CROESELAAN] 65
ZIENSWIJZE 20 [BEWONER CROESELAAN] 68
ZIENSWIJZE 21 [BEWONER OUDE BINNENSTAD] 71
ZIENSWIJZE 22 [BEWONERS CROESELAAN] 75
ZIENSWIJZE 23 ACTIAM 78
ZIENSWIJZE 24 RESTAURANT MIYAGI AND JONES, VEEMARKTPLEIN 42 82
ZIENSWIJZE 25 [BEWONER CROESELAAN, BUITEN HET PLANGEBIED] 83
ZIENSWIJZE 26 STEDIN 86
ZIENSWIJZE 27 CBRE, EIGENAAR HOJEL CITY CENTER II 87
ZIENSWIJZE 28 [BEWONER CROESELAAN] 89
ZIENSWIJZE 29 JAARBEURS 90
ZIENSWIJZE 30 RABOBANK, CROESELAAN 18 100
ZIENSWIJZE 31 [BEWONER CROESELAAN] 108
ZIENSWIJZE 32 [BEWONER VEEMARKTSTRAAT] 109
ZIENSWIJZE 33 URBAN INTEREST ONTWIKKELING BV 113

5 BIJLAGE: OVERZICHT VERANDERING ARTIKEL 5 EN 6 118

5.1 ARTIKEL 5, TEKST ONTWERPBESTEMMINGSPLAN 118
5.2 TABEL OMZETTINGEN EN VERANDERINGEN VAN ARTIKEL 5 121
5.3 ARTIKEL 6, TEKST ONTWERPBESTEMMINGSPLAN 123
5.4 TABEL OMZETTINGEN EN VERANDERINGEN VAN ARTIKEL 6 124

1 Inleiding

1.1 Bestemmingsplan Beurskwartier 1

Het plangebied bestaat uit:

- de locatie Beurskwartier 1 die ligt tussen het Jaarbeursplein, de bebouwing aan de Graadt van Roggenweg (zuidzijde), de hallen van de Jaarbeurs, de oostzijde van de Croeselaan en de Van Zijstweg en
- de locatie De Foreest die aan de spoorzijde van de Croeselaan ligt, tussen de Rabobank en de Jan van Foreeststraat.

Het doel van het bestemmingsplan is om de locatie Beurskwartier 1 te veranderen in een hoogstedelijk woongebied met wonen in hoge dichtheden, verschillende stedelijke functies en een tweetal parken. Op de locatie De Foreest wil de gemeente het bouwen van 60 woningen mogelijk maken.

1.2 De opbouw van het vaststellingsrapport

In hoofdstuk 2 wordt een samenvatting gegeven van de inhoud van dit rapport. Wijzigingen die naar aanleiding van zienswijzen of ambtshalve gemaakt zijn in §2.3 opgesomd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de juridische regeling, die is vastgelegd in de regels met de bijbehorende verbeelding, en de onderbouwing van de juridische regeling, die in de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen daarbij wordt gegeven. Dat onderscheid is nodig, omdat belanghebbenden die geen zienswijze hebben ingediend beroep mogen instellen tegen wijzigingen van de juridische regeling. Tegen een wijziging van de toelichting kan in beginsel geen beroep ingesteld worden.
Het verbeteren van kennelijke fouten, van de redactie of van interpunctie wordt niet vermeld.
In hoofdstuk 3 worden de onderwerpen besproken die in meerdere zienswijzen aan de orde zijn gesteld.
In hoofdstuk 4 worden de zienswijzen behandeld. De zienswijzen zijn samengevat en per onderwerp van een reactie voorzien. De behandeling van elke zienswijze eindigt met een conclusie waarin wordt aangegeven of naar aanleiding van de zienswijze het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd wordt of niet. In het geval van een wijziging verwijst de conclusie naar de paragraaf in hoofdstuk 2 waarin de wijziging is weergegeven.

1.3 De vaststellingsprocedure

1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van vrijdag 11 september tot en met donderdag 22 oktober 2020 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden zienswijzen over het ontwerp aangeboden worden aan de gemeenteraad.

1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan

Er zijn 33 zienswijzen ingediend. Eén daarvan ontving de gemeente ruim buiten de termijn.

1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen

Een zienswijze bevat de mening van een indiener. De meningen in een zienswijze of de zienswijze zelf zijn nooit goed, fout, gegrond of ongegrond. Elke zienswijze wordt zorgvuldig bestudeerd, om te bezien of het ontwerpbestemmingsplan aangepast moet worden. Als een zienswijze vragen bevat, worden die in dit vaststellingsrapport zo mogelijk beantwoord.

In dit rapport wordt de inhoud van zienswijzen weergegeven, meestal in de vorm van een samenvatting, maar vaak ook wordt de tekst van een zienswijze gekopieerd. Voor een betere leesbaarheid zijn verwijzen de samenvattingen of weergaven steeds op dezelfde manier naar regels van het ontwerpbestemmingsplan, ook als de indiener andere methoden hanteert. Dit rapport gebruikt ook de termen van het ontwerpbestemmingsplan, bijvoorbeeld “toelichting” in plaats van “plantoelichting” of “functie” in plaats van “bestemming”.
In verband met de privacy van indieners worden de zienswijzen niet openbaar gemaakt. Burgemeester en wethouders en de gemeenteraad krijgen wel van alle zienswijzen een kopie toegestuurd, zodat zij de volledige zienswijze kunnen lezen en bijvoorbeeld kunnen nagaan waar de indiener woont.
Als een zienswijze niet aan de wettelijke eisen voldoet, wordt de indiener, als haar of zijn adres bekend is, in de gelegenheid gesteld om daar alsnog voor te zorgen. Bij een te laat ingediende zienswijze wordt alleen aan de wettelijke eis voldaan, als de indiener kan aantonen dat het op tijd indienen redelijkerwijs niet mogelijk was. Zienswijzen die uiteindelijk nog steeds niet aan de wettelijke eisen voldoen worden buiten behandeling gelaten. De zienswijze wordt wel doorgestuurd naar de gemeenteraad, zodat de gemeenteraad kennis kan nemen van de zienswijze.

1.3.4 Procedure voor de vaststelling

Het college van burgemeester en wethouders bereidt de vaststelling van het bestemmingsplan voor. De voorbereiding bestaat uit de beoordeling of het ontwerpbestemmingsplan nog aangepast moet worden, bijvoorbeeld naar aanleiding van de zienswijzen. Vervolgens stelt het college de gemeenteraad voor het bestemmingsplan, zo nodig met wijzigingen ten opzichte van het ontwerp, vast te stellen.
De gemeenteraad kan de indieners van zienswijzen in de gelegenheid stellen om hun zienswijze tijdens een raadsinformatiebijeenkomst toe te lichten. Op zo’n bijeenkomst kunnen de raadsleden vragen stellen aan indieners en ook aan ambtenaren die bij de vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan betrokken zijn.
Voordat de voltallige gemeenteraad het bestemmingsplan vaststelt, wordt het voorstel van het college besproken in de raadscommissie Stad en Ruimte. In de commissie vindt een politieke discussie plaats. De verantwoordelijke wethouder is daarbij aanwezig en wordt in de gelegenheid gesteld te reageren op de mening van de leden van de raadscommissie. De raadscommissie bepaalt of een nadere bespreking in de gemeenteraad nog nodig is of dat het bestemmingsplan als hamerstuk geagendeerd kan worden.
De gemeenteraad stelt het bestemmingsplan vervolgens, al dan niet als hamerstuk, vast.

1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen

De vaststellingsprocedure is beschreven in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Dat artikel verwijst weer naar Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, de zogenaamde uniforme, openbare voorbereidingsprocedure.
Op grond van artikel 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht moeten zienswijzen binnen de daarvoor gestelde termijn van zes weken worden ingediend. Op grond van artikel 6:9, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht, is bij verzending per post een zienswijze op tijd ingediend, als hij voor het einde van de termijn ter post is bezorgd en de zienswijze niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

2 Samenvatting

2.1 Procedureel

Zienswijze 33 is buiten de termijn ontvangen (zie ook §1.3.1 en §1.3.5 van dit rapport). De indiener is in gelegenheid gesteld om de termijnoverschrijding toe te lichten. In het antwoord van 4 november 2020 laat indiener weten dat hij meent dat de zienswijze op tijd is bezorgd. Uit artikel 2.15 van de Algemene Wet bestuursrecht volgt volgens indiener dat hij de zienswijze per e-mail kon indienen en dat heeft hij op 22 oktober, dus binnen de termijn gedaan, op het e-mailadres van de gemeenteraad. Deze redenering is moeilijk te volgen nu in de publicatie over de terinzagelegging van het bestemmingsplan Beurskwartier 1 staat: “U kunt uw mening niet via een e-mail geven, maar wel door een formulier op onze website digitaal in te vullen.” Indiener wijst op de jurisprudentie over dit onderwerp (onder meer de uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State met de nummers ECLI:NL:RVS:2012:BX8302 (26 september 2012) en 201208074/1/R2 (17 juli 2013)) en voert aan dat daaruit blijkt dat indiener in de gelegenheid moest worden gesteld om de zienswijze alsnog op de correcte wijze in te dienen. Dat lijkt inderdaad het geval, zodat de gemeente de zienswijze in behandeling neemt. Als deze zienswijze tot een beroep bij de rechter leidt, zal de gemeente de rechter wellicht vragen om een oordeel in dit specifieke geval. Omdat de zienswijze na de termijn alsnog op papier is binnengekomen, was het niet nodig om een herstelmogelijkheid te bieden aan indiener.

Alle andere zienswijzen voldoen aan de wettelijke eisen.

2.2 Inhoud van de zienswijzen

De zienswijzen zijn te verdelen in zienswijzen die ingediend zijn door bewoners die in of bij het plangebied wonen, zienswijzen van de restauranthouders in het plangebied en zienswijzen die zijn ingediend door de grote kantoren en bedrijven die rond het plangebied gevestigd zijn.
De bewoners van een huis dat de gemeente wil aankopen voor de transformatie van een gebied uiten hun twijfels en bezwaren over de nut en noodzaak daarvan. De meeste van deze bewoners zitten bepaald niet op zo’n ingrijpende verandering te wachten. De bewoners vragen ook hoe het nu verder gaat: hebben ze bijvoorbeeld recht op een vervangende woning? De veel gemaakte vragen en opmerkingen bespreken we in §3.1.
De restauranthouders hebben vergelijkbare vragen en opmerkingen en zij willen bijvoorbeeld weten of ze de kans krijgen om een nieuwe zaak te beginnen. In §3.1.3.2 bespreken we hun positie.
In de zienswijzen van de grote kantoren en bedrijven komen twee onderwerpen vaak aan de orde: de opzet van de regels van het bestemmingsplan die “rechtsonzeker” zouden zijn en als tweede betwijfelt een aantal van deze indieners of de gemeentelijke ambitie over het parkeren buiten het plangebied mogelijk is. De plansystematiek wordt uitgebreid besproken in §3.2 en het parkeren komt aan de orde in §3.3.
De indieners stellen nog tal van andere onderwerpen aan de orde die in hoofdstuk 4 besproken worden.
De zienswijzen hebben geleid tot grotere en kleinere aanpassingen van het bestemmingsplan die in de volgende paragraaf terug te vinden zijn. De grootste aanpassing is dat de regels in de artikelen 5 en 6, de artikelen die de basis vormen van de bouw van Beurskwartier 1 en De Foreest, verduidelijkt zijn. De inhoud van de regels is overigens vrijwel gelijk gebleven, al zijn we wel tegemoetgekomen aan de zienswijzen door onder meer de inhoud van het programma te begrenzen, een minimale omvang van het noordelijke park vast te leggen, de verplichting in de regels op te nemen om het effect van hogere bebouwing op de omgeving te betrekken bij het besluit over een vergunningaanvraag en door het exacte aantal gebouwen in de vorm van een toren en een indicatie van de locatie daarvan in de regels op te nemen.

2.3 Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp

Hieronder worden eerst wijzigingen van de juridische regeling, dat wil zeggen wijzigingen in de regels of wijzigingen van de verbeelding, opgesomd.
Vervolgens worden de wijzigingen in de toelichting en de bijlagen daarbij, weergegeven.

2.3.1 Wijziging van de juridische regeling naar aanleiding van zienswijzen

2.3.1.1 Aanpassing artikel 5

Artikel 5 wordt in zijn geheel vervangen door:

[Artikel 5]

5.1 Doel van de functie

Op een locaties met de functie Woongebied wordt een transformatie naar een hoogstedelijk woongebied voor gezond, stedelijk leven, met een goede mix van woningen, centrumfuncties, groen en een fijnmazig verkeersnetwerk voor langzaam verkeer beoogd. De leden 5.2 tot en met 5.5 bevatten de voorwaarden waaronder deze transformatie gestalte moet krijgen.

5.2 Activiteiten die bij de functie passen

1. Op een locatie met de functie Woongebied zijn de volgende activiteiten met inachtneming van de in de leden 5.4 en 5.5 gestelde regels toegestaan:
   a. wonen en de daarbij behorende activiteiten die voldoen aan de regels over de activiteit wonen en het gebruik van de woning, waarbij geldt dat er maximaal 3.384 woningen toegestaan zijn en de bruto vloeroppervlakte van alle woningen gezamenlijk in totaal niet meer dan 223.500m² bedraagt;
   b. zelfstandige kantoren, maximaal 50.000m² bedrijfsvloeroppervlak;
   c. voorzieningen, in totaal maximaal 15.000m² bedrijfsvloeroppervlak, in de vorm van:
      - activiteiten die bij een levendig stadscentrum horen, te weten winkels, waaronder afhaalzaken, in totaal maximaal 2.600m² bedrijfsvloeroppervlak, het verlenen van diensten, horeca, met uitzondering de categorieën A1 en A2 van de Lijst van Horeca-activiteiten en in totaal maximaal 7.500m² bedrijfsvloeroppervlak, sport, vermaak, cultuur, medische en paramedische diensten en andere publieksfuncties;
      - bedrijfsactiviteiten van bedrijven in categorie A en B1 van de Lijst van bedrijven in de woonomgeving;
      - onderwijs, kinderopvang;
      - activiteiten die horen bij de activiteiten die in dit onderdeel genoemd zijn, zoals het aanleggen, inrichten, gebruiken en in stand houden van, tuinen, erven, daktuinen, dakterrassen, parkeervoorzieningen voor deelauto's, fietsen of voertuigen van mensen met een beperking, waterberging, toegangspaden, ontsluitingswegen, voorzieningen voor het verzamelen en afvoeren van afval.
2. In de openbare ruimte zijn toegangspaden, ontsluitingswegen, groenvoorzieningen, verblijfsgebied, terrassen, ongebouwde voorzieningen voor parkeren en het stallen van fietsen, voorzieningen voor het verzamelen en afvoeren van afval, waterberging, nutsvoorzieningen en de daarbij horende activiteiten toegestaan, waarbij de volgende regels in acht genomen worden:
   a. de inrichting van de openbare ruimte voldoet aan de volgende voorwaarden:
      - de inrichting van het gebied legt ecologische verbindingen met de gebieden rond het plangebied;
      - in het noordelijke deel van het plangebied komt een park met een minimaal oppervlak van 3.000m2;

- de inrichting van het gebied houdt rekening met de gevolgen van klimaatverandering, zoals wateroverlast en hoge temperaturen en voldoet aan de gemeentelijke toegankelijkheidseisen;
- de voorzieningen voor autoverkeer zijn beperkt tot uitsluitend de voorzieningen die nodig zijn voor het laden en lossen en voor het parkeren van deelauto's, hulpdiensten en auto's van invaliden; in de openbare ruimte is op of boven maaiveldniveau geen plaats voor het parkeren van andere auto's;

b. terrassen bij horecagelegenheden zijn toegestaan, als het gecumuleerde langtijdgemiddelde geluidniveau van het geluid dat op het terras veroorzaakt wordt, zoals stemgeluid, op de gevels van omliggende geluidgevoelige functies niet meer bedraagt dan 55 dB(A) voor de dagperiode (7–19 uur), 50 dB(A) voor de avondperiode (19–23 uur) en 45 dB(A) voor de nachtperiode (23–7 uur).

5.3 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. opslag, anders dan tijdelijke opslag in verband met het bouwen, van goederen met een totale stapelhoogte van meer dan 4 meter op onbebouwde gronden;
2. het gebruiken van ruimtes voor shisha lounges en belhuizen.

5.4 Nieuwe activiteiten alleen met vergunning

1. Het is verboden om zonder vergunning activiteiten te starten. De vergunning wordt verleend als voldaan wordt aan de beoordelingsregels van lid 5.5.
2. Het verbod onder 1 is niet van toepassing op bestaande activiteiten en op de activiteiten die in lid 5.2 onder 2 genoemd worden.

5.5 Voorwaarden voor een vergunning

1. Burgemeester en wethouders verlenen de vergunning van lid 5.4 alleen voor activiteiten en voorzieningen die in lid 5.2 worden genoemd, die niet in strijd zijn met de regels in lid 5.3 en als voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:
   a. een bouwwerk wordt gebouwd en gebruikt in overeenstemming met lid 5.2;
   b. gebouwen voldoen aan de volgende voorwaarden:
      - gebouwen vormen gesloten bouwblokken;
      - de hoogte van een gebouw bedraagt maximaal 30 meter; een hoogte tot 45 meter is ook toegestaan en er mogen maximaal 8 gebouwen in de vorm van een toren gebouwd worden die hoger zijn dan 45 meter, met een maximale hoogte van 90 meter en een maximale breedte van 30 meter, als die hogere bebouwing geen onevenredige hinder voor de omgeving veroorzaakt;
      - een gebouw in de vorm van toren dat hoger is dan 45 meter staat ter plaatse of in de nabijheid van de locatie die in bijlage 5, Schets van de locatie van de torens, bij de regels is aangegeven en heeft een grondvlak van maximaal 750m^2 en maximale hoogte van 90 meter als de locatieaanduiding van het gebouw in die bijlage een rode kleur heeft en in de andere gevallen een grondvlak van maximaal 650m^2 en een maximale hoogte van70 meter; de omvang van het grondvlak wordt op 45 meter hoogte gemeten;
   c. de situering van de bouwblokken laat voldoende ruimte voor ecologische verbindingen met de gebieden rond het plangebied, een park in het noordelijke deel van minimaal 3.000 m2 en voor maatregelen in verband met de gevolgen van klimaatverandering, zoals wateroverlast en hoge temperaturen;
   d. een gebouw levert een evenredige bijdrage aan het beheersen en beperken van de gevolgen

van de klimaatverandering bijvoorbeeld met maatregelen die leiden tot een efficiënt energiegebruik, voorzieningen voor waterafvoer of groene daken op de lagere gebouwen;

e. de activiteiten die op de begane grond van een gebouw plaatsvinden doen geen afbreuk aan de beleving van een levendig straatbeeld;

f. geluidsonderzoek toont aan hand van de door het Rijk uitgegeven Handreiking Meten en Rekenen Industrielawaai aan dat de geluidbelasting door activiteiten of installaties die bij de representatieve bedrijfssituaties van de Jaarbeurs horen op het moment van een aanvraag binnen de onderstaande normen blijft:
   - op de gevel van een woning of van een andere geluidsgevoelige verblijfsruimte mag het langtijdgemiddelde geluidniveau van 7-19 uur niet meer zijn dan 45 dB(A), van 19-23 uur niet meer dan 40 dB(A) en van 23-7 uur niet meer dan 35 dB(A); vanaf de vierde bouwlaag zijn waarden toegestaan die maximaal 5 dB(A) hoger zijn dan de genoemde waarden;
   - op de gevel van een woning of van een andere geluidsgevoelige verblijfsruimte mag het maximale geluidniveau van 7-19 uur niet meer zijn dan 70 dB(A), van 19-23 uur niet meer dan 65 dB(A) en van 23-7 uur niet meer dan 60 dB(A);

g. geluidsonderzoek toont aan hand van de door het Rijk uitgegeven Handreiking Meten en Rekenen Industrielawaai aan dat de geluidbelasting door installaties van de kantoren aan de Graadt van Roggenweg op het moment van een aanvraag binnen de onderstaande normen blijft:
   - op de gevel van een woning of van een andere geluidsgevoelige verblijfsruimte mag het langtijdgemiddelde geluidniveau van 7-19 uur niet meer zijn dan 50 dB(A), van 19-23 uur niet meer dan 45 dB(A) en van 23-7 uur niet meer dan 40 dB(A);
   - op de gevel van een woning of van een andere geluidsgevoelige verblijfsruimte mag het maximale geluidniveau van 7-19 uur niet meer zijn dan 70 dB(A), van 19-23 uur niet meer dan 65 dB(A) en van 23-7 uur niet meer dan 60 dB(A);

h. voorzieningen in de ondergrond die nodig zijn voor het functioneren van het bouwwerk passen bij een doelmatige verdeling van het gebruik van de ondergrond en doorboren de scheidingslaag tussen de het eerste en het tweede waterhoudend pakket alleen als daar een dringende reden voor is;

i. de totale parkeerbehoefte van alle functies, berekend volgens de algemene regels over het realiseren van voldoende parkeergelegenheid, met de systematiek die in de toelichting is beschreven, mag het aantal van 1.359 parkeerplaatsen niet overschrijden.

2. Burgemeester en wethouders houden bij de beoordeling of een aanvraag voldoet aan de voorwaarden rekening met eerder verleende vergunningen.

5.6 Uitvoering en voortgangsbewaking

1. Burgemeester en wethouders stellen de Beleidsregels Uitvoering programma Beurskwartier 1 vast om de beoordelingscriteria die in lid 5.5 worden opgesomd in te vullen of te verduidelijken. Voor zover over het betreffende beoordelingscriterium beleidsregels zijn gesteld, beoordelen burgemeester en wethouders aan de hand van de Beleidsregels Uitvoering programma Beurskwartier 1 of een aanvraag voldoet aan de beoordelingscriteria. Als de beleidsregels worden gewijzigd, treden de gewijzigde beleidsregels in de plaats van de daarvoor geldende beleidsregels. De beleidsregels gaan over:

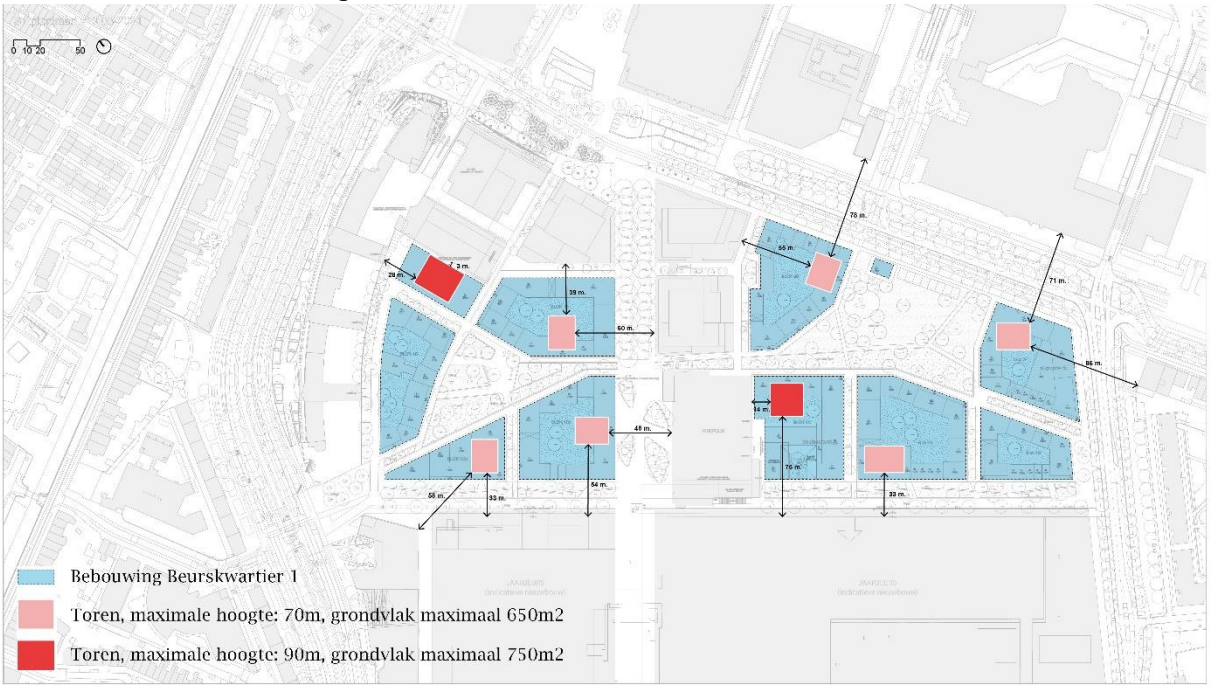
   a. de wijze waarop de situering van gebouwen of delen van gebouwen geen onevenredige hinder voor de omgeving veroorzaken, waarbij de beleidsregels in ieder geval de aspecten schaduwwerking en windhinder betrekken en de beleidsregels locaties mogen aanwijzen voor gebouwen die hoger zijn dan 30 meter aanvaardbaar zijn;

   b. de wijze waarop de situering van gebouwen voldoende bijdraagt een ecologische

verbindingen, groen en de gevolgen van klimaatverandering;
   c. wanneer een gebouw een evenredige bijdrage levert aan het beheersen en beperken van de gevolgen van klimaatverandering;
   d. welke activiteiten geen afbreuk doen aan een levendig straatbeeld.
2. Over de voortgang van de realisering van het in lid 5.1 beschreven doel leggen burgemeester en wethouders vanaf 1 januari 2023 jaarlijks verantwoording af in een voortgangsrapport.
3. Het voortgangsrapport bevat in ieder geval de volgende onderdelen:
   a. een overzicht van de gerealiseerde onderdelen van het programma voor het Beurskwartier;
   b. een overzicht van de onderdelen van het programma voor het Beurskwartier die vergund of in uitvoering zijn;
   c. een evaluatie van de invulling, de planning en de fasering van het project;
   d. een conclusie waaruit blijkt of het programma, de beoogde stedenbouwkundige invulling, de fasering of de planning veranderd moeten worden.

Onderstaande kaart is, als bijlage 5 aan de regels toegevoegd. De kaart hoort bij de regels in onderdeel 1b van lid 5.5.

Schets van de locatie van de gebouwen in de vorm van een toren



In de bijlage is de volgende toelichtende tekst opgenomen:

Locatie torens

Voor de beoordeling van de regel in artikel 5, lid 5.5, onderdeel 1b, onder III, zijn bovenstaande aanduidingen van toepassing. De rose en rode vlakjes geven de locatie van de toren aan.

Toelichting van de wijziging:
Er is een aantal zienswijzen over de begrijpelijkheid, de juridische houdbaarheid en de systematiek ingediend. Deze zienswijzen worden besproken in §3.2 van dit rapport. Uit de conclusie, zie §3.2.7, volgt dat de regels herschikt moeten worden. De oorspronkelijk tekst is opgenomen in §5.1 van dit rapport. In de tabel van §5.2 is aangegeven hoe de regels verplaatst zijn en welke regels geschrapt zijn.
Naast deze technische aanwijzingen zijn ook aanpassingen doorgevoerd naar aanleiding van de zienswijzen die wezen op de rechtsonzekerheid in verband met het onbegrensd toelaten van voorzieningen (nu begrensd: maximaal 15.000m²) en detailhandel (nu begrensd: maximaal 2.600m²) en in verband met het onbegrensd toestaan van bebouwing tot 90 meter hoog. De regels

geven nu aan dat die hoogte op 8 plaatsen mogelijk is, met een grondvlak van maximaal 650m² en dat de situering ervoor moet zorgen dat er geen onevenredige hinder voor de omgeving is.
Naar aanleiding van het verzoek om een minimum oppervlak toe te kennen aan het park dat in het noordelijke deel van het plangebied wordt aangelegd (minimaal 3.000m²).
Ook de wens van indieners om meer duidelijkheid te geven over de hogere bebouwing en aandacht voor schaduwwerking en windhinder van die bebouwing is in de regels, namelijk in lid 5.5 met de daarbij horende bijlage, verwerkt.
Ambtshalve is het percentage sociale woningbouw geschrapt, omdat er in de Utrechtse plansystematiek niet met dergelijke percentages gewerkt wordt. De realisering van het aandeel sociale woningbouw wordt nu geborgd in een raadsbesluit over de grondexploitatie dat zal doorwerken in de uitgifte van gronden aan en overeenkomsten met de ontwikkelaar van de gebouwen.

2.3.1.2 Aanpassing artikel 6

De verbetering van de plansystematiek van artikel 5 is doorgevoerd in artikel 6. De oorspronkelijk tekst van artikel 6 is opgenomen in §5.3 van dit rapport. In de tabel van §5.4 is aangegeven hoe de regels verplaatst zijn en welke regels geschrapt zijn. De voorwaardelijke verplichting over het geluid (lid 6.3, onder 2a) is afgestemd op de vergelijkbare regels in artikel 5. En ook de regel over sociale woningbouw is geschrapt (zie de paragraaf hiervoor).
Omdat het plandeel Beurskwartier mag voorzien in de winkelbehoefte voor het hele plangebied, is de mogelijkheid om winkels te realiseren geschrapt uit lid 6.2.
Om de bereikbaarheid van het parkeerterrein van de Rabobank te garanderen is een nieuw lid 6.4 ingevoegd, waarin behoud van de bereikbaarheid als voorwaardelijke verplichting is opgenomen.
Artikel 6 luidt nu:

[Artikel 6 Wonen]

6.1 Doel van de functie

Op locaties met de functie Wonen wordt een transformatie naar, in hoofdzaak, woningen beoogd. De leden 6.2 tot en met 6.5 bevatten de voorwaarden waaronder deze transformatie gestalte moet krijgen.

6.2 Activiteiten en voorzieningen die zijn toegestaan

Op een locatie met de functie Woongebied zijn de volgende activiteiten met inachtneming van de in de leden 6.3 tot en met 6.5 gestelde regels toegestaan:

1. wonen en de daarbij behorende activiteiten die voldoen aan de regels over de activiteit wonen en het gebruik van de woning, waarbij geldt dat er maximaal 60 woningen zijn toegestaan;
2. in het noordelijke deel, op de locaties waar een bouwhoogte van 30m is toegestaan, is op de begane grond en de eerste verdieping een centrumfunctie met een bruto vloeroppervlakte van maximaal 350 m² toegestaan; de centrumfunctie mag ruimte bieden aan de volgende activiteiten:
   a. activiteiten die bij een levendig stadscentrum horen, met uitzondering van het exploiteren van winkels of afhaalzaken: het verlenen van diensten, sport, vermaak, cultuur, medische en paramedische diensten en andere publieksfuncties;
   b. horeca, met uitzondering de categorieën A1 en A2 van Lijst van Horeca-activiteiten;
   c. lichte bedrijfsactiviteiten door bedrijven in categorie A en B1 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving;
   d. kinderopvang.

6.3 Nieuwe activiteiten alleen met vergunning

1. Het is verboden om zonder vergunning activiteiten te starten. De vergunning wordt verleend als voldaan wordt aan de beoordelingsregels in onderdeel 2 van dit lid en de activiteiten niet in strijd zijn met de leden 6.4 en 6.5.

2. Burgemeester en wethouders verlenen een vergunning alleen voor activiteiten en voorzieningen die in lid 6.2 worden genoemd en als het beoogde bouwwerk aan de volgende voorwaarden voldoet:
   a. geluidsonderzoek toont aan hand van de door het Rijk uitgegeven Handreiking Meten en Rekenen Industrielawaai aan dat de geluidbelasting door het gebruiken van of door activiteiten van het parkeerterrein dat aangrenzend aan de functie Wonen aan de spoorzijde ligt op het moment van een aanvraag binnen de onderstaande normen blijft;
      - op de gevel van een woning of van een andere geluidsgevoelige verblijfsruimte mag het langtijdgemiddelde geluidniveau van 7-19 uur niet meer zijn dan 45 dB(A), van 19-23 uur niet meer dan 40 dB(A) en van 23-7 uur niet meer dan 35 dB(A); vanaf de vierde bouwlaag zijn waarden toegestaan die maximaal 5 dB(A) hoger zijn dan de genoemde waarden;
      - op de gevel van een woning of van een andere geluidsgevoelige verblijfsruimte mag het maximale geluidniveau van 7-19 uur niet meer zijn dan 70 dB(A), van 19-23 uur niet meer dan 65 dB(A) en van 23-7 uur niet meer dan 60 dB(A);
   b. een gebouw is niet hoger dan de hoogte die de aanduiding 'maximale bouwhoogte (m) op een locatie aangeeft, waarbij een gebouw maximaal 4 bouwlagen heeft op locaties met een maximum bouwhoogte van 15 meter en maximaal 9 bouwlagen op locaties met een maximum bouwhoogte van 30 meter;
   c. alle ingangen van woningen en bij de woning horende gebouwen zijn toegankelijk voor mensen met een beperking;
   d. een woning met woonruimten die allemaal of allemaal op één na op dezelfde verdieping liggen, wordt gebouwd als een nultredenwoning.

6.4 Voorwaardelijke verplichting toegang parkeerterrein

Activiteiten die tot gevolg hebben dat de bestaande inrit van het parkeerterrein dat aangrenzend aan de functie Wonen aan de spoorzijde ligt geblokkeerd wordt zijn pas toegestaan op het moment dat het parkeerterrein via een nieuwe inrit bereikbaar is.

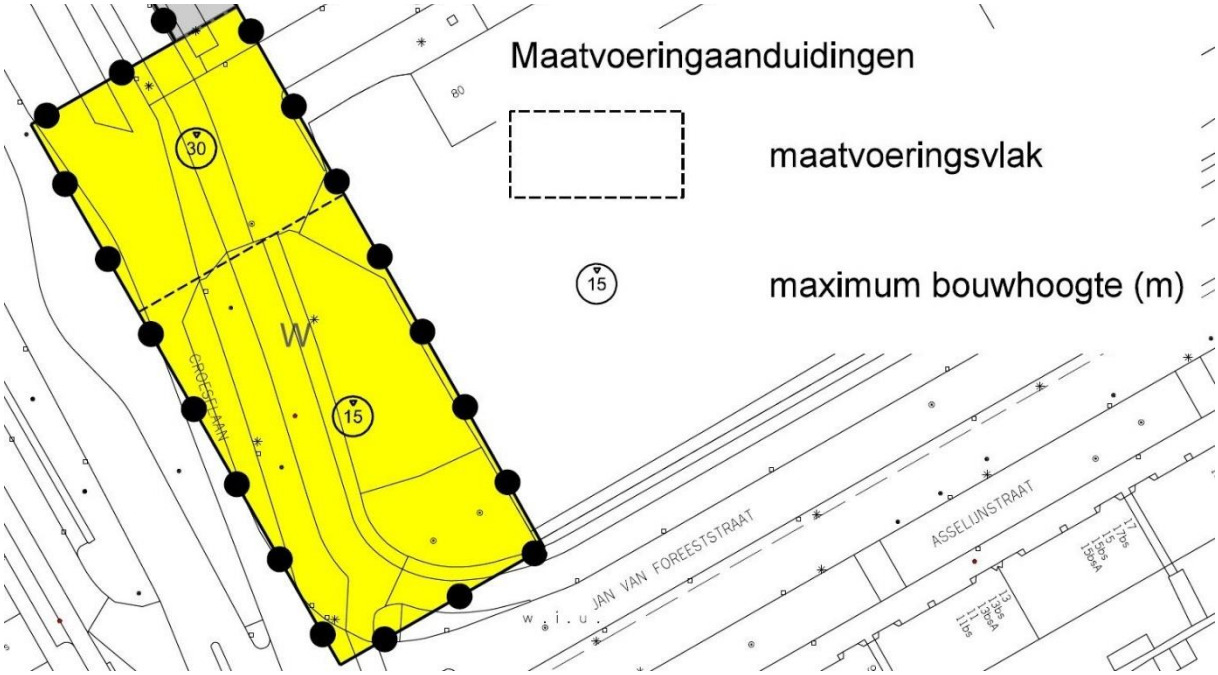
6.5 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. opslag, anders dan tijdelijke opslag in verband met het bouwen, van goederen met een totale stapelhoogte van meer dan 4 meter op onbebouwde gronden;
2. het gebruiken van ruimtes voor shisha lounges, afhaalzaken en belhuizen.

2.3.1.3 Bouwhoogtes De Foreest zichtbaar op de verbeelding (plankaart)

Om de aangepaste stedenbouwkundige invulling van De Foreest te verankeren in de juridische regeling zijn de bouwhoogtes opgenomen. Op de kop van De Foreest (noordzijde) is op de verbeelding een maximale bouwhoogte van 30 meter vastgelegd, met aan de Croeselaan een maximale gevelbreedte van 25 meter. Aan de rest van de locatie met de functie Wonen is op de verbeelding een maximale bouwhoogte van 15 meter vastgelegd. Hieronder is de wijziging op de verbeelding met aanvulling van de legenda weergegeven.



2.3.1.4 Aanpassing noordelijke grens van de functie Groen op de verbeelding (plankaart)

De grens van de functie Groen is op de juiste perceelsgrens gelegd.

ontwerp	*versie vaststelling*

2.3.1.5 Artikel 18 in overeenstemming met het Besluit ruimtelijke ordening

Een indiener wees erop dat het overgangsrecht in overeenstemming moet zijn met artikel 3.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening.
In artikel 18 wordt “[tijdstip van] vaststelling” vervangen door “[tijdstip van] inwerkingtreding”.

2.3.2 Ambtshalve wijziging van de juridische regeling

Ter verduidelijking van de aangepaste regels in artikel 5 en 6 over de geluidsbelasting van woningen en andere geluidsgevoelige verblijfsruimten is aan de begrippenlijst in bijlage 1 bij de regels het begrip “geluidsgevoelige verblijfsruimte” toegevoegd met de volgende uitleg:
Een verblijfsruimte in een woning of in een gebouw dat in artikel 1.2, onderdeel 1, van het Besluit geluidhinder als “ander geluidsgevoelig gebouw” is aangewezen.

2.3.3 Wijziging van de toelichting naar aanleiding van zienswijzen

2.3.3.1 Diverse aanpassingen, volgend uit de wijzigingen van de regels

- Aan §2.2.1 is de volgende alinea toegevoegd:
  Dit bestemmingsplan kent aan drie locaties functie toe die als doel hebben om de bestaande toestand te transformeren naar een woonwijk (de functie Woongebied, artikel 5), een park (de functie Groen, artikel 3) een rij woningen (de functie Wonen, artikel 6). Bij de functies Woongebied en Wonen zijn het doel en de daarbij horende activiteiten globaal beschreven om een flexibele uitvoering mogelijk te maken. Daardoor is de werking van artikel 11 voor de locaties met die functies niet zo duidelijk. Vanwege die onduidelijkheid is in de regels van beide functies een vergunningstelsel opgenomen, zodat burgemeester en wethouders kunnen toetsen of een activiteit past en belanghebbenden de mogelijkheid krijgen om bezwaar te maken tegen de uitkomst van die toets.
- In de paragrafen 2.2.3.4 (ontwerp: 2.2.3.3) en 2.2.3.5 (ontwerp: 2.2.3.4) zijn veranderingen van artikel 5 verwerkt, zoveel mogelijk in lijn met de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. De belangrijkste aanpassingen zijn:
  - de toevoeging van een inleiding aan §2.2.3.4 (ontwerp: 2.2.3.3) die luidt:
    De werking van het artikel
    De regels in artikel 5 bieden de juridische grondslag voor de transformatie van het plangebied Beurskwartier 1, overigens samen met de regels van artikel 6 met regels voor het plandeel De Foreest en de regels van artikel 3 voor het aanleggen van het zuidelijke park. Op grond van de regels van artikel 5 is "het starten van een activiteit", zoals het bouwen, alleen toegestaan met een vergunning. Een vergunningaanvraag moet voldoen aan de kaders van lid 5.2, waarin het programma dat in paragraaf 2.2.3.3 is beschreven is verwerkt. En de aanvraag moet ook voldoen aan de normen die in lid 5.5 staan. Die normen bieden vaak nogal wat interpretatieruimte. Daarom is in lid 5.6 bepaald dat burgemeester en wethouders beleidsregels moeten opstellen waarin verduidelijkt wordt in welke gevallen een aanvraag aan zo'n norm van lid 5.5 voldoet, zie ook de vorige paragraaf.
  - de wijziging van de toelichting op het vergunningsysteem, waarbij onderstaande tekst in de plaats komt van de toelichting in het ontwerp onder het kopje “bouwen met een vergunning”:
    Bouwen mag alleen met vergunning
    Het vergunningsysteem is opgenomen in de leden 5.4 en 5.5. De regels in dit lid gaan voor de regels die in hoofdstuk 3 staan.
    In onderdeel 1 van lid 5.4 staat dat het verboden is om "zonder vergunning activiteiten te starten". In het tweede lid wordt verduidelijkt dat een bestaande activiteit zonder vergunning toegestaan is en ook dat de gemeente zichzelf geen vergunning hoeft te verlenen om de openbare ruimte in te richten, als die inrichting past in de regels van lid 5.2, onderdeel 2.
    Wat is "een activiteit starten"? Met deze zinsnede bedoelen wat dat iemand iets gaat doen op een locatie waar dat op dat moment nog niet is toegestaan. In het vakjargon in de ruimtelijke ordening wordt dat een "gebruiksverandering" genoemd. Iemand die volgens de aangegeven route van het Jaarbeursplein naar de Jaarbeurs loopt, start geen activiteit, want het gebruiken van die looproute is nu al toegestaan. Iemand die een woning bouwt op die looproute start wel nieuwe activiteiten, namelijk de activiteit bouwen en vervolgens de activiteit wonen. Op grond van lid 5.4 is dus geen vergunning nodig voor de wandeling maar wel voor het bouwen en het wonen.

Het toetsen van een vergunningaanvraag
Een aanvraag moet natuurlijk voldoen aan het eerste onderdeel van lid 5.2. De regels in dat lid gaan vooral over welke activiteiten zijn toegestaan en in welke omvang. Om aan het doel van de functie te voldoen, moet er ook voor gezorgd worden dat de ruimte kwalitatief goed wordt gebruikt, met als eindresultaat "een goede ruimtelijke ordening" (artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening). De regels die, in aanvulling op lid 5.2, daarvoor moeten zorgen staan in lid 5.5.

- de toelichting op de regels over de bouwblokken en de bouwhoogtes in lid 5.5, die luidt: Onderdeel 1b bevat de voorwaarden die gesteld worden aan de bouwblokken. De gebouwen in Beurskwartier 1 moeten een aantal gesloten bouwblokken vormen. Een gesloten bouwblok houdt in dat hoofdgebouwen zo aan elkaar gebouwd zijn, dat een binnenterrein ontstaat dat aan alle zijden omgeven is door de hoofdgebouwen of dat er één heel groot gebouw wordt gebouwd met een ruim binnenterrein. Delen van de bouwblokken die hoger zijn dan 30 meter mogen geen onevenredige hinder voor de omgeving veroorzaken. Onderdeel 1b bepaalt verder dat er niet meer dan 8 gebouwen mogen zijn die hoger zijn dan 45 meter, met een maximale hoogte van 90 meter. Omdat schaduwwerking en windhinder vooral een probleem kunnen worden bij de hogere gebouwen, is aan de regels een kaartje toegevoegd (bijlage 5 bij de regels: "Schets van de locatie van de torens"), met een indicatie van de plek waar de torens gebouwd kunnen worden. Uit de verkennende bezonningsstudie die de gemeente op basis van dat kaartje heeft gedaan lijkt de schaduwwerking van torens op de aangegeven plekken geen onevenredig effect te hebben op de omgeving, zie de Verkennende bezonningsstudie (mei 2021) (bijlage 22).

- In §2.2.4.4 (ontwerp: 2.2.4) zijn de veranderingen van artikel 6 verwerkt (de aanpassing van het programma: zie hieronder in §2.3.3.2).
- De wijziging van artikel 18 (§2.3.1.5 van dit rapport) is verwerkt in §2.6 van de toelichting.

2.3.3.2 Toevoeging van een paragraaf waarin het programma nader wordt toegelicht
In de zienswijzen staan suggesties om het kantoorprogramma een andere invulling te geven. Andere zienswijzen vragen om een begrenzing of om een nadere onderbouwing van onderdelen van het programma. In het ontwerpbestemmingsplan is het programma dat in de omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein onverkort en zonder nader onderzoek overgenomen. Het kantoorprogramma is namelijk gebaseerd op jarenlang beleid en er zijn tot op heden geen signalen die wijzen op de noodzaak dat beleid te veranderen.
Naar aanleiding van de zienswijzen hebben we alsnog onderzoek laten verrichten naar de behoefte aan voorzieningen in het bestemmingsplangebied. Het resultaat daarvan is verwerkt in een extra paragraaf in de toelichting die hieronder is weergegeven. In die paragraaf wordt ook het kantoorprogramma toegelicht. De rapporten die genoemd worden, zijn als bijlage aan de toelichting toegevoegd.

In §2.2.3 wordt een paragraaf ingevoegd met de volgende tekst:
2.2.3.3 Programma voor Beurskwartier 1
Het programma voor de gebouwen dat in de omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein staat is volgens de onderstaande tabel in het bestemmingsplan opgenomen.

Programma Beurskwartier		
	omgevingsvisie	*bestemmingsplan*
wonen	208.500	223.500
– wonen of werken	15.000	–
werken	50.000	–
– kantoren	–	50.000
totaal overige voorzieningen	15.000	15.000
– plint grootschalig	4.000	–
– plint kleinschalig	1.000	–
– voorzieningen	10.000	–
– winkels en afhaalzaken	–	2.600

- dienstverlening	-	toegestaan
- horeca	-	7.500
- maatschappelijk	-	toegestaan
- lichte bedrijfsactiviteiten	-	toegestaan
- niet benoemd	-	2.500
	288.500	283.500

De categorieën die de omgevingsvisie noemt zijn vertaald naar categorieën die in bestemmingsplannen worden gehanteerd.
De getallen van het bestemmingsplan geven de maximale omvang van de categorie weer. Het totale vloeroppervlak van winkels mag dus niet meer dan 2.600m^2 bruto vloeroppervlak bedragen, maatschappelijke voorzieningen kunnen in theorie een omvang hebben van maximaal 15.000m^2 bruto vloeroppervlak (het totaal van "overige voorzieningen"). Er staat geen minimummaat in het bestemmingsplan, dus er hoeven geen winkels, horeca of scholen te komen.
De regels in het ontwerpbestemmingsplan Beurskwartier 1 boden flexibiliteit door de omvang "overige voorzieningen" (met uitzondering van horeca) niet in de regels vast te leggen, waarbij met beleidsregels gestuurd zou worden op de invulling van de plinten. Gezien de relatief beperkte omvang van die categorie "overige voorzieningen" leek een nader onderzoek naar de behoefte van de diverse categorieën in dit stadium van het planproces overbodig en dat is daarom ook niet verricht. De woningbehoefte is evident en ook het kantorenprogramma, onderdeel van consistent gemeentelijk beleid, is op deze locatie nog steeds actueel. Dat blijkt ook uit recente rapporten over de regionale en de Utrechtse kantorenmarkt die als bijlage 19 en 20 zijn toegevoegd en uit de quickscan die in hoofdstuk 6 van bijlage 21, Laddertoets voorzieningen Utrecht Beurskwartier, staat.
Uit de zienswijzen bleek dat meer duidelijkheid wenselijk was en ook nader onderzoek waarmee de behoefte van de "overige voorzieningen" werd aangetoond, zoals artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening voorschrijft. Zonder zo'n onderzoek is het niet duidelijkheid hoe groot de behoefte aan winkels is, welke mogelijkheid er is om winkels te vestigen en welke concurrentie van het Beurskwartier verwacht mag worden. Om die onduidelijkheid weg te nemen is alsnog een nader onderzoek uitgevoerd (zie: bijlage 21, Laddertoets voorzieningen Utrecht Beurskwartier, 30 april 2021). Uit dat onderzoek blijkt dat de behoefte aan detailhandel vrij klein is, veel kleiner dan de omvang die op grond van het ontwerpbestemmingsplan mogelijk is. Omdat het niet de bedoeling is met dit bestemmingsplan de winkelstructuur in andere stadsdelen op wat voor manier dan ook onder druk te zetten, is in de regels nu de maximum omvang opgenomen, conform het advies dat op pagina 13 van het onderzoek van bijlage 21 staat. De maximale omvang voor horeca die in het ontwerpbestemmingsplan staat sluit aan bij de behoefte en blijft dus ongewijzigd. De behoefte aan dienstverlening en maatschappelijk blijkt zo groot dat het niet nodig is om een maximale omvang voor deze categorieën vast te leggen. Het onderzoek ziet verder mogelijkheden voor bedrijfsactiviteiten, waaronder bedrijvigheid die de vorm van een beroep-aan-huis aanneemt. De ruimte die het Beurskwartier aan bedrijfsactiviteiten zal bieden, blijft beperkt. Op dit moment is een reële schatting niet te maken. Uit het onderzoek mag afgeleid worden dat de omvang van die categorieën bij de verdeling van de ruimte voor "overige voorzieningen" ruimte binnen de in het onderzoek aangegeven raming voor de behoefte zal blijven.
Voor de onbebouwde ruimte legt het bestemmingsplan alleen het minimumoppervlak van het park in het noordelijke plandeel vast, namelijk 3.000m^2.

In aansluiting op bovenstaande is de toelichting van artikel 6 aangepast door aan paragraaf 2.2.4.4 (ontwerp: 2.2.4) de zinnen: “In het hoogbouw-gedeelte van het woonblok (zijde Stationsgebied) wordt er in het bestemmingsplan rekening gehouden met een centrumvoorziening op de begane grond. Deze voorziening kan bijdragen aan de levendigheid van het gebied.” te vervangen door de volgende tekst:
Het bestemmingsplan staat in de kop van het bouwblok een centrumvoorziening toe op de begane grond. Deze voorziening kan bijdragen aan de levendigheid van het gebied. Uit het onderzoek Laddertoets voorzieningen Utrecht Beurskwartier (bijlage 21) dat in paragraaf 2.2.3.3 is besproken blijkt dat de behoefte aan winkels beperkt is. Omdat artikel 5 de maximale behoefte aan winkels

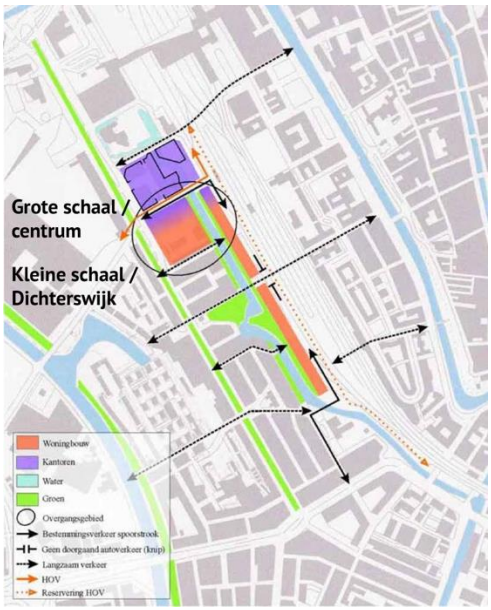
toekent aan het plandeel Beurskwartier, is er geen ruimte meer over om in de kop van de Foreest ook nog winkels toe te laten.

2.3.3.3 Aanvulling toelichting met stedenbouwkundige inpassing De Foreest
Een indiener wees in zijn zienswijze op het ontbreken van de toelichting op de stedenbouwkundige inpassing van De Foreest. Deze toelichting is nu toegevoegd aan de tekst die in §2.2.4 van het ontwerp stond. De tekst van het ontwerp is verplaatst naar §2.2.4.4, waarbij de verbetering van de regels (zie §2.3.1.2 van dit rapport) in de tekst verwerkt is.

§2.2.4 van de toelichting luidt nu:
2.2.4 Nieuwe woningen aan de Croeselaan, De Foreest (artikel 6)
2.2.4.1 Inleiding
De paragrafen 2.2.4.2 en 2.2.4.3 leggen de stedenbouwkundige context van de locatie de Foreest en de relatie met de omgeving uit. Deze paragrafen zijn voor de vaststelling van het bestemmingsplan toegevoegd om tegemoet te komen aan de zienswijzen die wezen op het ontbreken van deze onderbouwing.
Paragraaf 2.2.4.4 geeft een toelichting op de regels. De regels zijn enigszins aangepast om ze in lijn met artikel 5 te brengen.

2.2.4.2 Stedenbouwkundige inpassing van De Foreest
Het blok De Foreest is geplaatst op een voor de structuur van de stad logische plek, op de overgang tussen de Dichterswijk en het Stationsgebied. Aan de zuidzijde grenst De Foreest aan de Dichterswijk, en aan de noordzijde aan het Stationsgebied.

Visie Kruisvaartkwartier 2003
De overgang tussen de Dichterswijk en het Stationsgebied is al in 2003 vormgegeven en vastgelegd in de Visie Kruisvaartkwartier. Het college heeft die visie na een intensief participatietraject op 27 mei 2013 vastgesteld. Ter plaatse van de locatie De Foreest laat de visie de overgang zien van het hoogstedelijke deel met kantoren aan de zijde van de huidige Rabobank, naar woningen met een lagere dichtheid en hoogte aan de zijde van de Dichterswijk.



Plankaart van de visie Kruisvaartkwartier 2003. Aan de situering van het bouwblok op de locatie De Foreest ligt de visie Kruisvaartkwartier ten grondslag: met woningbouw aansluiten op de woningen van de Dichterswijk (oranje kleur).

De Foreest is een essentieel onderdeel van de afronding en aanhechting van de Dichterswijk. Het blok De Foreest markeert de entree van de wijk. In de huidige situatie kom je vanuit het noorden

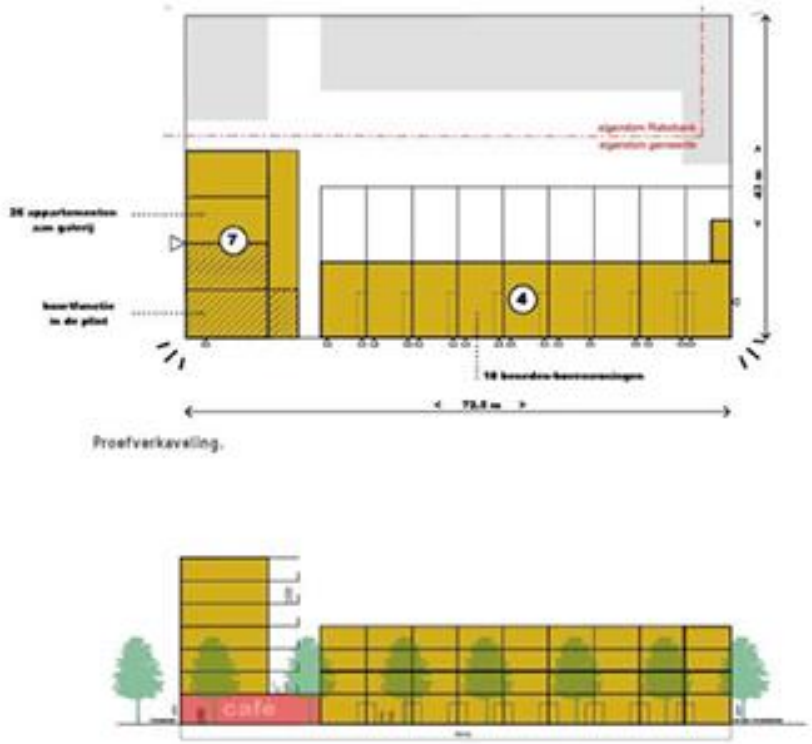
(vanaf het station) na het kruisen van de Van Zijstweg langs een lege, anonieme vlakte (parkeerterrein, klein groengebiedje), maar in de nieuwe situatie betreed je op die plek de Dichterswijk. Om ervoor te zorgen dat je De Foreest beleeft als entree van de wijk, zullen de nieuwe woningen in de rooilijn van de aangrenzende woningen in de Croeselaan worden gebouwd en zullen de woningen daarop ook in hoogte en uitstraling aansluiten.

Illustratie: De Foreest ingetekend op de plankaart omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein. Het oranje blok: woningen De Foreest geplaatst in lijn met de woningen Dichterswijk.

In plaats van een 'gat' in het stedelijk weefsel' (een stukje groen dat qua structuur nergens bij hoort), wordt de locatie ingevuld met bebouwing die op de omgeving aansluit en het gebied afmaakt. De invulling van de locatie De Foreest is daarmee in lijn met de visie Kruisvaartkwartier.

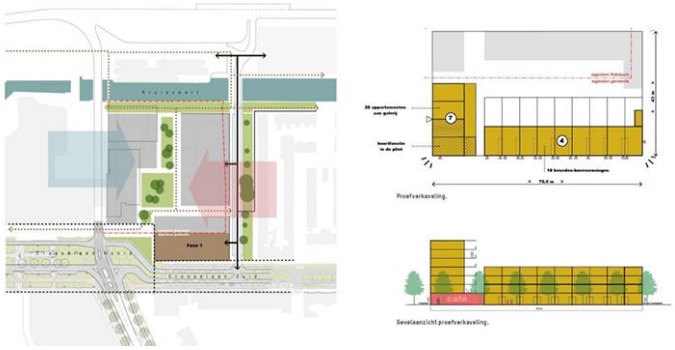
Ilustratie: woningen aan de Croeselaan ter hoogte van het Beurskwartier; voor de bewoners wordt gezocht naar een passende alternatieve locatie.

Positionering van de woningen
De woningen van De Foreest liggen met hun voorzijde op de rooilijn, aan het trottoir van de Croeselaan. Dit komt overeen met de positionering van de woningen in de Dichterswijk.
Aan de achterzijde van het bouwblok, gezien vanaf de Croeselaan, bevinden zich de tuinen van de woningen. De woningen liggen dus niet direct tegen de kavelgrens van de Rabobank aan. Er zit, afhankelijk van de dikte van het bouwblok, ongeveer 12 tot 15 meter tussen de woningen en de kavelgrens.



Ilustratie: schets bouwblok De Foreest (rapport Amendement A2017/69 Creatieve inpassing woningen Croeselaan (18 maart 2019)).

Bouwhoogte
De woningen aan de Jan van Foreeststraat en het grootste deel van de woningen aan de Croeselaan worden maximaal 4 bouwlagen hoog.
Alleen op de 'kop', aan de noordkant (zijde station), in de as van de brede Croeselaan, is het de intentie om een wat hoger bouwvolume van maximaal 9 bouwlagen (maximaal 30 meter hoog) te plaatsen. Deze hogere bouwhoogte is wenselijk om een goede overgang te maken tussen het meer stedelijke centrumgebied en de Dichterswijk.
Door de combinatie van de afstand en de geringe hoogte blijven inkijk en schaduwwerking voor de omgeving beperkt. Ook de schaduw op de Rabobank als gevolg van het hogere deel van de bebouwing is door zijn ligging heel beperkt.



Illustratie: tekening uit het rapport Amendement A2017/69 Creatieve inpassing woningen Croeselaan (18 maart 2019) met het blok De Foreest: bebouwing in 4 lagen, alleen op de kop is een hoger volume voorzien.

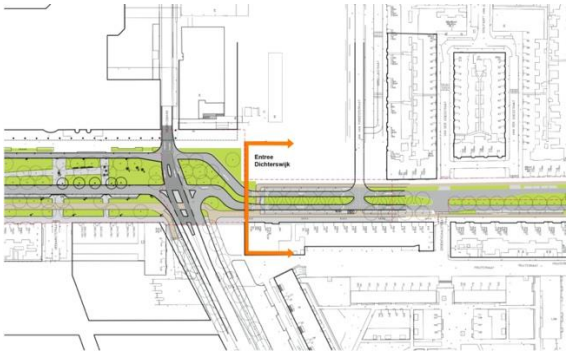
Zichtbaarheid van de Rabobank
De beoogde nieuwbouw zal vanaf de zuidwestelijke kant (zijde Dichterswijk) een negatief effect hebben op de zichtbaarheid van de Rabobank. De gemeente acht die vermindering aanvaardbaar, omdat de Rabobank vanuit de richting van de Van Zijstweg en vanuit het noordelijke deel van de Croeselaan onverminderd goed in het zicht ligt en omdat de kantoortoren van de Rabobank een

dusdanige hoogte heeft dat ook vanuit de zuidwestelijke richting de aanwezigheid van de bank goed zichtbaar is.
De hogere bebouwing op de kop van De Foreest doet daar gezien zijn beperkte omvang, aan de Croeselaan maximaal 25 meter breed, niet aan af.

Verkeersstructuur

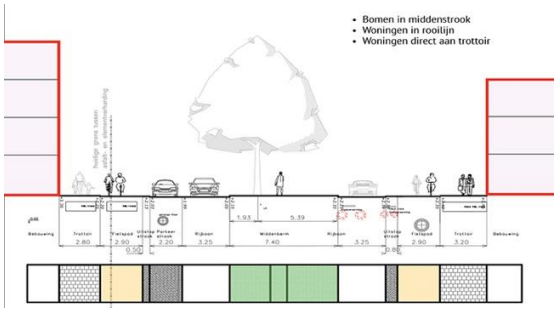
Illustratie: beëindiging brede deel van de Croeselaan.

De bestaande wegenstructuur wordt aangepast om de overgang naar de kleinere maat en schaal van de Dichterswijk hier ook daadwerkelijk zichtbaar te maken en om te zorgen voor een logische aansluiting. Het profiel van de Croeselaan wordt, gezien vanuit het Stationsgebied, op een logisch punt versmald, namelijk op het punt waar men de Van Zijstweg (belangrijke invalsweg naar het centrum) gepasseerd is en de Dichterswijk binnenrijdt.



Illustratie: de versmalling van de Croeselaan in aansluiting op het profiel van de Dichterswijk; de entree van de Dichterswijk wordt ondersteund door de wegenstructuur.

Bij het versmallen wordt het profiel van de Croeselaan-zuid tot aan de Van Zijstweg doorgetrokken. Dat wil zeggen dat de weg, het trottoir en het fietspad in een rechte lijn worden doorgetrokken en ter plaatse van de kruising met de Van Zijstweg worden aangesloten op het brede profiel van de Croeselaan. De structuur voor langzaam verkeer en autoverkeer wordt bij het versmallen dus verlegd, waarbij de structuur logisch en intact blijft.



Illustratie: vastgesteld Voorlopig Ontwerp 17 november 2020: Tekening versmallen Croeselaan. Het smalle profiel van de Croeselaan wordt op een logische manier doorgetrokken naar de kruising met de Van Zijstweg, waar het profiel zich verbreedt; wegen, fietspaden en trottoirs worden op een logische manier op elkaar aangesloten.

Omdat De Foreest is geprojecteerd over de huidige in- en uitrit van het parkeerterrein aan de Croeselaan zal de gemeente, voor de realisatie van deze ontwikkeling met de Rabobank onderzoeken wat de beste plek is voor een alternatieve ontsluiting van het parkeerterrein. Daarvoor bestaan diverse mogelijkheden, zoals een nieuwe ontsluiting vanaf de Jan van Foreeststraat. Dat onderzoek zal betrokken worden bij het opstellen van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen dat hieronder besproken wordt.

2.2.4.3 Relatie met het Rabobankterrein

De gemeente en de Rabobank zijn in gesprek over een andere, bij de omgeving passende invulling van het Rabobankterrein achter het Foreestblok. De Rabobanklocatie wordt in samenhang met De Foreest ontwikkeld.
De Rabobank en de gemeente stellen een integraal Stedenbouwkundig Programma van Eisen op, waarin wordt gezocht naar een optimale invulling. Gestreefd wordt naar een invulling waarbij de koppen van het bouwblok De Foreest doorlopen tot de kavelgrens van het Rabobankterrein, zodat de ontwikkeling van het Rabobankterrein hier direct op aan kan sluiten.

2.2.4.4 Uitleg van de regels in artikel 6

Het bestemmingsplan stelt globale regels die het kader vormen voor de bouw van De Foreest. Verdere stedenbouwkundige uitgangspunten voor het woonblok worden vastgelegd in een bouwenvelop. Voor de hele Rabo-locatie wordt Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) opgesteld, waarin de samenhang tussen de onderdelen van de hele ontwikkeling in beeld gebracht wordt. De bouwenvelop en het SPvE worden natuurlijk ook met de omwonenden en andere belanghebbenden besproken.
Een goede overgang van het Stationsgebied naar de Dichterswijk wordt in de regels geborgd met maximale bouwhoogten. Met een bouwhoogte van maximaal 4 bouwlagen (maximaal 15 meter) zal de bebouwing goed aansluiten op de bestaande woningen aan de Croeselaan-zuid. De kop van het bouwblok mag aan de kant van het Stationsgebied maximaal 9 bouwlagen hoog zijn (maximaal 30 meter). Zo wordt het begin van de Dichterswijk gemarkeerd, waarbij ook een stap gezet wordt naar de hoogbouw rond het station.
Het bestemmingsplan staat in de kop van het bouwblok een centrumvoorziening toe op de begane grond. Deze voorziening kan bijdragen aan de levendigheid van het gebied.
Op de locatie De Foreest worden maximaal 60 woningen gebouwd waarvan tenminste 50% in de categorie sociale woningbouw en de overige in de middeldure huursector.
De regels in lid 6.3, onder 2, stellen enige voorwaarden aan de bouw.
De regel onder a zorgt ervoor dat nieuwe woningen niet teveel geluidsoverlast ondervinden van het parkeerterrein aan de achterkant van het toekomstige bouwblok. De regel is nodig, omdat uit onderzoek blijkt dat het parkeerterrein zonder aanpassingen een te hoge belasting oplevert voor nieuwbouw, waarbij de situering van het bouwblok - de achterzijde zal aan het parkeerterrein grenzen - ook een rol speelt. In paragraaf 3.5.4 staat een beschrijving en uitleg van de geluidsituatie.
De regel onder b en een aanduiding op de plankaart (“verbeelding”) leggen de maximale bouwhoogte vast. De omwonenden en de gebruikers van andere omliggende gebouwen weten zo

welk bouwvolume ze kunnen verwachten.
De regel onder c eist dat elke ingang van een woning "bezoekbaar" is, ook ingangen aan de achterzijde of ingangen van bijvoorbeeld bergingen. Deze eis is nodig om uitvoering te geven aan het VN-verdrag Handicap waar Nederland zich in 2016 bij aangesloten heeft. "Teneinde personen met een handicap in staat te stellen zelfstandig te leven en volledig deel te nemen aan alle facetten van het leven, nemen de Staten die Partij zijn passende maatregelen om personen met een handicap op voet van gelijkheid met anderen de toegang te garanderen tot de fysieke omgeving […]. Deze maatregelen, die mede de identificatie en bestrijding van obstakels en barrières voor de toegankelijkheid omvatten, zijn onder andere van toepassing op […] gebouwen […] en andere voorzieningen in gebouwen en daarbuiten, met inbegrip van scholen, huisvesting, medische voorzieningen en werkplekken […]." (Artikel 9 van het verdrag, eerste lid, aanhef en onder a.)
Utrecht is een van de 25 "koplopersgemeentes" die zich sterk maken voor een samenleving waarin iedereen - met en zonder een beperking - mee kan doen. In het uitvoeringsprogramma Utrecht voor iedereen toegankelijk (2020) heeft het college op pagina 33 aangegeven welke eisen gesteld worden aan een bezoekbaar gebouw of een bezoekbare woning.
De regel onder d betekent dat een woning die één verdieping heeft, wat vaak bij een benedenwoning of een flat het geval is, zo gebouwd moet worden dat de woonkamer, de keuken, het sanitair en minimaal één slaapkamer zonder traplopen te bereiken zijn.

2.3.3.4 Aanvullen paragraaf over de flora en fauna in en rond De Foreest
In §3.5.7.4 van de toelichting wordt de zin: “Om vast te stellen welke functie de locatie als leefgebied van huismus heeft, is aanvullend onderzoek noodzakelijk. Aanvullend onderzoek bestaat uit twee onderzoeksmomenten in april – half mei.” vervangen door: In 2020 heeft Advies- en ingenieursbureau Ecogroen, in aanvulling op de natuurtoets uit 2019 (bijlage 10) nader onderzoek gedaan naar de huismus in en rond De Foreest, zie bijlage 18. Uit dat onderzoek blijkt dat De Foreest een functioneel leefgebied van de mus is. De vergunningaanvraag voor de bouw van de woningen moet laten zien dat er adequate aanvullende mitigerende maatregelen genomen worden voor de verstoring van het leefgebieden of een ontheffing op grond van de Wet natuurbescherming bij de aanvraag regelen.
In dezelfde paragraaf wordt de alinea met het kopje *Nadere onderzoeken* geschrapt, omdat met het mussenonderzoek de voor het bestemmingsplan noodzakelijke onderzoeken zijn gedaan.

2.3.3.5 Diverse kleinere aanpassing van de toelichting
- Uit de zienswijzen blijkt dat in §2.2.3.2 aandacht voor de positie van ondernemers ontbreekt. Aan het kopje van §2.2.3.2 wordt toegevoegd: en ondernemers.
  Achter de eerste zin van die paragraaf wordt de volgende zin toegevoegd: De sloop is uiteraard ook ingrijpend voor ondernemers die horecaruimte huren in panden die gesloopt of getransformeerd worden.
- Aan het onderste kaartje van §3.5.1.1.3 van de toelichting is een titel en de legenda toegevoegd worden en ook is een mogelijk toekomstige fietsverbinding, namelijk de fietsverbinding die via de Jeremias de Deckerstraat loopt ingetekend.
- Naar aanleiding van het verzoek dat de Jaarbeurs in zijn zienswijze doet, namelijk om niet de verwachting te wekken dat er op zijn parkeerterreinen parkeerplaatsen te vergeven zijn, is §3.5.1.2.3, “Realiseren van voldoende parkeergelegenheid” als volgt gewijzigd: de zin “De Jaarbeurs stelt parkeerplaatsen binnen loopafstand beschikbaar op Jaarbeursterrein aan de zijde van de Merwedekanaalzone (P2/P4).” is vervangen door de zin: Als de activiteiten van de Jaarbeurs niet de volledige capaciteit nodig hebben, stelt de Jaarbeurs parkeerplaatsen binnen loopafstand beschikbaar op het jaarbeursterrein aan de zijde van de Merwedekanaalzone (P2/P4).
- De zienswijzen wijzen erop dat een groot deel van de Croeselaan bij het plangebied een 30km/u-weg is. De zin in §3.5.3.1: “Vanuit de Wet geluidhinder bezien is de Croeselaan (vanwege de maximumsnelheid van 50 km/u) de enige weg waarvoor een ontheffingsprocedure moet worden doorlopen.” daarom vervangen door de zin: Voor het gedeelte van de Croeselaan waar een maximumsnelheid van 50km/u geldt, het zuidelijke gedeelte, moet op grond van de Wet geluidhinder een ontheffingsprocedure worden doorlopen.
- Het kaartje in §3.5.8.4 is geen verduidelijking van de toelichting en is daarom verwijderd.

- De eerste zin van §3.7.2, in het ontwerp: “De te ontwikkelen gronden zijn eigendom van de gemeente.” wordt vervangen door: De gemeente heeft of verwerft de eigendom van de gronden die nodig zijn voor de uitvoering van het bestemmingsplan.
- Achter de alinea in §3.7.2, in het ontwerp, die begint met “De kosten….” is een alinea toegevoegd, die luidt:
  Om een inschatting te krijgen de mogelijk te betalen planschadevergoedingen, heeft de gemeente een deskundige gevraagd om planschaderisicoanalyses te maken voor het plandeel Beurskwartier (bijlage 23, rapport van De Bont, adviesbureau bestuursrechtelijke schadevergoedingen, 23 januari 2020) en voor het plandeel De Foreest (bijlage 24, rapport van De Bont, adviesbureau bestuursrechtelijke schadevergoedingen, 23 april 2020). Uit deze rapporten blijkt dat er enige planschade te verwachten valt. De kosten zijn opgenomen in de grondexploitatie.

2.3.3.6 Toevoegen van nieuwe onderzoeksrapporten

Aan de toelichting worden de onderzoeken toegevoegd die in de beantwoording van zienswijzen ter sprake zijn gekomen:

Bijlage 18: notitie over de resultaten van het aanvullend huismusonderzoek, Ecogroep, 23 juli 2020; zie ook §2.3.3.4 van dit rapport;
Bijlage 19: Naar toekomstbestendige werklocaties in de regio U16, Stec Groep, 17 maart 2020;
Bijlage 20: Gebiedsprofielen werklocaties Utrecht, Stec Groep, 23 maart 2020;
Bijlage 21: Laddertoets voorzieningen Utrecht Beurskwartier, Bureau Stedelijke Planning, 30 april 2021;
Bijlage 22: Verkennende bezonningsstudie (mei 2021);
Bijlage 23: Planschaderisicoanalyse plandeel Beurskwartier, De Bont, 23 januari 2020;
Bijlage 24: Planschaderisicoanalyse plandeel De Foreest, De Bont, 23 april 2020.

2.3.4 Ambtshalve wijziging van de toelichting

Afgezien van enkele ondergeschikte redactionele verbeteringen zijn er zijn geen ambtshalve wijzigingen.

3 Bespreking van veel genoemde onderwerpen

Sommige onderwerpen komen in meerdere zienswijzen terug. In dit hoofdstuk bespreken we een aantal van die onderwerpen. Dat heeft als voordeel dat de onderlinge samenhang tussen de gemeentelijke reactie op de zienwijzen zichtbaar wordt en dat de zienwijzen elkaar als het ware aanvullen. De leesbaarheid van het rapport is ook gebaat bij deze methode, want een herhaling van reacties wordt zo voorkomen.
In de reacties die de gemeente geeft op individuele zienswijzen zal in het geval van onderwerpen die hier besproken worden verwezen worden naar de paragrafen van dit hoofdstuk.

3.1 Sloop en transformatie panden Croeselaan, Veemarktplein, Van Zijstweg en Veemarktstraat

3.1.1 Inleiding

Uit een aantal zienswijzen komen vragen en bezwaren naar voren of sloop en transformatie van de panden aan de Croeselaan, Veemarktplein, Van Zijstweg en Veemarktstraat (hierna ook: Croeselaan e.o.) nodig is. In §3.1.2 worden die vragen en bezwaren besproken.
In §3.1.3 bespreken we de zienswijzen en vragen over hoe de gemeente huurders van panden helpt een nieuwe woning of een nieuw bedrijfspand te vinden. In §3.1.4 worden zienswijzen en vragen van eigenaren besproken, zoals de vraag of eigenaar-bewoners een woning in De Foreest kunnen krijgen en hoe de verwerving gaat plaatsvinden.

3.1.2 Noodzaak sloop

3.1.2.1 Inleiding

Indieners betwijfelen of de sloop en transformatie nodig of wenselijk is, waarbij zij wijzen op het belang van het behouden van de woningen en op het feit dat de gevolgen voor hen heel groot zijn. In §2.2.3.2 van de toelichting erkent de gemeente dat de gevolgen van het plan voor de bewoners heel groot zijn. In die paragraaf wordt uitgelegd waarom dan toch de keuze wordt gemaakt om het gebied op deze manier te transformeren. Hieronder gaan we naar aanleiding van de zienswijzen nog op een aantal aspecten in.

3.1.2.2 Hoe is het besluit tot stand gekomen?

Al bij de vaststelling van de omgevingsvisie Beurskwartier-Lombokplein op 7 december 2017 is door de gemeenteraad besloten tot de sloop dan wel creatieve inpassing van de woningen aan de Croeselaan. De gemeenteraad heeft dit besluit bekrachtigd op 28 maart 2019. Ook in oudere plannen is de sloop impliciet uitgangspunt geweest voor de ontwikkeling van het gebied, zoals het Masterplan Stationsgebied (2003) en de Visie A van het referendum (2002). De bestaande woningen zijn niet zonder meer te combineren met het hoogstedelijke programma op deze plek. Elementen van een groot deel van de woningen, zoals gevels, worden daarom op een andere wijze (getransformeerd) ingepast in de toekomstige bouwblokken. Zo blijft een deel van de woningen als ‘historische laag in de tijd’ behouden en wordt het bouwmateriaal van de woningen deels hergebruikt.

3.1.2.3 Het belang van groen

De hoge dichtheid vraagt ook om een goede inrichting van de openbare ruimte om de ambities op het gebied van gezonde verstedelijking te realiseren. De andere helft van de woningen maakt daarom plaats voor een aantrekkelijk park. Het toevoegen van groen, voor iedereen, is nodig om de nieuwe bewoners een gezonde, aantrekkelijke leefomgeving te geven. Het park komt aan de Croeselaan te liggen en is daarmee als groene zone verbonden met de Croeselaan.

Om het park te verbinden met de omgeving komt er in het verlengde van de Moreelsebrug een ingang. Daarmee is het park en de nieuwe woonwijk goed bereikbaar voor voetgangers en fietsers.

3.1.2.4 Groen dak in plaats van buurtpark

Sommige indieners stellen voor om het dak van de toekomstige nieuwe Jaarbeurshal zo in te richten dat het kan dienen als buurtpark. De haalbaarheid van de door de Jaarbeurs gepresenteerde plannen wordt op dit moment onderzocht en uitgewerkt in een omgevingsvisie. Dit betekent dat de wijze van uitvoering van de plannen nog niet vast staat en dat de uitwerking daarvan nog moet plaatsvinden.
Wel is duidelijk geworden uit de plannen dat het dak een hoogte heeft van 16 meter. Groen op die hoogte draagt moet bij aan hoe iemand de openbare ruimte ervaart. Daarom kan het dakgroen niet in de plaats komen van groen op het maaiveldniveau. Bovendien zal het groene dak slechts deels openbaar toegankelijk zal zijn en dat is heel iets anders als een buurtpark. Het dak van de Jaarbeurs kan het park dus niet vervangen.

3.1.3 Vervangende ruimte voor huurders: bewoners en ondernemers

3.1.3.1 Vervangende woningen huurders (van corporaties of particulieren)

In het kader van de motie 'Zorgvuldig omgaan met huidige bewoners en eigenaren Croeselaan (M2017/243)' wordt voor de uitvoering van het bestemmingsplan een sociaal afsprakenkader vastgesteld. Datzelfde kader zal spelregels, en daarmee rechten, bevatten die voor bewoners gelden die naar een volgende woning uit moeten kijken. Het Sociaal afsprakenkader geeft aan wie welke mogelijkheden heeft.
In De Foreest komen sociale huurwoningen en middeldure huurwoningen, waar een aantal van de huidige bewoners van de panden – afhankelijk van hun huidige huursituatie (zoals tijdelijke huur, huur van onzelfstandige of van zelfstandige woonruimte) dan wel inkomen - naartoe kunnen verhuizen. Daarbij is het uitgangspunt om huurders een vergelijkbare woning aan te bieden. Een exacte kopie van de huidige woningen zal er niet komen, maar de gemeente gaat wel kijken aan welke woonwensen de woningen in De Foreest moeten voldoen om aan het uitgangspunt 'vergelijkbaar' te voldoen. Om gelijkwaardige woningen aan te kunnen bieden zal de gemeente contact opnemen met alle huurders om te inventariseren wat hun woonsituatie is en wat de woonwensen zijn.
In het vast te stellen sociaal afsprakenkader worden de voorwaarden vastgelegd waaronder het voor een huurder mogelijk is om in aanmerking te komen voor een vervangende woning in De Foreest dan wel om voorrang te krijgen voor een woning in het Beurskwartier. De hoogte van de huidige huurprijs is bepalend voor de vraag of een bewoner aan de voorwaarden voldoet. In de voorwaarden wordt geen onderscheid gemaakt tussen huurders van een corporatie en huurders van een particulier.

3.1.3.2 Restaurants, gevolgen voor de ondernemers

Ten onrechte is in de toelichting niet ingegaan op de positie van de huidige ondernemers, die nu een horecapand exploiteren in het plangebied. De toelichting zal op dit punt aangevuld worden. Het Beurskwartier wordt een levendig centrumgebied, waarin de restaurantfunctie op diverse plekken in het plangebied zal terugkeren. Voor restauranthouders wordt daarom in het sociaal afsprakenkader ook een regeling opgenomen, die deze ondernemers onder nader te bepalen voorwaarden een voorrangspositie geeft.
De gemeente heeft op dit moment al contact met deze ondernemers.

3.1.4 Positie van en mogelijkheden voor eigenaren, verwerving

3.1.4.1 Duidelijkheid voor eigenaren van onroerend goed

In de zienswijzen wordt opgemerkt dat de gemeente veel energie en aandacht heeft voor de huurders van de panden, maar wat kan een eigenaar-bewoners verwachten? In deze paragrafen bespreken we de volgende vragen:

a. Komt er nu na jaren van onzekerheid duidelijkheid voor de eigenaren?
b. Komen eigenaar-bewoners ook in aanmerking voor een sociale huurwoning?

c. Kunnen eigenaren een vergelijkbare vervangende woning kopen in het Beurskwartier?

a. Komt er nu na jaren van onzekerheid duidelijkheid voor de eigenaren?
Door de vaststelling van dit bestemmingsplan komt na jaren van onzekerheid duidelijkheid over de toekomst van de panden aan de Croeselaan e.o. Er zijn al heel lang plannen voor een transformatie van dit gebied die gevolgen voor de bewoners en de woningen met zich mee zou brengen. Eerst door de Jaarbeurs, die de locatie zou gaan ontwikkelen en nu door de gemeente die de panden zal laten slopen dan wel transformeren. Zowel de huurders van de panden als de eigenaren willen duidelijkheid na zoveel jaar. De gemeente wil na de vaststelling van het bestemmingsplan overgaan tot de aankoop (minnelijke verwerving) van de woningen. Na een onafhankelijke taxatie moet de gemeente een marktconforme aankoopprijs van de woning aan de eigenaar betalen om hierover overeenstemming te kunnen bereiken. Deze vergoeding van de gemeente betreft een schadeloosstelling volgens de onteigeningswetgeving.
De eigenaar kan deze vergoeding gebruiken om onroerend goed in het plangebied te kopen, maar een eigenaar heeft niet zonder meer recht op een aanbod van de gemeente op een vervangende woning of een pand met een bedrijfs- of horecabestemming in het Beurskwartier. Een eigenaar-bewoner krijgt echter wel voorrang bij het verkrijgen van een huur- of koopwoning in het Beurskwartier.

b. Komen eigenaar-bewoners ook in aanmerking voor een sociale huurwoning?
Voor de toewijzing van een sociale huurwoning is alleen het inkomen van de woningzoekende bepalend. Dat betekent dat een eigenaar-bewoner met een laag inkomen, bijvoorbeeld met alleen een AOW-uitkering, in aanmerking komt voor een sociale huurwoning. Dat iemand na verkoop van zijn of haar woning een grote som geld heeft, is bij de toewijzing dus niet van belang.

c. Kunnen eigenaren een vergelijkbare vervangende woning kopen in het Beurskwartier?
De eigenaar-bewoners krijgen voorrang op een koopwoning in het Beurskwartier. Als de eigenaar - bewoner desondanks niet kan of wil kopen is het, afhankelijk van zijn of haar inkomen, mogelijk een toekomstige nieuwbouwwoning te huren. In het vast te stellen Sociaal afsprakenkader zullen de voorwaarden worden vastgelegd waaronder het voor eigenaar-bewoners mogelijk is om in aanmerking te komen voor een vervangende woning in De Foreest, het gehele Beurskwartier of elders.

Voor eigenaren-niet-bewoners, de zogenaamde particuliere beleggers van een pand, geldt dat diegene het aankoopbedrag kan gebruiken om onroerend goed in het plangebied of elders te kopen. Deze eigenaren hebben niet zonder meer recht op een aanbod van de gemeente op een vervangende woning of een pand met een bedrijfs- of horecabestemming in het Beurskwartier.

3.1.4.2 Hoe gaat de gemeente de panden verwerven?
Om het bestemmingsplan uit te voeren wil de gemeente de betreffende panden aankopen, het liefst via een minnelijke verwerving. Om dat te bereiken treedt de gemeente in overleg met de eigenaren van de panden over de aankoop en zal de gemeente een marktconforme aankooprijs voor het pand (het onroerend goed) betalen op basis van een onafhankelijke taxatie. Deze vergoeding van de gemeente betreft een schadeloosstelling volgens de onteigeningswetgeving. Bij komende aankoopbesprekingen zal zeker ook aandacht besteed worden aan de positie en rechten van individuele huurders.
Om die reden wordt voor de uitvoering van het bestemmingsplan een sociaal afsprakenkader vastgesteld.
Het kader zal regels, en daarmee rechten, bevatten die voor eigenaar-bewoners en huurders gelden die naar een volgende woning uit moeten kijken. In het sociaal afsprakenkader staat ook dat de gemeente steeds minimaal uitgaat van de rechten die een eigenaar of huurder heeft op grond van de wettelijke bepalingen uit het huurrecht of het onteigeningsrecht en dat de gemeente bij eigendomsverwerving uitgaat van het verwerven van panden in verhuurde staat. De gemeente geeft in het sociaal afsprakenkader ook aan welke rechten een huidige bewoner heeft op vervangende huisvesting in De Foreest, het gehele Beurskwartier of elders, en de verschillende keuzemogelijkheden.

3.1.5 Conclusie

Uit §3.1.3.2 van dit rapport volgt dat de toelichting aangevuld moet worden. Aan de eerste alinea van §2.2.3.2 van de toelichting wordt de volgende tekst toegevoegd: De sloop is uiteraard ook ingrijpend voor ondernemers die horecaruimte huren in panden die gesloopt of getransformeerd worden. En kopje van de paragraaf wordt ook aangepast.

3.2 Plansystematiek: (te) globale regels, beleidsregels

3.2.1 Inleiding

In een aantal van de zienswijzen staan kritische opmerkingen over het globale karakter van de regels over de functie Woongebied, artikel 5 van het ontwerpbestemmingsplan. In §2.2.3 van de toelichting is uitgelegd dat voor deze gebiedstransformatie regels nodig zijn die rechtszekerheid en flexibiliteit in een goede balans brengen. Indieners van zienswijzen menen dat de balans te veel naar de flexibiliteit is doorgeslagen of dat de plansystematiek van het ontwerpbestemmingsplan in strijd is met de wet of met rechtsbeginselen. De kritiek raakt de kern van het bestemmingsplan.
In §3.2.2 tot en met §3.2.5 worden achtergronden van de opzet van artikel 5 en de uitvoering met beleidsregels toegelicht. In §3.2.6 staan de bezwaren die in de zienswijzen naar voren zijn gebracht, gevolgd door een toets of die bezwaren tot een of meer aanpassingen van de regels moet leiden. Wie vooral benieuwd is naar de toets kan ook eerst §3.2.6 lezen of meteen de conclusie in §3.2.7.

3.2.2 Het doel van flexibiliteit

Door de lange looptijd van de uitvoering is flexibiliteit nodig om te kunnen inspelen op veranderingen in (1) de planning, (2) de samenleving, (3) de techniek. De planning hangt bijvoorbeeld af van het beschikbaar komen van grond, ervoor zorgen dat de omliggende kantoren, de Jaarbeurs en de bioscoop zoveel mogelijk ongehinderd hun activiteiten kunnen voortzetten en de datum van inwerkingtreding van het bestemmingsplan. De veranderingen in de samenleving zijn bijvoorbeeld de coronacrisis, de vraag naar woningen of een regeerakkoord van een nieuwe regering. Technische veranderingen zijn bijvoorbeeld nieuwe bouwtechnieken die minder koolstof- of stikstofoxiden uitstoten, nieuwe verwarmingstechnieken of elektriciteitsopwekking binnen de woonomgeving.
Naast deze drie redenen voor flexibiliteit is er nog een reden: met flexibele regels kan het noodzakelijk onderzoek verschuiven naar een moment dat duidelijk is wat er precies gebouwd wordt en welk effect een gebouw heeft op de omgeving. Dat maakt het onderzoek niet alleen goedkoper, maar ook concreter omdat het toegespitst kan worden op de concrete ontwikkeling. Als bijvoorbeeld het schaduweffect van hoogbouw op het nog te bouwen gebouw “Wonderwoods” nu moet worden berekend, zal de onderzoeker moeten uitgaan van de maximale bouwmogelijkheden die het bestemmingsplan van Wonderwoods heeft en dan vervolgens moeten nagaan welk effect hoogbouw op elke denkbare plek eromheen daarop heeft. In het rapport zullen dan effecten worden beschreven van een gebouw in het plangebied Beurskwartier dat er nooit komt op een gebouw (Wonderwoods) dat er in andere vorm dan de vorm waar mee gerekend is. Soms kan dat nuttig en nodig zijn, maar vaak leidt dit tot onnodige kosten.
Zie verder: §2.2.3.3 van de toelichting waarin de noodzaak voor een flexibele regeling is beschreven.

3.2.3 Welke flexibiliteitsmogelijkheden biedt de wet

3.2.3.1 Wet ruimtelijke ordening

De Wet ruimtelijke ordening schrijft niet voor welke regels over een bestemming gesteld moeten worden. De regels, in samenhang met de verbeelding (plankaart) kunnen dus heel globaal zijn, zolang er maar sprake is van “een goede ruimtelijke ordening”.
Artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening geeft aan de gemeenteraad de mogelijkheid om het uitwerken (de wettelijk term voor het aanbrengen van details) van een bestemming op te dragen,

dus te delegeren, aan het college. De gemeenteraad kan op grond van dat artikel ook het college de mogelijkheid geven om binnen bepaalde grenzen het plan te wijzigen of om regels vast te stellen die het college de mogelijkheid geeft om af te wijken van regels. De regels moeten bij de laatste mogelijkheid, het afwijken, dan wel aangeven onder welke voorwaarde kan worden afgeweken.

3.2.3.2 Beleidsregels

In artikel 3.1.2, lid 2, van het Besluit ruimtelijke ordening, staat: "Ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening kan een bestemmingsplan regels bevatten: (a) waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid, afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels". Een vergelijkbare bepaling staat in artikel 7c, lid 6, van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet, met de toevoeging "dat de beleidsregels worden vastgesteld door de gemeenteraad of door burgemeester en wethouders."
Dat Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet biedt, voor zover hier van belang, ook nog de volgende mogelijkheden:

- de regels hoeven niet beperkt te blijven tot "een goede ruimtelijke ordening", maar mogen ook gaan over de fysieke leefomgeving en gezondheid ("verbrede reikwijdte") (lid 1);
- de gemeenteraad kan de bevoegdheid tot het vaststellen van delen van het bestemmingsplan delegeren aan burgemeester en wethouders (lid 13);
- het bestemmingsplan mag een activiteit zonder omgevingsvergunning verbieden (lid 14).

3.2.3.3 Het gevolg van de komst van de Omgevingswet

In 2016 is de Omgevingswet aangenomen. Inmiddels is ook de Invoeringswet Omgevingswet door beide Kamers aangenomen. De regering wil de Omgevingswet op 1 januari 2022 in werking laten treden. Op die datum maken de bestemmingsplannen van de gemeente deel uit van het omgevingsplan. De Invoeringswet heeft geen overgangsregeling opgenomen voor de uitwerkings- en wijzigingsbevoegdheden van het college (artikel 3.6, lid 1, onder a en onder b, van de Wet ruimtelijke ordening). Dat betekent dat het college na die datum een uit te werken bestemming niet meer mag uitwerken of een bestemming mag wijzigen. Omdat het eventueel uitwerken van het bestemmingsplan Beurskwartier op zijn vroegst in de loop van 2022 aan de orde is, heeft de gemeente ervoor gekozen om de uit te werken bestemming niet te gebruiken.
Het alternatief voor het uitwerken of het wijzigen, de delegatiebevoegdheid van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet, biedt voor dit bestemmingsplan geen oplossing. Het delegatiebesluit zou dan een grondslag moeten bieden voor het maken van een soort uitwerkingsplan, waarbij bijvoorbeeld alleen de plankaart wordt gedetailleerd, terwijl de algemene regels van het "moederplan"[1] hun werking houden en het uit te voeren programma niet wijzigt. Het overgangsrecht staat een dergelijke constructie niet toe. Artikel 22.6 van de Omgevingswet bepaalt namelijk dat bij het aanpassen van een bestemmingsplan alle op een locatie geldende regels moeten worden opgenomen in het nieuwe omgevingsplan. Dat betekent bij delegatie dat een door het college opgestelde detaillering van het bestemmingsplan Beurskwartier geen uitwerking is, maar een gedeeltelijke *vervanging* van het bestemmingsplan. Het gevolg zou dan bijvoorbeeld zijn dat het programma van dat vervangende plan een uitbreiding van het totale programma is, want het "moederplan" Beurskwartier 1 blijft ongewijzigd. Dit bezwaar doet zich niet voor in een situatie waarin de gemeenteraad met het delegatiebesluit een verruiming of verandering van het bestemmingsplan beoogt.
De mogelijkheid om met een vergunning te mogen afwijken (artikel 3.6, lid 1, onder c, van de Wet ruimtelijke ordening), is eventueel mogelijk, maar omdat er niet in afwijking maar in overeenstemming met de regels voor de gebiedstransformatie gebouwd moet worden, is de keuze voor een verbod om zonder vergunning een activiteit, zoals bouwen, te verrichten logischer. Die constructie is, zoals in de vorige paragraaf al staat, toegestaan op grond van artikel 7c, lid 14, van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet geeft[2]. De vergunningaanvraag wordt getoetst aan het

[1] Dat is het bestemmingsplan met de "uit te werken" bestemming, in dit geval zou dat dan het bestemmingsplan Beurskwartier 1 zijn.
[2] Naar analogie van de omgevingsplanactiviteit (artikel 5.1, lid 1, onder a, van de Omgevingswet) wordt dit ook wel de *bestemmingsplanactiviteit* genoemd (bijvoorbeeld: artikel 7w, lid 1, van het

Bouwbesluit en aan de regels van het bestemmingsplan. Bij de beoordeling gebruiken burgemeester en wethouders beleidsregels waar dat nodig is voor een transparante uitvoering van de regels. De regels van het bestemmingsplan maken ook gebruik van het eerste lid van dat artikel 7c, om in de regels van het bestemmingsplan de gemeentelijke ambities over milieu, klimaat en gezondheid te kunnen borgen, ambities die deels buiten het kader van de Wet ruimtelijke ordening vallen.

3.2.4 Hoe is flexibiliteit in de regels ingebouwd?

De gemeente Utrecht is als voorbereiding op de Omgevingswet een nieuwe manier aan het ontwikkelen om regels over activiteiten ("gebruik") te stellen. Die manier is toegelicht in §2.2.1 van de toelichting.
Uit de zienswijzen blijkt dat deze toelichting niet voor iedereen duidelijk genoeg is. Daarom geven we een nadere toelichting in deze paragraaf. De toelichting van het bestemmingsplan zullen we ook aanvullen.
De Omgevingswet stimuleert gemeenten om flexibelere regels op te stellen. De gemeente Utrecht heeft die stimulans vertaald in regels die niet heel strak aangeven welke activiteit past op een locatie. In de plaats daarvan staat in de regels over een functie welk doel de locatie van de functie heeft (lid [artikelnummer].1), welke activiteiten in ieder geval bij dat doel passen (lid [artikelnummer].2) en welke in ieder geval *niet* passen (lid [artikelnummer].3). Uit bijvoorbeeld artikel 3, lid 3.1 en lid 3.2, kun je lezen wat er mag op een locatie met de functie Groen. Op grond van artikel 11, lid 11.1, mag je geen activiteiten ondernemen die niet bij het doel van de functie passen. In artikel 7, lid 7.2, staat een vergelijkbare regel, toegespitst op de activiteit bouwen. De lijst activiteiten die lid 3.2 geeft is geen uitputtende lijst, juist om te zorgen dat er ruimte is voor activiteiten die prima passen, maar waar bij het opstellen van het plan niet aan gedacht is. Het is natuurlijk van belang dat iemand een activiteit wil ondernemen, uit de regels kan halen of die activiteit mag. Een horecaterras? Het zal duidelijk zijn dat dat niet past in het doel. Een clubje joggers die samen wat oefeningen doen? Dat mag. Bewoners en andere belanghebbenden in de omgeving moeten ook uit de regels kunnen vaststellen welke activiteiten ze kunnen verwachten. En de gemeente moet kunnen vaststellen of er een overtreding is of niet. Kortom, de combinatie van regels moeten genoeg duidelijkheid geven. Er zullen altijd activiteiten zijn waarvan niet duidelijk is of ze wel of niet in een doel passen. Mag iemand bijvoorbeeld tegen betaling yogalessen geven op een locatie met de functie Groen? Zolang redelijkerwijs uit de regels is af te leiden wat wel of niet mag, zijn de regels duidelijk genoeg. En als er toch onenigheid ontstaat over de interpretatie, dan zal de rechter daar iets van gaan vinden.
Deze vorm van flexibiliteit is overigens nu ook aanwezig in alle bestemmingsplannen. In de doeleindenbeschrijving staat globaal waar de bestemming voor bedoeld is en via artikel 2.1, lid 1, onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wordt getoetst of een bepaald gebruik past. Over een regel die aangeeft dat de bestemming Wonen bedoeld is voor wonen heeft de rechter, voor zover bekend, nooit het oordeel uitgesproken dat die in strijd zou zijn met het rechtszekerheidsbeginsel, ook al is het niet helemaal duidelijk wat nou precies met "wonen" bedoeld wordt. Mag iemand bijvoorbeeld hobbymatig kassen bouwen in zijn achtertuin met de bestemming Wonen, als het bestemmingsplan het hobbymatig bouwen van kassen niet expliciet heeft toegestaan? De systematiek van de regels van het bestemmingsplan Beurskwartier 1 passen dus ook binnen het kader van de Wet ruimtelijke ordening, gelezen in samenhang met de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.
De functie Woongebied hanteert hetzelfde systeem, maar gaat verder dan wat hierboven is beschreven. De regels in lid 5.1 van artikel 5 bevatten elementen, die een nadere uitleg nodig hebben, zoals "de invulling van het gebied sluit aan op de ontwikkeling van het Stationsgebied" of "de ontwikkeling draagt bij aan de uitvoering van de gemeentelijke ambities over toegankelijkheid en over duurzaamheid, zoals een zorgvuldig gebruik van grondstoffen, natuurinclusief en diervriendelijk bouwen en energie".
De flexibiliteit wordt nog vergroot doordat de regels niet aangeven waar iets gebouwd mag worden en ook niet op welke plek een hoog gebouw kan komen.

Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet en in de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak die in paragraaf 3.2.5 aan de orde komt).

Het gevolg van deze flexibele regels is dat een initiatiefnemer niet zonder meer kan zien welke activiteit mag, maar ook dat de gebruikers van het gebied en van de omgeving van het gebied niet altijd kunnen nagaan welke impact het bestemmingsplan voor hun heeft. In §3.2.6 van dit rapport en dan vooral in §3.2.6.2, bespreken we of en in welke mate dit gevolg aanvaardbaar is.

De regels zijn overigens niet allemaal flexibel. De activiteit bouwen is bijvoorbeeld zonder vergunning verboden en daarmee zijn ook alle activiteiten die in een gebouw plaatsvinden, bijvoorbeeld wonen of in een kantoor werken, zonder vergunning niet mogelijk.

3.2.5 Werken met beleidsregels

In een beleidsregel legt een bestuursorgaan de gedragslijn vast die dat orgaan volgt bij de uitoefening van zijn bevoegdheid. In de ruimtelijke ordening worden de regels veel gebruikt bij de uitvoering van het parkeerbeleid, zoals in dit bestemmingsplan (zie: artikel 8, lid 8.1). Bij een vergunningaanvraag toetst het college (het bevoegde orgaan voor vergunningverlening) of de aanvrager zorgt voor “voldoende parkeerplaatsen”. Het college beoordeelt aan de hand van beleidsregels of aan die eis, “voldoende”, wordt voldaan.

Beleidsregels dragen eraan bij dat een beslissing van een bestuursorgaan voorspelbaar is, dat duidelijk is welke aspecten aandacht krijgen bij de beoordeling en dat het bestuursorgaan in dezelfde gevallen dezelfde besluiten neemt. Kortom, beleidsregels dragen bij aan voorspelbaar, transparant en consistent gedrag van het bestuursorgaan. Er is geen wettelijke procedure voor het vaststellen van beleidsregels. Dat is logisch, want de regels richten zich tot het bestuursorgaan zelf: “als ik die vraag krijg (bijvoorbeeld: is dat aantal parkeerplaatsen “voldoende”), dan antwoord ik in geval X met ja. Bijvoorbeeld: iemand regelt een aantal parkeerplaatsen bij nieuw woonblok dat aan de parkeernorm voldoet. Het antwoord is dan: “ja”.

Met de komst van de Omgevingswet zijn de beleidsregels nadrukkelijk in de aandacht gekomen. In de Memorie van Toelichting van die wet wordt gewezen op de mogelijkheid om het antwoord op de vraag: ‘is een bepaalde ontwikkeling toegestaan?’ in de regels van het omgevingsplan te vinden is en dat het antwoord op de vraag hoe die gerealiseerd mag worden bij de vergunningverlening aan bod komt[3]. De wetgever denkt dat zo de onderzoekslasten beperkt kunnen worden (zie ook §3.2.2). Paragraaf 3.2.4 van de Nota van Toelichting van het Omgevingsbesluit werkt dit uit: “Het omgevingsplan bevat een regel met een zelfstandig werkende norm en daarbij kunnen zogenoemde wetsinterpreterende beleidsregels worden vastgesteld die bedoeld zijn om deze zelfstandig werkende norm te kunnen uitleggen en toepassen bij de uitoefening van een bevoegdheid. […] In het omgevingsplan kan op zichzelf worden aangegeven dat bij de uitleg van een daarin opgenomen regel bij de uitoefening van een bevoegdheid gebruik wordt gemaakt van beleidsregels. Bij het verwijzen naar een beleidsregel moet worden voorkomen dat de normering volledig afhankelijk wordt gesteld van de inhoud van een vastgestelde beleidsregel.” De waarschuwende vinger in de laatste zin komt bij de bespreking van de zienwijzen aan de orde. Ter illustratie staat in diezelfde paragraaf van de Nota van Toelichting: “Doordat onderzoek in de realisatiefase rekening houdt met alle actuele inzichten en omstandigheden, kunnen in deze werkwijze de te behartigen belangen bovendien beter worden beschermd. […] In een voorbeeld waarbij de beoordeling wordt verlegd naar de realisatiefase, zou een regel over bouwhoogte kunnen bepalen dat de bebouwingshoogte op een locatie moet aansluiten op het bebouwingspatroon in de omgeving waarbij rekening moet worden gehouden met schaduwwerking op belendende percelen. Bij de vaststelling van deze regel moet gemotiveerd kunnen worden dat bebouwing op de desbetreffende locatie, met inachtneming van de open normen, zal bijdragen aan een evenwichtige toedeling van functies.”

Gemeenten hebben de Crisis- en herstelwet toegepast om te experimenteren met open normen die aan beleidsregels gekoppeld worden. Het bestemmingsplan Beurskwartier 1 sluit aan bij die experimenten. Maar we hebben de kritische geluiden natuurlijk ook bestudeerd[4]. De Afdeling

[3] Memorie van Toelichting bij de Omgevingswet, p. 153-154 en p. 275-276
[4] Bijvoorbeeld het artikel *Plannen met beleid*, Nijmeijer, TBR 2019/46.

Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in haar uitspraak[5] over bestemmingsplan "Omgevingsplan Buitengebied 2016"[6] het volgende opgemerkt: “De Afdeling acht het gebruik van dergelijke open normen passend bij het flexibele karakter van het plan. Bovendien brengt de gekozen plansystematiek met zich dat een nadere invulling van die open normen bij de toetsing van een aanvraag om omgevingsvergunning aan de orde kan komen. Het in het plan opnemen van een omgevingsvergunningstelsel voor deze bestemmingsplanactiviteiten, leidt immers tot zo’n nadere invulling op het moment van het beslissen op een aanvraag om omgevingsvergunning. Naar aanleiding van een beroep tegen die omgevingsvergunning kan de bestuursrechter de nadere invulling toetsen. Daarbij is de omstandigheid van belang dat een aanvrager van een omgevingsvergunning voor een bestemmingsplanactiviteit mede ter onderbouwing van de invulling van open normen, gegevens en bescheiden moet overleggen over de gevolgen van het beoogde gebruik voor de fysieke leefomgeving. De Afdeling wijst op artikel 7c, leden 14 en 15, van het Besluit uitvoering Chw. De Afdeling merkt in dit verband ten slotte op dat de rechtspraak die zij over reguliere bestemmingsplannen onder de Wet ruimtelijke ordening (hierna: de Wro) heeft gevormd, namelijk dat een nader afwegingsmoment omtrent het toegestane grondgebruik in geval van een bestemming bij recht niet is toegestaan – vergelijk bijvoorbeeld de uitspraak van 23 december 2015, ECLI:NL:RVS:2015:3971 –, niet van toepassing is op een vergunningstelsel als in een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte.” De laatste zin laat zien dat de toepassing van de Crisis- en herstelwet nieuwe mogelijkheden biedt, mogelijkheden die nauw aansluiten bij wat daarvoor in het citaat uit de Nota van Toelichting van het Omgevingsbesluit werd opgemerkt.

3.2.6 Opmerkingen en bezwaren uit de zienswijzen, reactie gemeente

3.2.6.1 Fasering is onduidelijk, wat mag in de eerste fase?
Zienswijzen:
a. De eerste fase heeft geen einddatum, die kan dus de hele planperiode duren.
b. Uit de regel in artikel 5, lid 5.3, onder 2, “activiteiten kunnen plaatsvinden zolang die de transformatie van het gebied niet verhinderen”, gelezen in samenhang met artikel 11, volgt dat elk gebruik dat artikel 11, lid 2, niet verbiedt is toegestaan. Alles wat niet tot permanente bebouwing of permanent gebruik mag dus, bijvoorbeeld evenementen, tijdelijke asielzoekerscentra of winkels.

Reactie gemeente
De transformatie vindt plaats in drie fases: (1) de voorbereiding, (2) de realisatie en (3) het gebruiken en beheren van de gerealiseerde delen. Het plangebied gaat niet in één keer “op de schop”.
Naar aanleiding van de zienswijzen hebben we geconstateerd dat de regeling in het ontwerpbestemmingsplan ingewikkelder is dan nodig en daardoor teveel vragen oproept. Met de vaststelling van het bestemmingsplan besluit de gemeenteraad dat het gebied “in transitie” is. Het bestemmingsplan brengt het bestaande gebruik onder het overgangsrecht (artikel 18, lid 18.2; artikel 3.2.3 van het Besluit ruimtelijke ordening) en zet daar een nieuw gebruik, namelijk de activiteiten die horen bij de functie Woongebied, voor in de plaats. De uitvoeringsfase treedt dus feitelijk al in bij de vaststelling, waarbij fase 1 moet worden gezien als de fase waarin de uitvoering wordt voorbereid en de fase 2 als de fase waarin de vergunningen voor het bouwen worden verleend. In fase 1 is de voortzetting van het bestaande gebruik toegestaan op basis van het standaardovergangsrecht van het Besluit ruimtelijke ordening. Een aanvulling van dat overgangsrecht is niet nodig en ook niet mogelijk. Daarom zullen de regels over de eerste fase geschrapt worden. Het bezwaar van een indiener dat fase 1 eeuwig kan duren is daarmee overigens niet opgelost. De regels bepalen wat mag, niet wat moet. Dit systeem wordt ook wel

[5] ECLI:NL:RVS:2019:2772, uitspraak van 14 augustus 2019 (het citaat dat is opgenomen in deze paragraaf staat onder 16.2).
[6] Het bestemmingsplan "Omgevingsplan Buitengebied 2016" voorziet in een actualisatie van het planologisch regime voor nagenoeg het gehele buitengebied van Boekel. Het is een zogenoemd ‘bestemmingsplan met verbrede reikwijdte’ als bedoeld in artikel 7c van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet (hierna: het Besluit uitvoering Chw).

"toelatingsplanologie" genoemd. Het is dus denkbaar dat een bestemmingsplan een ontwikkeling mogelijk maak, maar dat de ontwikkeling nooit plaatsvindt. Ook in Utrecht zijn daar wel voorbeelden van te vinden.
De wijziging van de regel over het vergunningsysteem die in de volgende paragraaf aan de orde komt, maakt de regels voor fase 3, overigens niet besproken in de zienswijzen, overbodig. Die worden dan ook geschrapt.

De conclusie van bovenstaande is dat de zienswijze leidt tot de volgende aanpassing van de regels in artikel 5:
- *lid 5.1, onderdeel 2, wordt geschrapt, de essentie, namelijk dat voortzetting van bestaande activiteiten is toegestaan, is verwoord in lid 5.4, onderdeel 2 (versie: vaststelling);*
- *lid 5.1, onderdeel 3, wordt geschrapt;*
- *lid 5.2, onderdeel 2, wordt geschrapt, want dat is overbodige bepaling, met uitzondering van de eerste zin die in een verbeterde formulering wordt verplaatst naar lid 5.6, onderdeel 1 (versie: vaststelling);*
- *lid 5.3, onderdeel 2 en 3, worden geschrapt (gevolg van het schrappen van de onderdelen 2 en 3 van lid 5.1).*

De toelichting van het artikel zal hierop aangepast worden en waar nodig aangevuld met bovenstaande uitleg.

Ten overvloede merken we op dat het college ruim voor de eerste bouwaanvraag beleidsregels zal opstellen, in samenhang met het stedenbouwkundig plan dat in voorbereiding is en eind 2021 of begin 2022 aan de gemeenteraad zal worden voorgelegd.

3.2.6.2 Rechtszekerheid niet gewaarborgd, geen objectieve begrenzing van het toegestane gebruik

Zienswijzen:
a. De doeleindenomschrijving in artikel 5, lid 5.1, is op grond van artikel 7, lid 7.2, en artikel 11, lid 11.1, bindend. De regels in lid 5.1, zoals bijdragen aan de doelstelling of aan de gemeentelijke ambities over duurzaamheid, zijn daarvoor echter te vaag, zodat niet duidelijk is welk gebruik is toegestaan. De lijst activiteiten die in artikel 5, lid 5.3, lost dit probleem niet op, omdat die lijst niet limitatief is.
b. Het bestemmingsplan maakt een invulling mogelijk die in strijd is met de omgevingsvisie.
c. De toetsingsgronden voor een vergunning verschuiven van de regels van het bestemmingsplan naar de beleidsregels.
d. Het is onduidelijk wat in relatie tot de beleidsregels met "de programmatische invulling van het gebied" wordt bedoeld (artikel 5, lid 5.4, onderdeel 5, sub b).
e. Stedenbouwkundige bepalingen, zoals bouwvlakken en bouwhoogtes, en de programmatische invulling horen in de regels te staan. Dan is ook de rechtsbescherming gewaarborgd.
f. Door het ontbreken van duidelijke regels is het voor belanghebbenden niet duidelijk welk gevolg het bestemmingsplan heeft voor het daglicht in het gebouw, het uitzicht of de bereikbaarheid van hun gebouwen.
g. De regels moeten met een duidelijk toetsingskader grenzen stellen aan de effecten van hoogbouw, zoals windhinder en schaduwwerking.
h. De regels staan het vestigen van winkels ten onrechte onbeperkt toe, het bestemmingsplan mist "harde" regels.

Reactie gemeente
In §3.2.4 hebben we de systematiek van het bestemmingsplan nader toegelicht, maar nog geen conclusie getrokken over hoe die uitpakt voor de beoogde transformatie van het plangebied. De bezwaren en opmerkingen die in de zienswijzen naar voren komen gaan in hoofdzaak over de vraag of binnen die systematiek artikel 5, lid 5.1, in samenhang met lid 5.3, 5.4 en 5.5 (nummering ontwerp) duidelijk genoeg is en voldoende rechtszekerheid biedt.
De systematiek in het ontwerpbestemmingsplan is geënt op de regels van een bestemmingsplan dat als doel heeft om de bestaande activiteiten ruimte te geven en het plangebied te vrijwaren van

ongewenste ontwikkelingen. In dat plan is per functie vrij gedetailleerd aangegeven welke activiteiten bij de functie horen. Het bestemmingsplan Beurskwartier 1 heeft nu juist als doel om de bestaande activiteiten te staken en wenselijke ontwikkelingen op gang te brengen. De regels van het bestemmingsplan moeten rekening houden met het verschil tussen die doelen. De oplossing die gekozen is bij het opstellen van de regels van het ontwerpbestemmingsplan, namelijk: de kaders voor de ontwikkeling deels in de beschrijving van het doel van de functie te verwerken, geeft onvoldoende duidelijkheid over de ontwikkeling. De zienswijzen wijzen daar terecht op. We hebben daarom de opzet van artikel 5, en vervolgens ook van artikel 6 (De Foreest), gewijzigd:

- *in lid 5.1 is de globale doelstelling weergegeven, zonder kaders en ambities;*
- *in lid 5.2 staan de kaders voor de activiteiten – in dit lid staat dus het antwoord te geven op de vraag: wat mag hier?*
- *in lid 5.3 staan de activiteiten die niet toegestaan zijn;*
- *lid 5.4 is bepaalt dat bij verandering van een activiteit een vergunning nodig is (met uitzonderingen in het tweede onderdeel) – dit lid geeft dus het antwoord op de vraag: hoe moet de ontwikkeling plaatsvinden?*
- *lid 5.5 bevat de normen waaraan de vergunningaanvraag moet voldoen en*
- *lid 5.6 maakt duidelijk hoe de beleidsregels gebruikt worden en hoe de gemeenteraad betrokken blijft bij de uitvoering.*

Voor de duidelijkheid: deze wijziging betekent een herstructurering en verduidelijking van de regels, maar verandert de beoogde werking en inhoud niet. In de tabel in de bijlage bij dit rapport, §5.2, is terug te vinden in welk artikellid de regels uit het ontwerpbestemmingsplan (die te vinden zijn in §5.1) terecht zijn gekomen.
De wijziging van de opzet van artikel 5 is ook doorgevoerd in artikel 6, omdat dat artikel ook de juridische basis levert voor een gebiedstransformatie. De tekst van het ontwerpbestemmingsplan en de omzettingstabel van artikel 6 staan ook in de bijlage, namelijk in §5.3 en §5.4 van dit rapport.

Met bovenstaande aanpassingen komen we tegemoet aan de bezwaren die onder a, c en d naar voren zijn gebracht. De kaders en normen staan nu bijeen in respectievelijk de leden 5.2 en 5.5, waarbij in de regels ook de verbanden tussen de leden is aangegeven. De ruimte die artikel 11 geeft is ook ingekaderd, omdat de algemene werking van dat artikel wordt ingeperkt door de vergunningplicht die in lid 5.4 (versie vaststelling) is opgenomen en dus altijd getoetst zal worden in een vergunningprocedure.
De normen in lid 5.5 (versie vaststelling) zijn redactioneel verbeterd, zodat duidelijker is dat de normen niet verschuiven, maar dat de beleidsregels gaan helpen om de invulling, gezien de doelstelling van het plan, te optimaliseren. Daarmee dragen de beleidsregels eraan bij dat er niet, zoals een indiener vreest, in strijd met de uitgangspunten van de omgevingsvisie wordt gebouwd. Ter verduidelijking is in lid 5.6 (versie: vaststelling) expliciet aangegeven welke normen van lid 5.5 een nadere uitleg krijgen in de beleidsregels. Daarmee is meteen duidelijk welke bevoegdheid, namelijk de bevoegdheid om de vergunning van lid 5 (versie vaststelling) te verlenen, ten grondslag ligt aan de beleidsregels.

Ambtshalve is de formulering van de vergunningplicht (ontwerp: lid 5.4, onderdeel 1), in de versie vaststelling (lid 5.4, onderdelen 1 en 2) verbeterd. De vergunning gaat niet alleen over bouwen maar ook over het veranderen van het bestaande planologische gebruik; daarom is in lid 5.4 (versie vaststelling) verduidelijkt waarvoor een vergunning nodig is.

Over de hierboven weergegeven punten e, f en g van de zienswijzen.
Uit de eerder geciteerde uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak mag worden afgeleid dat de concrete bouwvlakken en bouwhoogtes ook in de vergunningsfase mogen worden beoordeeld, waarbij de onderzoeken die voor een goede beoordeling van de effecten van de bouw, zoals schaduw en windhinder, door de aanvrager moeten worden aangeleverd.
Om tegemoet te komen aan de indieners met bezorgdheid over de effecten van de hoogbouw is aan lid 5.5 (in het ontwerp: lid 5.4), onderdeel 1, onder b de regel als toegevoegd dat "hogere bebouwing geen onevenredige hinder voor de omgeving veroorzaakt". Hoger betekent hier: hoger dan 30 meter. Dat betekent dat bij een vergunningaanvraag in ieder geval de effecten van een gebouw, zoals schaduwwerking en windhinder, in beeld moeten zijn gebracht, zodat burgemeester

en wethouders kunnen beoordelen of de hinder wel of niet aanvaardbaar is. Burgemeester en wethouders geven in de beleidsregels aan welke hinder wel of welke hinder niet "onevenredig" is. Sinds de terinzagelegging van het ontwerp is de gemeente verdergegaan met het onderzoek naar een goede invulling van het gebied. Belanghebbenden worden daarbij betrokken. Dat onderzoek zal uiteindelijk leiden tot een stedenbouwkundig plan, dat na inspraak door de gemeenteraad wordt vastgesteld. Burgemeester en wethouders zullen dat plan als uitgangspunt nemen bij het opstellen van de beleidsregels. Het onderzoek heeft inmiddels geleid tot inzicht in de beste plaats voor de torens in het woongebied. Naar aanleiding van de zienswijzen die de punten e en f hebben ingebracht, hebben we dat inzicht verwerkt in een kaart waarop de torens indicatief zijn aangegeven. Die kaart wordt als bijlage bij de regels gevoegd. De regels verwijzen naar de kaart, zodat enige zekerheid ontstaat over de situering van de torens ongeveer komen. Daarnaast is nu in de regels bepaald dat er maximaal 8 torens komen met een hoogte van maximaal 90 meter en een breedte van maximaal 30 meter, waarvan 6 met een grondvlak van maximaal 650m^2 en 2 met een grondvlak van maximaal 750m^2. Op basis van de locaties van de torens die op de kaart staat, hebben we ook een verkennende studie naar de schaduwwerking gedaan. Daaruit blijkt dat de effecten aanvaardbaar lijken te zijn. De studie is als bijlage aan de toelichting toegevoegd.

Punt h: winkels zijn onbeperkt toegestaan, geen harde regels
In enkele onderdelen van lid 5.2 (versie: vaststelling) zijn metrages toegevoegd om tegemoet te komen aan de zienswijzen die vragen om het opnemen van de maximale omvang van het totaal aan winkels (2.600 m^2), van het totaal aan voorzieningen (15.000 m^2) en van de minimale omvang van het parkje aan de noordzijde (3.000 m^2). Het metrage voor winkels volgt uit het onderzoek dat naar aanleiding van de zienswijzen is gedaan naar de behoefte aan winkels. Het vloeroppervlak is helemaal toegekend aan het plandeel Beurskwartier. De mogelijkheid voor winkels in De Foreest is uit artikel 6 geschrapt.

3.2.6.3 Rechtsbescherming
Zienswijze: het doorschuiven van bepalingen van het bestemmingsplan naar beleidsregels doorkruist het principe dat rechtsbescherming open staat tegen het bestemmingsplan.

Reactie gemeente
De plansystematiek van het ontwerpbestemmingsplan betekent op zich nog geen aantasting van de rechtsbescherming, maar wel van een verschuiving van het moment waarop rechtsbescherming ingeroepen kan worden. In de al eerder aangehaalde uitspraak (zie §3.2.5) merkt de Afdeling bestuursrechtspraak merkt hierover op "De Afdeling acht het gebruik van dergelijke open normen passend bij het flexibele karakter van het plan. Bovendien brengt de gekozen plansystematiek met zich dat een nadere invulling van die open normen bij de toetsing van een aanvraag om omgevingsvergunning aan de orde kan komen. Het in het plan opnemen van een omgevingsvergunningstelsel voor deze bestemmingsplanactiviteiten, leidt immers tot zo'n nadere invulling op het moment van het beslissen op een aanvraag om omgevingsvergunning. Naar aanleiding van een beroep tegen die omgevingsvergunning kan de bestuursrechter de nadere invulling toetsen." Dat betekent dus dat bijvoorbeeld een klacht over de effecten van een woontoren op de omgeving aan de rechter kan worden voorgelegd in de vergunningprocedure.

3.2.6.4 Beleidsregels
Zienswijzen
a. De regels moeten aangeven op grond van welke bevoegdheid het college beleidsregels kan opstellen.
b. Uit de uitspraak van de Afdeling van 19 augustus 2020 (ECLI:NL:RVS:2020:2004, r.o. 21.1) volgt dat het doorschuiven van concrete normen naar latere beleidsregels op grond van artikel 7c, lid 6, van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet uitsluitend mogelijk is "terzake in de regels opgenomen open normen". In de regels bij het ontwerpbestemmingsplan ontbreekt echter juist het stedenbouwkundig kader, zodat uitwerking hiervan in beleidsregels helemaal niet mogelijk is.
c. Het is maar de vraag of alle teksten in de globale doelbeschrijving te kwalificeren zijn als "open normen" waarvan uitwerking naar latere beleidsregels kan worden doorgeschoven.

d. De programmatische invulling van het gebied wordt uitgewerkt in de beleidsregels. In artikel 5 van lid 5.4 van de regels is echter bepaald dat burgemeester en wethouders de bouwvergunning kunnen weigeren als de aanvraag niet past binnen deze programmatische invulling. Ze hebben hier kennelijk een vrije keuze. Zij kunnen er dus ook voor kiezen de bouwvergunning wel te verlenen terwijl deze niet past binnen de in de beleidsregels uitgewerkte programmatische invulling.
e. Stedenbouwkundige bepalingen, zoals bouwvlakken en bouwhoogtes, en de programmatische invulling horen in de regels te staan. Dan is ook de rechtsbescherming gewaarborgd.

Reactie gemeente
In §3.2.5 hebben we onderzocht welke richting de wetgever heeft gekozen met de Omgevingswet en hoe die koers zich vertaalt in de jurisprudentie. In de Nota van Toelichting van het Omgevingsbesluit staat beschreven dat het mogelijk is om het omgevingsplan (of bestemmingsplan) zo in te richten dat de regels wel antwoord geven op de vraag of een activiteit mag, maar het antwoord op de vraag hoe het mag beoordeeld mag worden op het moment dat een vergunning wordt aangevraagd voor een activiteit. Uit de jurisprudentie blijkt dat de rechter accepteert dat het gevolg hiervan is dat pas bij de vergunningaanvraag duidelijk wordt hoe een open norm (waarin het bestemmingsplan aangeeft of iets mag) ingevuld wordt. De regels van het ontwerpbestemmingsplan beogen de richting die de Nota van Toelichting aangeeft te volgen, binnen het kader van de jurisprudentie.
Gezien alles wat in §3.2.5 en eerder in deze paragraaf al is besproken, volstaan we hieronder met een korte reactie op de zienswijzen.

a. De regels moeten aangeven op grond van welke bevoegdheid het college beleidsregels kan opstellen.

Reactie: de regels geven de bevoegdheid duidelijk aan. In artikel 5.2, lid 2, staat: "Burgemeester en wethouders beoordelen aan de hand van beleidsregels of het bouwen en de activiteiten die met het beoogde bouwwerk samenhangen voldoen aan het doel van de functie."
Om iedere onduidelijkheid weg te nemen, is in lid 5.6 (ontwerp: 5.2), onderdeel 1, nu expliciet gemaakt dat de beleidsregels over de bevoegdheid gaan om de vergunning te verlenen voor lid 5.4 staat, waarbij nu is aangegeven welke normen van aan de hand van beleidsregels worden beoordeeld.

b. Uit de uitspraak van de Afdeling van 19 augustus 2020 (ECLI:NL:RVS:2020:2004, r.o. 21.1) volgt dat het doorschuiven van concrete normen naar latere beleidsregels op grond van artikel 7c, lid 6, van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet uitsluitend mogelijk is "terzake in de regels opgenomen open normen". In de regels bij het ontwerpbestemmingsplan ontbreekt echter juist het stedenbouwkundig kader, zodat uitwerking hiervan in beleidsregels helemaal niet mogelijk is.

Reactie: de volledige overweging 21.1 van de geciteerde uitspraak luidt: "De raad heeft beoogd met gebruikmaking van artikel 7c, zesde lid, van het Besluit uitvoering Chw een planregeling vast te stellen die ertoe leidt dat bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning wordt getoetst aan de "Beleidsregel stedenbouwkundig kader Retailpark Belvédère". Volgens de raad zijn terzake in de planregels open normen opgenomen, die in de beleidsregels nader zijn uitgewerkt. Echter, wat in de "Beleidsregel stedenbouwkundig kader Retailpark Belvédère" zou zijn uitgewerkt tot een concrete normering, valt niet te herleiden tot terzake in de planregels opgenomen open normen. Daarom zijn de in de planregels opgenomen verwijzingen naar die beleidsregel in strijd met artikel 7c, zesde lid, van het Besluit uitvoering Chw." De rechter valt dus over het feit dat wat er in de beleidsregels staat niet herleidbaar is tot de (open) normen in het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan in kwestie bevat overigens meer gebreken, zoals de regel dat de beleidsregels de norm bevatten, terwijl in de Nota van Toelichting bij het Omgevingsbesluit er nadrukkelijk voor is gewaarschuwd om dat niet te doen, zie §3.2.5. Deze problemen doen zich in ons geval niet voor. Voor alle duidelijkheid hebben we in lid 5.6 (versie: vaststelling), onderdeel 1, aangegeven welke normen van lid 5.5 (versie: vaststelling) aan de hand van beleidsregels worden beoordeeld.

c. Zienswijze: het is maar de vraag of alle teksten in de globale doelbeschrijving te kwalificeren zijn als “open normen” waarvan uitwerking naar latere beleidsregels kan worden doorgeschoven.

Reactie: met de verbeteringen die in deze paragraaf zijn aangegeven en die in §3.2.7 zijn uitgewerkt hopen we voldoende tegemoetgekomen te zijn aan deze zienswijze.

d. Zienswijze: de programmatische invulling van het gebied wordt uitgewerkt in de beleidsregels. In artikel 5 van lid 5.4 van de regels is echter bepaald dat burgemeester en wethouders de bouwvergunning kunnen weigeren als de aanvraag niet past binnen deze programmatische invulling. Ze hebben hier kennelijk een vrije keuze. Zij kunnen er dus ook voor kiezen de bouwvergunning wel te verlenen terwijl deze niet past binnen de in de beleidsregels uitgewerkte de programmatische invulling.

Reactie: in de verbeterde opzet van artikel 5 is de betreffende regel niet meer nodig en daarom geschrapt. Het feit dat het bestemmingsplan werkt met open normen geeft het burgemeester en wethouders overigens beoordelingsvrijheid. Dat wil niet zeggen dat het burgemeester en wethouders een “vrije keuze” heeft om een vergunning wel of niet te verlenen, maar wel dat er ruimte is om bij de vergunningverlening diverse belangen te betrekken bij het besluit over de vergunning. De beleidsregels zullen bijdragen aan een transparante besluitvorming, omdat het burgemeester en wethouders daarin aangeeft hoe zij aanvragen beoordelen.

e. Zienswijze: stedenbouwkundige bepalingen, zoals bouwvlakken en bouwhoogtes, en de programmatische invulling horen in de regels te staan. Dan is ook de rechtsbescherming gewaarborgd.

Reactie: In §3.2.6.2 van dit rapport hebben we aangegeven dat de regels over de programmatische invulling aangescherpt zijn door aan activiteiten een maximale omvang te geven. De stedenbouwkundige invulling is ook enigszins begrensd, bijvoorbeeld door het aantal torens, de indicatieve locatie van de torens en de maatvoering van de torens in de regels op te nemen. Daarmee komen we deels tegemoet aan deze zienswijze. Uit §3.2.5 volgt dat het opnemen van bouwvlakken of bouwhoogtes niet nodig is. De flexibele opzet van het bestemmingsplan blijft van toepassing op deze aspecten. Aan lid 5.6 (versie: vaststelling), onderdeel 1 onder b is een regel toegevoegd die het college de mogelijkheid geeft om met de beleidsregels duidelijkheid te geven over de plaats van bouwblokken en de hoogbouw.
De rechtsbescherming is besproken in §3.2.6.3 van dit rapport.

3.2.7 Conclusie

De zienswijzen hebben aandacht gevraagd voor de vormgeving van artikel 5 en de plansystematiek die daaruit volgt, in relatie met de rechtszekerheid en de rechtsbescherming. Uit de punten die naar voren zijn gebracht bleek dat onderdelen van artikel 5 verbeterd en verduidelijkt moeten worden. De verbeteringen zijn:

- de regels zijn vereenvoudigd door het onderscheid in de fases voorbereiding, realisatie en beheer te laten vervallen; dat onderscheid is niet nodig, omdat het bestaande gebruik sowieso mag worden voortgezet (voor de duidelijkheid is in lid 5.4 (nieuw), onderdeel 2, dat expliciet aangegeven) en omdat na realisatie het gebruik dat overeenkomt met de verleende vergunning is toegestaan; deze vereenvoudiging leidt tot het schrappen van de volgende regels uit het ontwerp: lid 5.1, onderdelen 2 en 3, lid 5.2, onderdeel 2, lid 5.3, onderdelen 2 en 3, en lid 5.4, onderdelen 4 en 5;
- overbodige regels en regels die buiten het wettelijke kader vallen of daarmee op gespannen voet staan zijn geschrapt: aansluiting op het Stationsgebied (niet concreet genoeg), gebruik van grondstoffen (buiten het wettelijke kader), diervriendelijke bouwen (lijkt buiten het wettelijke kader te vallen; bij de voorbereiding van het bestemmingsplan Algemene regels Utrecht wordt de motie 2020/77 uitgevoerd en worden waar mogelijk algemene regels geformuleerd), de regel die “spelen en bewegen” toestaat is geschrapt (overbodig);
- de met letters geordende onderdelen van lid 1, onderdeel 1, die veel interpretatieruimte bieden zijn verplaatst, zodat de onderdelen die bestaan uit (1) kaders voor activiteiten die leiden tot de

bouwwerken, activiteiten en voorzieningen die voor de transformatie van het gebied nodig zijn en uit (2) kaders voor de inrichting van de openbare ruimte in het kaderstellende lid 5.2 (versie vaststelling) zijn geplaatst; direct in de aanhef van zowel lid 5.1 als lid 5.2 is een link gelegd met de vergunningseis in lid 5.4 en met de kaders en normen waaraan de transformatie moet voldoen;
- waar mogelijk zijn de activiteiten begrensd met concrete aantallen: het noordelijke park moet een omvang van minimaal 3.000m² hebben, het maximale bruto vloeroppervlak van voorzieningen bedraagt 15.000m², waarvan niet meer dan 2.600 m² voor winkels en afhaalzaken die alleen in het plandeel Beurskwartier 1 zijn toegestaan en niet in De Foreest;
- lid 5.2 (nummering ontwerp) is verplaatst en is nu als lid 5.6 opgenomen, om te verduidelijken dat de beleidsregels betrekking hebben op de bevoegdheid van burgemeester en wethouders om op grond van lid 5.4 en 5.5 (versie vaststelling) een vergunning te verlenen; daarbij is in de regel over het opstellen van beleidsregels in lid 5.6 (versie vaststelling), onder 1, concreet gemaakt welke duidelijkheid de beleidsregels in ieder geval moeten bieden;
- lid 5.2 (versie vaststelling; ontwerp: lid 5.3), onder 1: de onderdelen b, c en een deel van f (ontwerp) zijn samengevoegd, zodat de activiteiten die zorgen voor de levendige plint overzichtelijk bij elkaar staan;
- de regel in lid 5.4, onderdeel 1, is verplaatst naar een zelfstandig lid 5.4 (versie vaststelling), waarbij verduidelijkt is dat de vergunningseis niet alleen het bouwen betreft, maar ook het planologische gebruik en dat de vergunning nodig is voor elke wijziging van het gebruik, met uitzondering van het inrichten van de openbare ruimte en het voortzetten van het bestaande gebruik;
- in lid 5.5 is de mogelijkheid van hoogbouw tot 90 meter ingeperkt tot zes torens met een grondvlak van maximaal 650m² en twee torens met een grondvlak van maximaal 750m², en ook is de regel toegevoegd dat gebouwen boven de 30 meter geen onevenredige hinder veroorzaken voor de omgeving; lid 5.6, onderdeel 1, onder b, draagt het college op om in de beleidsregels die nodig zijn om te toetsen of er geen onevenredige hinder is in ieder geval de aspecten windhinder of schaduwwerking een plaats te geven;
- gekoppeld aan lid 5.5 is een bijlage aan de regels toegevoegd, waarin de torens indicatief zijn aangegeven;
- de redactie van de regels is verbeterd;
- de toelichting van de plansystematiek in §2.2.1 is verbeterd, waarbij de tekst aansluit op bovenstaande veranderingen;
- de toelichting van artikel 5 is aangepast aan de veranderingen;
- aan de toelichting is een bijlage toegevoegd, waarin verkennend onderzoek naar het effect van de torens op de bezonning is gedaan.

De gewijzigde tekst van artikel 5 is opgenomen in §2.3.1.1. In §5.2 van het vaststellingsrapport is een tabel opgenomen waarin de wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan per regel is aangegeven.
De opzet van artikel 5 is gekopieerd naar artikel 6, om de eenheid in de regels te bewaren. Die had slechts enkele kleinere aanpassingen nodig. De gewijzigde tekst van artikel 6 is opgenomen in §2.3.1.2. In §5.4 van dit rapport is een tabel opgenomen waarin de wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan per regel is aangegeven.
De aanpassingen van de toelichting staan in §2.3.3.1 (regels) en §2.3.3.2 (programma) van dit rapport.
De nieuwe bijlagen bij de toelichting staan in §2.3.3.6 van dit rapport.

3.3 Parkeren

3.3.1 Inleiding

Uit een aantal zienswijzen komen vragen en bezwaren naar voren over de manier waarop de gemeente heeft uitgerekend hoe groot de parkeerbehoefte is en hoe de gemeente denkt te voldoen aan die behoefte. In deze paragraaf worden die vragen en bezwaren besproken en bekeken of

§3.5.1.2, Parkeren, van de toelichting van het bestemmingsplan veranderd moet worden en of er nog aanvullend onderzoek nodig is.

3.3.2 Toelichting over het parkeren naar aanleiding van de zienswijzen

3.3.2.1 Hoe werken de regels over het parkeren, wat staat in de toelichting?
Bij de uitvoering van dit bestemmingsplan zal de gebruikelijke werkwijze van de gemeente gevolgd worden. Dat wil zeggen dat het college bij de vergunningverlening beoordeelt of er "voldoende parkeergelegenheid" komt. Dat geldt voor een aanvraag voor het bouwen binnen de functie Woongebied, maar natuurlijk ook voor het plandeel De Foreest met de functie Wonen. De toetsingsgrond staat in artikel 8, lid 8.1 van de regels, de standaardregel over het parkeren:

1. Een vergunning voor het bouwen wordt alleen verleend, als vaststaat dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd.
2. De regel onder 1 is niet van toepassing op het bouwen van bijbehorende bouwwerken, dakopbouwen of dakterrassen.
3. Aan de hand van beleidsregels waarin de normen voor parkeergelegenheid zijn opgenomen, stellen burgemeester en wethouders vast of aan de regel onder 1 wordt voldaan.

Voor die toets gebruikt het college de beleidsregels over het parkeren, op dit moment de Beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto 2019 (Bijlage I Nota Stallen en parkeren). Bij elk bouwplan vindt die toets plaats.

Hoofdstuk 3 van de toelichting gaat in op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. De §3.5.1.2 van de toelichting laat zien hoe de gemeente het parkeerbeleid en de daarbij horende beleidsregels kan toepassen op het plangebied. Daarbij heeft de gemeente gebruik gemaakt van worstcasescenario's en het maatwerk toegepast dat nodig is om de ambities die verwoord zijn in artikel 5 van de regels uit te voeren. De conclusie van die paragraaf is dat het programma dat gerealiseerd kan worden op grond van het bestemmingsplan voor het aspect parkeren uitvoerbaar is, ook als er geen parkeerplaatsen voor de eigen auto van de bewoner of van bezoekers binnen het plangebied komen. De gemeente moet wel kunnen zorgen voor parkeergelegenheid op afstand. De volgende paragrafen gaan nog even kort in op de berekeningen uit de toelichting.

De uitkomst van het parkeeronderzoek is geborgd in artikel 5, lid 5.2, a) onderdeel 2a onder IV, en b) lid 5.5, onderdeel 1i (versie vaststelling; ontwerp: lid 5.1, onderdelen 1e en 1f):

a) de voorzieningen voor autoverkeer zijn beperkt tot uitsluitend de voorzieningen die nodig zijn voor het laden en lossen en voor het parkeren van deelauto's, hulpdiensten en auto's van invaliden; in de openbare ruimte is op of boven maaiveldniveau geen plaats voor het parkeren van andere auto's;
b) de totale parkeerbehoefte van alle functies, berekend volgens de algemene regels over het realiseren van voldoende parkeergelegenheid, met de systematiek die in de toelichting is beschreven, mag het aantal van 1.359 parkeerplaatsen niet overschrijden;

Deze regels werken bij het verlenen van een vergunning voor het bouwen via artikel 5, lid 5.5, aanhef (versie vaststelling; ontwerp lid 5.4, onderdelen 2b en 4a):

1. Burgemeester en wethouders verlenen een vergunning alleen voor activiteiten en voorzieningen die in lid 5.2 worden genoemd, die niet in strijd zijn met de regels in lid 5.3 en als voldaan wordt aan de volgende voorwaarden [en dan volgt onder meer de voorwaarde die hierboven onder b) staat].

Met deze regels is geborgd dat geen parkeerplaatsen binnen het plangebied mogen komen, behalve de parkeerplaatsen voor deelauto's, et cetera, en dat het programma dat uitgevoerd wordt geen grotere parkeerbehoefte mag opleveren dan de behoefte aan 1.359 parkeerplaatsen.

3.3.2.2 Berekening parkeerbehoefte en aftrek
Het bepalen of onderzoeken van een "reële parkeerbehoefte" aan de hand van een "realistische prognose" is niet mogelijk, omdat niet objectief is vast te stellen wat reëel is of wat realistisch is. Daarom hanteert de gemeente het door de gemeenteraad vastgestelde gemeentelijke parkeerbeleid. De parkeernormen die gebruikt worden voor de uitvoering van het beleid zijn gebaseerd op de

kengetallen van de landelijke kennisorganisatie CROW. De CROW heeft op basis van onderzoek vastgesteld welke parkeervraag bij welke activiteit hoort. In §3.5.1.2.1 van de toelichting is precies beschreven welke normen worden toegepast en welk beleid is betrokken bij de uitleg en toepassing van de normen. In §3.5.1.2.2 van de toelichting wordt uitgelegd hoe de berekening gemaakt is. De zienswijzen geven geen aanleiding om te veronderstellen dat er fouten zijn gemaakt bij de berekeningen of dat er onjuiste aannames zijn gedaan.

3.3.2.3 Maatwerk (1): deelauto's, dubbelgebruik en fietsen

Het gemeentelijk beleid voorziet in dat maatwerk, onder meer vanwege de samenhang tussen de hoeveelheid verkeersbewegingen en het aantal beschikbare parkeerplaatsen. Op een locatie in het Stationsgebied is een ontwikkeling alleen mogelijk als de ontwikkeling hooguit een geringe toename van het aantal autoverkeersbewegingen veroorzaakt. Daarom heeft de gemeenteraad het Stationsgebied als maatwerklocatie (A1-locatie) aangewezen.
In §3.5.1.2.3 van de toelichting wordt uitgelegd welk maatwerk toegepast is. De zienswijzen stellen ruimte voor maatwerk die de beleidsregels over parkeren standaard al bieden niet ter discussie. Dat maatwerk bestaat uit de mogelijkheid om 10% van de parkeereis voor auto's af te trekken in ruil voor extra stallingsruimte voor de fiets en 20% van de parkeereis af te trekken voor het gebruik van deelauto's en aftrek voor dubbelgebruik.
Het dubbelgebruik is berekend met de standaardtabel van aanwezigheidspercentages van het CROW die ook opgenomen is in het Utrechtse parkeerbeleid, zie §5.1.2 van de Beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto 2019 (Bijlage I Nota Stallen en parkeren).
Een indiener merkt op dat de aftrek voor het gebruik van de fiets als gevolg heeft dat het bestemmingsplan extra stallingruimte moet borgen. Dat is niet nodig, omdat de gemeente bij de verlening van een omgevingsvergunning voor het bouwen toetst of er voldoende parkeergelegenheid is, zie hierboven in §3.3.2.1. De aanvrager zal moeten aantonen dat het plan kan voldoen aan de extra vraag naar stallingsruimte die het gevolg is van de vervanging van parkeerplaatsen door fietsstalling.

3.3.2.4 Maatwerk (2): parkeren op afstand

In §3.5.1.2.3 van de toelichting is besproken dat een andere vorm van maatwerk het parkeren op afstand is. Het maatwerk is nodig om te voorkomen dat autoverkeer van en voor bewoners het plangebied inrijdt. In een aantal zienswijzen wordt de toepassing van dit maatwerk kritisch besproken. De kritiek richt zich op twee facetten: (1) de parkeerplaatsen of afstand zijn niet beschikbaar en (2) parkeerplaatsen op afstand zijn onpraktisch of te duur voor bewoners, dus die worden niet gebruikt. Deze facetten worden overigens beide besproken in de genoemde paragraaf, waarbij ook is aangegeven dat er onzekerheden zijn, omdat er geen evaluatierapporten zijn over hoe het parkeren op afstand voor bewoners uitpakt.
Een deel van de onzekerheid over en de kritiek op de beschikbaarheid is terug te voeren op het volgende:

- er is niet met zekerheid te zeggen dat er parkeerplaatsen van de Jaarbeurs, aan de overzijde van het Merwedekanaal, beschikbaar zijn;
- de P+R-parkeergarage Papendorp staat er nog niet;
- alle locaties op afstand liggen buiten het plangebied, zodat het bestemmingsplan zelf de parkeerplaatsen niet "hard" kan borgen.

De gemeente is nagegaan wat het effect is, als er helemaal geen parkeerplaatsen beschikbaar zijn op het parkeerterrein van de Jaarbeurs. In dat geval moeten die parkeerplaatsen elders beschikbaar zijn. De gemeente is uitgegaan van de nog te realiseren P+R-garage Papendorp. Volgens experts zal het gevolg dan zijn dat er minder parkeerplaatsen nodig zijn, omdat de afstand ervoor zorgt dat bewoners vaker ander vervoer dan een eigen auto zullen kiezen, zoals in §3.5.1.2.3 van de toelichting is beschreven. Dezelfde paragraaf laat ook zien dat het bestemmingsplan Leeuwesteyn Zuid de bouw van een P+R-garage met 2000 parkeerplaatsen toestaat. De betreffende locatie is in eigendom van de gemeente, zodat de gemeente op elk moment dat dat nodig is tot realisatie kan overgaan. De kritiek die wijst op onzekerheid over de toekomstige beschikbaarheid van de parkeerplaatsen op afstand is dus niet terecht. De benodigde infrastructuur voor een goede bereikbaarheid van de locatie op Papendorp is er al. De bus rijdt over de HOV-baan in circa 5 à 7 minuten naar de locatie van de P+R. Met de fiets doe je er 10 à 12 minuten over.

De tweede factor: wat gaan de nieuwe bewoners en hun bezoekers doen? Daar is, zoals eerder opgemerkt, met zekerheid niks over te zeggen. Een ding is zeker: het bestemmingsplan biedt geen plek in het plangebied, de wijken daar omheen hebben geen parkeercapaciteit, dus de nieuwe gebruikers moeten zelf bepalen hoe ze hiermee omgaan. Nieuwe bewoners komen in ieder geval niet in aanmerking voor een parkeervergunning voor het parkeren op straat. Gezien de ligging van het plangebied, nabij het station met trein, tram- en busverbindingen, is een keuze voor ander vervoer een gerechtvaardigde verwachting. En de gemeente is met ontwikkelende partijen bezig om nieuwe vormen van mobiliteit te bestuderen. Zie verder §3.5.1.2.3 van de toelichting.

3.3.3 Zienswijzen en de reactie van de gemeente

3.3.3.1 Berekening parkeerbehoefte
Zienswijzen:
a. Er is geen onderzoek naar de parkeerbehoefte gedaan, daarmee zijn de effecten van het plan niet goed in beeld.
b. De prognoses voor de parkeerbehoefte is niet realistisch.
c. De reële parkeerbehoefte is anders, de parkeerdruk zal waarschijnlijk toenemen.
d. Hoe wordt parkeerbehoefte berekend bij de gefaseerde uitvoering?

Reactie
Zie §3.5.1.2 van de toelichting en bovenstaande paragrafen 3.3.2.2, 3.3.2.3 en 3.3.2.4. Daaruit volgt ook dat de actuele en toekomstige parkeerdruk geen rol speelt bij het berekenen van de parkeerbehoefte. Het plangebied ligt grotendeels ingesloten door gebieden met betaald parkeren, met uitzondering van een deel van Dichterswijk-Parkhaven, waar overigens heel weinig parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Het is niet uit te sluiten dat nieuwe bewoners of bezoekers van Beurskwartier 1 op zoek gaan naar een gratis parkeerplaats. Dat ligt echter niet aan de hoeveelheid parkeerplaatsen, maar eerder aan de mogelijkheid om gratis te parkeren in de omgeving. Als de parkeerdruk boven een bepaalde waarde uitkomt (80%), kan de gemeente overgaan tot het invoeren van betaald parkeren.

3.3.3.2 Betere onderbouwing van de aftrek van parkeerplaatsen nodig
a. Deelauto's: het percentage uit het Addendum, 20%, wordt verhoogd naar 40%, maar een goede onderbouwing ontbreekt.
b. De regels stellen deelauto's niet verplicht, deelauto's zijn niet gewaarborgd.
c. De aftrek voor het gebruik van de fiets lijkt reëel, maar de fietsparkeerplaatsen zijn niet geborgd in het bestemmingsplan.
d. Het is niet duidelijk hoe de aftrek voor het dubbelgebruik is berekend.

Reactie
Zie §3.3.2.1 en §3.3.2.3 van dit rapport, waarin is uitgelegd dat de deelauto's zowel onderdeel zijn van de algemene regel in artikel 8 van het bestemmingsplan, als in de specifieke regeling voor het woongebied in artikel 5 en dat de stalling voor fietsen via artikel 8 is geregeld.

3.3.3.3 Parkeren op afstand
Zienswijzen:
a. De langdurige beschikbaarheid van parkeerplaatsen is niet verzekerd. In de toelichting staat bijvoorbeeld niet welke afspraken met de Jaarbeurs er zijn over het parkeren. P+R Papendorp is nog niet gerealiseerd.
b. Gaat parkeren op afstand goed functioneren? De drempel is nog hoog, want de bus doet er 15 minuten over. Een goed onderbouwing is nodig. De onderbouwing moet ingaan op de factoren die van invloed zijn op het gebruik van de P+R-garage: afstand en reistijd naar de garage, alternatieve vervoerswijzen en garages, prijsstelling en leefstijl van de toekomstige bewoner.
c. De onderbouwing dat voldaan wordt aan de parkeerbehoefte door te wijzen op het parkeerterrein van de Jaarbeurs aan de overzijde van het Merwedekanaal en P+R Papendorp is niet voldoende.

Reactie
Zie §3.3.2.4 van dit rapport.

3.3.3.4 Relatie tussen de regels van artikel 5, lid 5.1, en artikel 8, lid 8.1
Zienswijzen:
Hoe verhouden artikel 5, lid 5.1, onderdeel 1, onder f en artikel 8, lid 8.1, zich tot elkaar? Het criterium "voldoende parkeerplaatsen" is niet duidelijk, zeker nu in artikel 8, lid 8.1, onder 3, geen verwijzing naar concrete beleidsregels is opgenomen.

Reactie
Zie §3.3.2.1 van dit rapport. Over de opmerking dat het niet duidelijk is naar welke beleidsregels artikel 8 verwijst: in §2.3.3 van de toelichting staat precies, zelfs met een hyperlink, welke beleidsregels bedoeld worden en uit welke uitspraak van de rechter blijkt dat de formulering van artikel 8 voldoet aan de wet.

3.3.3.5 Niet genoeg parkeerplaatsen
Zienswijze: het bestemmingsplan voorziet niet in voldoende parkeerplaatsen en is daardoor in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Reactie
Zie onderstaande conclusie.

3.3.4 Conclusie

De zienswijzen geven geen nieuwe inzichten in de manier waarop de parkeerbehoefte en de parkeereis berekend moeten worden en ook niet in de toepassing van maatwerk voor dit plangebied.
De gemeente maakt de keuze om de mobiliteitsvraag van de toekomstige bewoners anders te benaderen en de focus op het vervoer met de eigen auto te verleggen naar alternatieve vormen van vervoer. Die keuze heeft gevolgen voor de uitvoering van het parkeerbeleid. Er komen geen parkeerplaatsen in het plangebied voor de eigen auto. Wie wel een eigen auto wil, is aangewezen op parkeergarages buiten het plangebied. Voor zover particuliere aanbieders van parkeerplekken daar niet voor zorgen, zal de gemeente zorgen voldoende capaciteit in de P+R-garage Papendorp. Het bestemmingsplan bepaalt dat er jaarlijks een voortgangsrapport wordt opgesteld, waarin onder meer "een evaluatie van de invulling, de planning en de fasering van het project" (artikel 5, lid 5.6, versie vaststelling) wordt opgenomen. Het verkeer en het parkeren maakt deel uit van die evaluatie, zodat de gemeente kan bijsturen als dat nodig is. Dat kan ook met nieuwe vormen van maatwerk om het gebruik van de auto verder terug te brengen, zoals een extra inzet van deelmobiliteit of met vernieuwende concepten zoals Mobility as a Service (MaaS).
De belangen van de indieners van zienswijzen worden door de keuze van de gemeente niet of nauwelijks geschaad. De bewoners uit het plangebied die verhuizen naar De Foreest, houden hun parkeervergunning. Voor bezoekers van de huidige horecagelegenheden verandert er niets. Voor hen is de fiets het beste vervoer en het openbaar vervoer is hier ruim beschikbaar. En anders moeten bezoekers een plekje zoeken in de parkeergarages in de omgeving. De kantoren om het plangebied hebben hun eigen parkeergarages en ondervinden dus helemaal geen negatief effect. Sterker nog: de keuze voor parkeerplaatsen buiten het plangebied is een maatregel die zorgt dat die kantoren goed bereikbaar blijven. De Jaarbeurs heeft zijn eigen parkeercapaciteit en kan zelf bepalen wie daarop toegelaten worden.

Regelt het bestemmingsplan voldoende parkeerplaatsen?
Ja, want het aantal parkeerplaatsen dat het plan mogelijk maakt
- geeft uitvoering aan het verkeers- en parkeerbeleid,
- is nodig voor de invulling van het gebied die de gemeente voor ogen heeft,
- stimuleert vormen van vervoer die beter passen bij een gezond woon- en leefklimaat en
- verkleint het effect van de transformatie op de omgeving van het plangebied.

4 Beoordeling van de zienswijzen

4.1 Leeswijzer

In dit hoofdstuk worden de zienswijzen over het ontwerpbestemmingsplan Beurskwartier 1 besproken. De zienswijzen zijn samengevat en de gemeente geeft in schuingedrukte tekst een reactie. De bespreking van elke zienswijze eindigt met een conclusie. De conclusie geeft kort aan of er naar aanleiding van de zienswijze iets veranderd moet worden in het bestemmingsplan.

De samenvattingen zijn niet zo kort mogelijk, maar laat ook de redenering of gedachtegang van de indiener zien. Er is veel tekst uit de zienswijzen gekopieerd, om een zo goed mogelijk beeld van de zienswijzen te geven. De gemeenteraad heeft overigens ook de volledige, originele zienswijzen.

De indieners gebruiken hun eigen methode om naar delen of termen van het bestemmingsplan te verwijzen. Om het lezen makkelijker maken staan in de samenvattingen zoveel mogelijk dezelfde termen, termen die aansluiten bij het ontwerpbestemmingsplan. De afkortingen zijn meestal vervangen.
De meest voorkomende termen:

termen vaststellingsrapport	*termen in de originele zienswijzen*
toelichting	plantoelichting, Toelichting
regels	planregels, Regels
gemeenteraad	raad, uw raad
artikel 5, lid 5.1	artikel 5.1
functie	bestemming

Met “artikel X”, “de regels”, “de toelichting” of “de plankaart” bedoelen we in de samenvattingen steeds: artikel X (*van de regels*), de regels, de toelichting, de plankaart (de verbeelding) *van het ontwerpbestemmingsplan Beurskwartier 1.* In het bestemmingingsplan dat de gemeenteraad vaststelt zijn wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan aangebracht. Als de nummering van bijvoorbeeld een paragraaf of artikellid is gewijzigd, staat in de reactie of de in de conclusie aangegeven of de nummering van het ontwerpbestemmingsplan is gebruikt of de nummering van het bestemmingsplan in de “versie vaststelling”. In het hoofdstuk 5 “Bijlage: overzicht verandering artikel 5 en 6” zijn tabellen opgenomen, waaruit af te lezen is hoe de nummers bij de artikelen 5 en 6 zijn veranderd.

4.2 Bespreking van de zienswijzen

Zienswijze 1 [bewoner uit Kanaleneiland]

1. Betaalbare woningen

Indiener is een “starter” en wil met zijn zienswijze het belang van betaalbare woningen in het plangebied benadrukken. Hij heeft vragen over de betaalbaarheid van met name 1073 woningen in de categorie 'appartementen koop klein':

a. hoe zorgt de gemeente ervoor dat er koopwoningen zijn die “de gewone man” kan betalen, woningen met een koopprijs tot €200.000?
b. hoe verzekert de gemeente dat de huurprijzen voor woningen in de middenhuursector niet op de bovengrens maar op de benedengrens uitkomen?

Reactie
Over a

In het Beurskwartier streven we een diversiteit aan woningen na. Zowel in ontwerp, afmeting als prijsklasse. Met betrekking tot dat laatste zullen wij nadrukkelijk aandacht besteden om – in de lijn van de Woonvisie – betaalbare woningen te realiseren. Dat betreft sociale huurwoningen, middeldure huurwoningen en waar we kunnen betaalbare koopwoningen. De gemeente bouwt niet zelf. Dat doen marktpartijen en corporaties. De gemeente organiseert tenderprocedures om de grond voor de betreffende woningen uit te kunnen geven en stelt daarbij eisen aan het te realiseren bouwprogramma waaronder de gewenste verdeling in segmenten. In de Woonvisie is marktconformiteit voor koopwoningen het vertrekpunt.

Over b
In de Woonvisie is – binnen de bandbreedte van het midden huursegment – de huurprijs gekoppeld aan de metrage van de woningen. Bij een kleinere woning (40m²) hoort een huurprijs van ongeveer €755,- per maand, voor een grotere woning van (60m²) hoort een huurprijs van ongeveer €990,- per maand (betreft prijspeil 2021). Bij de uitgifte van gronden voor middeldure huurwoningen sturen we op een aandeel kleinere en grotere woningen en borgen dit in de overeenkomsten die daarover worden gesloten. Op die manier zorgen we ervoor dat er binnen deze bandbreedte verschillende woningen met een variatie in huurprijs worden gerealiseerd.

2. De gemeente moet streng optreden om betaalbaarheid af te dwingen.
Indiener roept de gemeente op om ontwikkelaars strak aan betaalbare prijzen en huren te binden.

Reactie
De gemeente organiseert tenderprocedures om de grond voor de betreffende woningen uit te kunnen geven en stelt daarbij eisen aan het te realiseren bouwprogramma waaronder de gewenste verdeling in segmenten. Vervolgens zal de gemeente de voorwaarden aan de betreffende ontwikkelaars opleggen door middel van bedingen in de erfpachtvoorwaarden.

Conclusie
Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp.

Zienswijze 2 [bewoner uit Dichterswijk-zuid]

1. Genoeg sportfaciliteiten regelen
Indiener wijst erop dat het bestemmingsplan geen extra sportaccommodaties regelt, terwijl er met de komst van 5.000-10.000 nieuwe bewoners wel veel vraag naar zal ontstaan. De bestaande verenigingen in de buurt, bijvoorbeeld voor zaalsporten, voetbal, hockey en tennis, hebben al hele lange wachtlijsten. Dat geldt zeker voor het nabijgelegen Sportcomplex Zwaluwen en de sporthal Nieuw Welgelegen.
Het probleem wordt nog eens versterkt door de andere grootschalige woningbouwplannen in de directe nabijheid.

Reactie
De extra vraag naar sportruimte in sporthallen wil de gemeente bieden door het uitbreiden van het aantal sporthallen in de stad. De gemeente wil daarom een aantal nieuwe sporthallen bouwen, zoals een sporthal in de directe omgeving in de Merwedekanaalzone, en wat verder weg sporthallen bij het Berlijnplein, in de Cartesiusdriehoek en bij de school op de Bontekoelaan.
Vanwege het ruimtebeslag zijn sportvelden lastig inpasbaar in gebieden waar in een hoge dichtheid gebouwd wordt. Bovendien is het beter om sportvelden aan te leggen bij bestaande sportparken. Sportverenigingen hebben namelijk een bepaalde omvang nodig om vitaal te kunnen zijn. De groeiende vraag kan de bestaande sportverenigingen versterken. De gemeente onderzoekt waar uitbreiding van sportvelden en accommodaties die nodig zijn om ook de nieuwe bewoners te kunnen laten sporten mogelijk is. Daarbij onderzoeken we het komende jaar ook de mogelijkheden van het toevoegen van sportvelden op het sportpark Nieuw Welgelegen dat het dichtst bij het plangebied ligt.

De vraag naar ruimte om te sporten wordt ook deels in het plangebied opgelost met voorzieningen in de openbare ruimte. En het bestemmingsplan biedt ook de mogelijkheid aan commerciële partijen om sportgelegenheid en fitness aan te bieden.

De Jaarbeurs werkt plannen uit om het aangrenzende gebied anders in te richten. De gemeenteraad heeft met het amendement A122 (16/10/2020) op de startnotitie Omgevingsvisie Jaarbeurs opdracht gegeven om voldoende aandacht te geven aan de vraag naar sportvoorzieningen in het Beurskwartier.
Op dit moment is de gemeente bezig om de uitgangspunten voor de Omgevingsvisie Jaarbeurs in kaart te brengen, zodat deze te zijner tijd terugkomen in de Omgevingsvisie Jaarbeurs.

2. Genoeg scholen regelen
Voor scholen geldt hetzelfde als voor sport. Is er voor de kinderen die hier gaan wonen, voldoende ruimte op de bestaande basisscholen? De Kleine Dichter is recentelijk al uitgebreid, en heeft geen capaciteit voor nog meer kinderen.

Reactie
Op basis van het te realiseren aantal woningen en te verwachten doelgroepen in het Beurskwartier is berekend dat er in het gebied één basisschool met gymzaal moet komen. De bestaande capaciteit van basisscholen in de omgeving is bij de berekening betrokken. Samen met prognoses voor de toekomst is duidelijk geworden dat er in het Beurskwartier een school voor circa 425 leerlingen nodig is. De locatie van de school zal in de uitwerking van het Stedenbouwkundig Plan Beurskwartier worden aangegeven.

Conclusie
Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp.

Zienswijze 3 [bewoner uit Terwijde]

1. Lichtvervuiling voorkomen
Veel dieren hebben last van “lichtvervuiling” (kunstmatige verlichting in de nachtelijke buitenruimte). Voor het behoud van de biodiversiteit is het van belang om lichtvervuiling te beperken. Dat heeft ook een gunstig effect op de beleving van de nacht door de mens. Het is daarom van belang om lichtvervuiling te voorkomen, zeker in een gebied dat in eigendom is van de gemeente. Indiener wijst ook op de motie 2017/126 die unaniem door de gemeenteraad is aangenomen. Met de motie roept de gemeenteraad het college op om onder meer “Bij vervanging van lampen en plaatsing van lichtmasten altijd te zorgen voor zijdelingse afscherming zodat uitstraling van licht naar groen en water wordt voorkomen, tenzij dit door veiligheidsredenen niet kan”.

Reactie
In het plangebied wordt een woonwijk gebouwd. De verlichting van de openbare ruimte moet er ook voor zorgen dat bewoners en bezoekers zich veilig voelen. Bij het inrichten van de openbare ruimte past de gemeente het Handboek Openbare Ruimte toe. Daarin hebben de aspecten die indiener aanvoert een plaats gekregen, maar het Handboek let ook op het veiligheidsaspect. Voor de verlichting van groen en water zijn de regels in deel 3 van het Handboek met de nummers 301, 301a tot en met 301d van toepassing.

2. Regels om lichtvervuiling te beperken
Indiener vindt dat voorkomen moet worden dat licht uitstraalt naar plekken waar geen licht nodig is, zodat mensen niet verblind worden en zelfs beter kunnen zien. Indiener doet een voorstel om regels in het omgevingsplan op te nemen die lichthinder kunnen voorkomen:
- verlichting geeft alleen lichtuitstraling naar beneden;
- binnenverlichting van collectieve ruimtes mag niet naar buiten uitstralen;

- buitenverlichting aan panden wordt zo afgeschermd dat de schaduw van de armatuur op maximaal 10 meter van de erfgrens op de weg valt, zodat je vanaf openbaar gebied niet in de lichtbron kunt kijken; de buitenverlichting werkt bij voorkeur op een bewegingsmelder;
- panden mogen alleen met een subtiele verlichting in het pand of aan de gevel worden aangelicht; die verlichting gaat om 23:00 uur uit;
- terreinen die 's nachts slechts incidenteel worden gebruikt, zoals parkeerterreinen, worden alleen verlicht als er daadwerkelijk mensen of voertuigen zijn, bijvoorbeeld met bewegingsmelders.

Reactie
De regels die over de openbare ruimte gaan zijn niet nodig, omdat de gemeente het Handboek Openbare Ruimte toepast bij de inrichting.
De gemeente neemt geen regels op voor verlichting, als het plaatsen en gebruiken van de verlichting bij het normale gebruik van een gebouw hoort, zoals een buitenlamp boven de voordeur of de verlichting van een hal in een flatgebouw.
In een centrumgebied, zoals het plangebied, speelt verlichting een belangrijke rol voor het maken van een omgeving waar bewoners en bezoekers zich prettig voelen. Zo valt het gebruiken van licht om bezoekers attent te maken op een commerciële functie, zoals een winkel of fitnesscentrum, onder het normale gebruik. Op reclame op de gevel is overigens de Reclameverordening gemeente Utrecht 2017 van toepassing.
De gemeente neemt gezien het bovenstaande de regels dan ook niet over.

Conclusie
Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp.

Zienswijze 4 [eigenaar van onroerende zaken in het plangebied]

Indiener is eigenaar van onroerende zaken in het plangebied. Een van zijn panden heeft hij voor een lage huur verhuurd, het andere staat leeg. De regelingen voor bewoners-eigenaren zijn ontoereikend; zij moeten weg maar er is nog helemaal geen zicht op een nieuwe woning of een nieuw commercieel pand in het Beurskwartier. Hij wil na 20 jaar onzekerheid graag duidelijkheid over zijn situatie. Hij verwacht dat de gemeente hem helpt om iets moois op te bouwen en daarbij rekening houdt met de jarenlange onzekerheid, de gemiste inkomsten en de beperkte gebruiksmogelijkheden van zijn eigendom. Als de gemeente niet met een goed voorstel komt, is indiener tegen de planontwikkeling.

Reactie
De indiener is eigenaar (bezitter van een het appartementsrecht) van Veemarktplein 43 bis, en daarmee lid van de Vereniging van Eigenaren Veemarktplein 42 tot en met Croeselaan 85.
De gemeente wil voor de uitvoering van het vast te stellen bestemmingsplan Veemarktplein 43bis aankopen, liefst via een minnelijke verwerving.
Om dat te bereiken zal de gemeente een marktconforme aankooprijs voor Veemarktplein 43bis (het onroerend goed) betalen op basis van een onafhankelijke taxatie. Deze vergoeding van de gemeente betreft een schadeloosstelling volgens de onteigeningswetgeving.
Zie ook §3.1.4 van dit rapport.

Conclusie
Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp.

Zienswijze 5 [bewoner Croeselaan]

De indiener geeft aan dat deze zienswijze over het ontwerpbesluit hogere waarden gaat.
Het ontwerpbesluit hogere waarden geluid betreft alleen het geluid van het wegverkeer op de Croeselaan. Alleen het college van burgemeester en wethouders is bevoegd om een dergelijk besluit te nemen.

De indiener brengt ook onderwerpen naar voren die gaan over de geluidssituatie in het plangebied als gevolg van de activiteiten van de Jaarbeurs. Die onderwerpen hebben te maken met de onderbouwing en de toelichting van het bestemmingsplan en niet met het ontwerpbesluit. Hieronder worden alle elementen van de zienwijze besproken, dus ook de elementen die over het bestemmingsplan gaan.
Indiener heeft over het bestemmingsplan ook nog een tweede zienswijze ingediend. Die is opgenomen als zienswijze 6.

Inleiding: de Croeselaan is een 30 km/u-weg
In het bestemmingsplan staat: “Vanuit de Wet geluidhinder bezien is de Croeselaan (vanwege de maximumsnelheid van 50 km/u) de enige weg waarvoor een ontheffingsprocedure moet worden doorlopen.” Dat is volgens indiener niet juist: de weg heeft een maximumsnelheid van 30 km/u. Indiener vraagt zich af waarom het afgelopen jaar op een rijstrook op dat deel van de Croeselaan het 30 km/u bord keer op keer verdween.

Reactie
De Croeselaan is tussen de Van Zijstweg en het Jaarbeursplein inderdaad een 30 km/u-weg. Op het gedeelte vanaf de Van Zijstweg in zuidelijke richting geldt wel een maximumsnelheid van 50 km/u. Daar is de Wet geluidhinder op van toepassing. De tekst uit de toelichting die indiener citeert zal aangepast worden.
De gemeente heeft inmiddels op deze locatie het 30 km-bord teruggeplaatst.

1. Niet alleen het geluid van de Croeselaan is het probleem

De hogere waarden worden vastgesteld “vanwege de Croeselaan”, maar volgens indiener is de geluidshinder afkomstig van de Jaarbeurshallen. De hinder wordt namelijk veroorzaakt door de geluidsbronnen op de daken (koeling, ventilatie e.d.) aldaar, en de geluidsoverlast bij opbouw en afbraak van beurzen in de hallen. Het is teleurstellend dat een andere voorstelling van zaken wordt gegeven.
Daar komt nog bij dat waar Arcadis zich wel over dat deel van de Croeselaan in beoordelende zin uitlaat (p. 11/25) door dit onderzoeksbureau geen problemen worden vastgesteld: "Voor de woonbestemmingen langs de Croeselaan geldt de hogere richtwaarde van 50 dB(A) in de dagperiode en 45 dB(A) in de avondperiode. Deze waarden worden niet overschreden zodat voor het Beatrixgebouw verder geen maatregelen zijn beschouwd."

Reactie
Het Hogere waardenbesluit heeft alleen betrekking op geluidsbronnen die vallen onder de Wet geluidhinder. Dat zijn wegverkeer (boven de 30 km/u), railverkeer en ‘gezoneerde’ industrieterreinen. Alleen het stuk Croeselaan met een maximumsnelheid van 50 km/u valt hieronder. Het geluid van de Jaarbeurshallen valt onder de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. In het kader van het bestemmingsplan is de geluidsbelasting door de Jaarbeurs ter plaatse van de nieuwe woningen onderzocht. Omdat die op dit moment te hoog is en niet acceptabel wordt geacht, is in het bestemmingsplan als voorwaarde voor woningbouw de eis gesteld dat de geluidbelasting niet hoger mag zijn dan, voor de dag, avond en nacht, respectievelijk 45, 40 en 35 dB(A) of, vanaf de vierde bouwlaag 50, 45 en 40 dB(A), omdat dit wel als acceptabel wordt beoordeeld. Dit wordt mogelijk als eerst de bedrijfsvoering van de Jaarbeurshallen ingrijpend wordt aangepast of als de bouwer zorgt voor aanpassingen, zoals een dove gevel. Zie ook de reactie onder 3 en 6.

2. De motivering klopt niet

Het is niet duidelijk wat een verhoging van de geluidwaardegrens van 48dB naar 61dB noodzakelijk maakt. Het toelaten van 61dB neemt de prikkel weg om de geluidsoverlast van de Jaarbeurshallen te beperken tot een lager geluidsniveau. Dat betekent ook dat een geluidsniveau tot de verhoogde norm, 61dB toelaatbaar is en in het hele Beurskwartier moet worden getolereerd. Dit is ongewenst voor de bewoners en eigenaren van bestaande en nieuwe appartementen. Dit is ook vanuit het oogpunt van de volksgezondheid zeer ongewenst.

Reactie
De geluidwaarde van 61 dB heeft geen betrekking op het geluid van de Jaarbeurshallen maar alleen op het geluid van het verkeer op de Croeselaan op de gevel van de nieuwe woningen.
De maximale ontheffingswaarde van 61dB treedt alleen op bij de woningen die dichtbij het 50 km/u-gedeelte van de Croeselaan worden gebouwd. Het beeld dat alle woningen in het plangebied geconfronteerd worden met die waarde is niet juist.

3. Het bestemmingsplan heeft nog aanvullend onderzoek nodig
Indiener voert in aanvulling op het vorige punt aan dat Tauw in het onderzoeksrapport van maart 2020 op pagina 20 concludeert dat woningbouw gezien de bedrijfsactiviteiten niet zonder meer mogelijk met de aanbeveling om nader onderzoek te doen. Dat is nog niet gebeurd.

Reactie
In artikel 5, lid 5.5 (versie vaststelling, ontwerp: lid 5.4), van het bestemmingsplan is aangegeven at een woning alleen mag worden gebouwd als het geluidsniveau door de Jaarbeurshallen niet hoger is dan 45 of 50 dB(A) etmaalwaarde. Voor het bouwen van een woning is een vergunning nodig. De aanvrager van de vergunning zal met onderzoek moeten aantonen dat de aanvraag aan deze eis voldoet.

4. Waarom geen maatregelen in plaats van hogere waarden?
In overweging 8 van het voorgenomen besluit wordt slechts gesteld dat het aanbrengen van geluidswerende maatregelen "... stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerkundige en financiële aard (niet doelmatig)." Indiener vraagt zich af om welke belastende geluidsbronnen het gaat en waarom geluidwerende ingrepen niet doelmatig zijn. Dat kan toch niet gaan om het geluid dat afkomstig is van het langzaam rijdend verkeer op de Croeselaan? Een besluit als dit zou gezien de verstrekkende gevolgen in een ontwerp bestemmingsplan nader moeten worden gemotiveerd.

Reactie
Het gaat bij deze afweging alleen om het geluid van het wegverkeer op het deel van de Croeselaan waar een maximumsnelheid geldt van 50 km/u. De maatregelen die het geluid bij de bron aanpakken zijn: geluidschermen of geluidbeperkend asfalt. Geluidsschermen zijn stedenbouwkundig niet wenselijk en zijn vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid hier niet mogelijk. Op de Croeselaan ligt al asfalt dat het geluid enigszins beperkt. Het is niet mogelijk om het asfalt te vervangen door asfalt met een sterkere geluidsbeperking, omdat dat asfalt niet bestand is tegen de krachten die het verkeer (wringend en kruisend verkeer) op die plek op het wegdek uitoefenen.

5. Het besluit past niet bij de ambities van het Beurskwartier
Het besluit neemt ook de problemen van de werkelijk ervaren geluidsoverlast voor huidige en toekomstige bewoners niet weg. Door 61dB toe te staan hoeft de gemeente niet meer te handhaven bij waarden die hoger zijn dan 48dB. Dat past niet bij de hoge ambities voor kwaliteit en duurzaamheid die de gemeente altijd heeft uitgesproken. Indiener stelt voor dat Tauw een vervolgonderzoek doet waarin alle geluidsbronnen betrokken worden. Aan de hand van de uitkomst daarvan kan dan een zorgvuldig besluit genomen worden. Maar ook dan blijft een besluit voor hogere geluidswaarde hoogst waarschijnlijk onnodig en onwenselijk.

Reactie
Zie de reactie onder 2 en 3. De hogere waarde voor het wegverkeer geldt bij het verlenen van een bouwvergunning voor de nieuwe woningen. Dan zal, zoals in de reactie onder 3 is aangegeven, ook naar het bedrijfslawaai van de Jaarbeurs gekeken worden.
De hogere waarde voor het wegverkeer speelt geen rol bij de handhaving van bedrijfslawaai. De gemeente kan, bijvoorbeeld als er klachten zijn over het geluid van de Jaarbeurs, handhaven op geluidwaarden die in de milieuvergunning van de Jaarbeurs staan.

6. In plaats van dit besluit moet de gemeente bronmaatregelen nemen
De gemeenteraad kan beter besluiten om in overleg met de Jaarbeurs de geluidsbronnen aan te pakken. Dat is ook nodig om aantrekkelijke appartementen te realiseren. De gevels van de appartementen die naar de hallen gericht zijn vormen de gunstige zonzijde en het ligt voor de hand dat aan die kant terrassen en balkons zullen worden ontwikkeld - dat vormt bij uitstek een aantrekkelijkheid van de daar gesitueerde appartementen. Bewoners moeten dan geen geluidoverlast ondervinden van de permanent werkende installaties van de Jaarbeurs.

Reactie
Zie reactie 2 en 3. Het terugbrengen van geluid van de Jaarbeurs, van de expeditiestraat en van de vele apparaten op het dak, is bij de huidige bedrijfsvoering en inrichting van de Jaarbeurs deels mogelijk. Dit vraagt investeringen en medewerking van Jaarbeurs. De Jaarbeurs heeft echter plannen voor het vernieuwen van de hallen. Bij de vernieuwing zal de gemeente het verbeteren van de geluidssituatie met de Jaarbeurs als uitgangspunt nemen.

7. Voorkom precedentwerking en geef het goede voorbeeld
Als de gemeente zelf al af gaat wijken van zorgvuldig overeengekomen en vastgestelde regels voor de regulering van geluidsoverlast in woongebieden, hoe kan zij dan ontwikkelaars in andere gebieden, bijvoorbeeld in het gebied dat de Jaarbeurs wil ontwikkelen, houden aan de 48dB-norm. Indiener roept de gemeenteraad daarom op om het goede voorbeeld te geven en het voorstel af te wijzen.

Reactie
De grenswaarde van 48 dB is een voorkeursgrenswaarde en heeft alleen betrekking op wegverkeersgeluid (Wet geluidhinder). Nieuwbouwplannen in een stedelijke omgeving kunnen regelmatig niet aan die norm voldoen. Om toch te kunnen bouwen is het vaststellen van hogere waarden dan ook onontkoombaar. Dit is overigens de bevoegdheid van het college en niet van de gemeenteraad.

8. Beter maatwerk: besluit alleen nemen voor de gevels die aan de Jaarbeurs grenzen
Als de gemeente toch hogere waarden vaststelt, dan zouden die niet voor het hele plangebied moeten gelden, maar alleen voor de gevelwanden die aan de Jaarbeurs grenzen. Daarmee voorkom je dat de hogere waarden gaan gelden voor gebieden waar nu nog geen overschrijding van de 48dB is. Zo blijft een eventuele weloverwogen uitzondering ook echt een uitzondering.

Reactie
Het maatwerk dat indiener vraagt is geregeld in artikel 5, lid 5.5 (versie vaststelling, ontwerp: lid 5.4), van het bestemmingsplan: zie de reactie onder 3. De hogere waarden gelden alleen voor het geluid dat het 50km/u-deel van de Croeselaan uitstraalt op de nieuwe woningen in het plangebied. Dat zijn dus de nieuwe woningen op de hoek van de Croeselaan en de Van Zijstweg en de nieuwe woningen langs de Croeselaan tussen de Rabobank en de Jan van Foreeststraat.

Conclusie
Naar aanleiding van deze zienswijze wordt de aanpassing van de toelichting die in §2.3.3.2 van dit rapport staat aangebracht.

Zienswijze 6 [bewoner Croeselaan]

De zienswijzen 5 en 6 zijn van dezelfde indiener.
De meeste zinnen in de samenvatting zijn letterlijk uit de zienswijze overgenomen. In een enkel geval zijn de zinnen van indiener tussen 'enkele' aanhalingstekens geplaatst, om er geen twijfel over te laten bestaan dat dat een letterlijk citaat is.

1. Fouten in het bestemmingsplan
   a. Op de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan is de situatie na de sloop van de panden grafisch verkeerd weergegeven. Het vooraan gelegen appartementencomplex blijft voor het

grootste deel staan. Indertijd is namelijk besloten dat alleen de appartementen Croeselaan 87-89, plus bis- en bis-A- nummers (de bovenwoningen) worden gesloopt voor een noodzakelijk geachte doorsteek naar het plantsoen in het Beurskwartier. Ten onrechte hebben de helft van de appartementen 85, plus bis-nummer en bis-A-nummer, op de verbeelding de functie Groen gekregen voor de doorsteek. Vriendelijk verzoek om dit te corrigeren om te voorkomen dat dit een eigen leven gaat leiden. Het is al spijtig genoeg dat één portiek van het appartementencomplex van architect Van der Wart wordt gesloopt.

b. Paragraaf 3.7.2 “Financiële uitvoerbaarheid” van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan begint met de zin: "De te ontwikkelen gronden zijn eigendom van de gemeente." Daaraan moet onder meer worden toegevoegd: “…, met uitzondering van de grond van het appartementencomplex Veemarktplein-Croeselaan waarvan de grond in bezit van de eigenaren is.” Eind dertiger jaar van de vorige eeuw is dit complex op eigen grond gerealiseerd. Mogelijk geldt dit ook voor de eigenaren van de andere bebouwing. Dit feit moet niet over het hoofd worden gezien. De gemeente heeft namelijk het voornemen om deze panden te verwerven om deze t.z.t. te transformeren; dit gegeven is uiteraard van enige invloed op de financiële uitvoerbaarheid.
c. In de bijlage met het interessante en nuttige onderzoek van Arcadis naar geluidshinder wordt abusievelijk vermeld in het onderdeel 2.2 Beoordelingskader dat de Croeselaan langs het Beurskwartier een drukke doorgaande weg voor autoverkeer is - wat ook in de tijd dat dit onderzoek werd gedaan al onjuist was en nog steeds is, omdat dit deel van de laan door de al langer bestaande knip een afgesloten weg is geworden die alleen naar de parkeergarage leidt onder het Jaarbeursplein en dit zeker geen drukke verkeersweg is. Bovendien wordt geschreven dat op dit deel van de Croeselaan de toegelaten snelheid 50 km/u is. Ook dit is onjuist, want voor beide verkeersrichtingen is vanaf de Van Zijstweg richting Beatrixgebouw een maximumsnelheid van 30km/u ingesteld. Het vervelende is echter dat het bord van 30km/u steeds wordt weggehaald - onduidelijk is door wie dit gebeurt, maar het is en blijft een weg voor langzaam verkeer. Wellicht kan deze maximumsnelheid ook op de weg zelf op het asfalt worden aangegeven.
d. De onjuiste aanduiding van deze maximumsnelheid komt ook terug in §3.5.3 Geluidhinder van het ontwerpbestemmingsplan waar bovendien - dus geheel ten onrechte - vermeld wordt dat dit deel van de Croeselaan "vanwege de maximumsnelheid van 50 km/u" de enige weg is waarvoor een ontheffingsprocedure moet worden doorlopen.

Reactie
Over a
De grens van de functie Groen is inderdaad fout weergegeven en zal worden aangepast. Het pand Croeselaan 85/85bis/85bisA zullen we zo veel mogelijk inpassen.

Over b
Indiener merkt terecht op dat dit onderdeel van de toelichting niet klopt. De gemeente zal de toelichting op dit punt aanpassen. De eerste zin had moeten zijn: “De gemeente heeft of verwerft de eigendom van de gronden die nodig zijn voor de uitvoering van het bestemmingsplan.”

Over c en d.
De inspreker heeft ook gelijk dat de tekst over de Croeselaan niet klopt. De Croeselaan is geen doorgaande weg en heeft alleen een functie om de aan de Croeselaan gelegen bestemmingen te ontsluiten, zoals de daar gevestigde kantoren, de Croeselaangarage en de logistiek voor het Stationsgebied West. De onderzoeken hebben echter geen betrekking op de huidige maar op de toekomstige situatie. De verkeergegevens voor de toekomstige situatie laten een verkeersintensiteit zien van ongeveer 9000 motorvoertuigen per etmaal.
Het klopt dat op de Croeselaan-noord een maximumsnelheid van 30 km/u geldt. Het verkeersbesluit hiervoor is op 24 mei 2019 van kracht geworden. Het bord is inmiddels weer teruggeplaatst. De Croeselaan is vanaf de Van Zijstweg naar het zuiden toe wel een 50 km/u-weg. Zie ook de reacties op zienswijze 5.

2. Gebrek aan architectonische visie op de gebouwde omgeving
Indiener stelt dat de toelichting van het ontwerp uitgebreid moet worden met "een visie op architectuur in de stedelijke omgeving en leidende gezichtspunten over hoe bepaalde keuzes op dit vlak van invloed zijn op de beleving van de publieke ruimte door de gebruikers (van het Beurskwartier), en welke in dit te ontwikkelen gebied zullen worden gehanteerd. Die dus ook richtlijnen c.q. oriëntatiepunten bieden voor de architecten die in opdracht van projectontwikkelaars de ontwerpen gaan maken voor de geplande woning- en kantoorbouw. […] Wat een geestelijke armoede bij B&W, het stadsbestuur en de betreffende ambtelijke dienst en beleidsmatige nalatigheid om niet te beseffen dat in de ontwikkeling van die kennis en inzichten moet (en had moeten) worden geïnvesteerd, om van het Beurskwartier qua architectuur een prestigieuze woon- en kantoorwijk te maken. Waar mensen van heinde en verre - het ligt naast het NS-station! - een paar uur naar toe komen, om onder indruk te raken en geïnspireerd te worden van wat in Utrecht wel niet tot stand kon worden gebracht!" Indiener pleit voor de aanstelling van een gekwalificeerd ambtenaar die voldoende tijd krijgt om de kennis en ervaring elders in de wereld te onderzoeken en te rapporteren.

Reactie
In de omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein wordt al een aanzet gegeven voor de na te streven sfeer en beeldkwaliteit van het gebied. In het stedenbouwkundige plan zal dit verder worden uitgewerkt en zal veel aandacht worden gegeven aan de na te streven beeldkwaliteit in het gebied. Hierin wordt de sfeer van de architectuur, het materiaal- en kleurgebruik voor alle gebouwen (plinten, stedelijke laag, torens) vastgelegd. Ook zullen uitgebreide regels gaan gelden voor de inrichting van de overgangszone van een gebouw naar de openbare ruimte, en voor de situering, vormgeving en uitstraling van balkons en daktuinen. Het bereiken van samenhang met de stad als geheel is hierbij een leidend uitgangspunt.

3. Ontbrekend inzicht in windhinder en bezonning
In het ontwerpbestemmingsplan ontbreken inzichten en rapportages over de te verwachten bezonning en windhinder in het Beurskwartier, waarvan de bouwvolumes en de situering ervan nu toch bekend zijn. Dit maakt het ontwerp onvolledig en bemoeilijkt de beoordeling of dit een leefbare stadswijk gaat brengen. Waarom ontbreekt dit? In een ontwerpbestemmingsplan zou men deze inzichten gebaseerd op resultaten van onderzoek (zoals bij geluid) mogen verwachten. Bewoners uit de omgeving weten inmiddels wat ze aan gevaar kunnen verwachten bij hevige rukwinden als zij bij het Beatrixgebouw, of Rabobank II wandelen of fietsen. Fietsers en wandelaars werden door hevige rukwinden weggeblazen. Dreigt dit gevaar ook bij Wonderwoods, gaat dit ook gebeuren bij de hoge torens in het Beurskwartier?
Daarnaast zou men ook meer inzicht willen hebben in de slagschaduw van de grote gebouwen voor de bebouwing in het Beurskwartier. In het ontwerpbestemmingsplan had indiener daarover onderzoeksresultaten verwacht om, conform het Besluit ruimtelijke ordening, mede op basis daarvan een beoordeling op de haalbaarheid en uitvoerbaarheid mogelijk te maken. En als aanvullende zorg: als het ontwerpbestemmingsplan aangenomen wordt, komen deze studies dan niet meer en worden die niet meer aan de burgers en gemeenteraad mede voorgelegd?

Reactie
In het bestemmingsplan is de vorm en de exacte positie van gebouwen nog niet vastgelegd. Dat doen we in het stedenbouwkundig plan dat in 2021 wordt opgesteld. Daarbij wordt, met het oog op leefbaarheid en duurzaamheid, rekening gehouden met zon en wind. Door de hoogbouw op een slimme manier te positioneren ten opzichte van elkaar en door "setbacks" aan te brengen (dat zijn terug liggende bovenverdiepingen) wordt het windklimaat zo goed mogelijk.
Op basis van het concept van het stedenbouwkundige plan zal een uitgebreid windonderzoek plaats vinden. Naar aanleiding van de uitkomsten van dit onderzoek zullen situering en vormgeving van bouwblokken worden aangepast, zodat overal een goed windklimaat wordt verkregen. Hetzelfde geldt voor de bezonning. Het stedenbouwkundige plan zal worden geoptimaliseerd met de resultaten van het onderzoek en met de resultaten van de participatie over het stedenbouwkundig plan. De gemeenteraad stelt het stedenbouwkundige plan vast en de uitvoering van het plan wordt

vervolgens geborgd in de beleidsregels die het college zal vaststellen voordat er vergunningen verleend worden.
Zie verder de reactie op de punten e, f en g in § 3.2.6.2. Dit onderdeel van de zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4. Meer woningen mogelijk?
De Covid-pandemie zal een blijvende weerslag hebben op de vraag naar kantoorruimte. Indiener vraagt de gemeenteraad om te overwegen om kantoorruimte te vervangen door (betaalbare) woningen, omdat daar een groot en blijvend tekort aan is.

Reactie
De Utrechtse kantorenmarkt zorgt voor bijna de helft van het aantal arbeidsplaatsen in de stad. Ook in de komende 20 jaar, als de stad verder doorgroeit, zal dat het geval zijn. Onderzoeksbureau Stec heeft in 2019 en 2020 uitgebreid onderzoek gedaan naar de vraag van Utrechtse kantorenmarkt. Stec gaat daarbij uit van een groeiende behoefte in het centrum en Stationsgebied van Utrecht. Voor het centrum van Utrecht voorspelt het bureau een totale behoefte van 405.000 m² bruto vloeroppervlak (352.000 m² verhuurbaar vloeroppervlak). De gemeente volgt de kantorenmarkt nauwgezet. De laatste signalen van deskundigen, zoals bureau Stec, zijn dat de vraag naar kantoren in het Stationsgebied niet vermindert. De prognose uit 2020 is dan ook de basis voor de nieuwe Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU).
De huidige coronacrisis heeft de trends op de kantorenmarkt niet veranderd maar wel sterk versneld. Het thuiswerken zal ook na de pandemie invloed blijven houden op de behoefte. Gelijktijdig spelen er andere ontwikkelingen. Kantoren worden de komende jaren steeds meer ingericht als plek om samen te werken, te ontmoeten en te leren van elkaar. Dit maakt dat werkgevers op zoek zijn naar de best bereikbare locaties van Nederland. Dit concentratieproces heeft grote impact op de vraag naar kantoren op onze knooppunten, met name rond centraal station Utrecht. De 50.000 m2 kantoren in het Beurskwartier 1 leveren daarin een bescheiden bijdrage, maar voorzien wel in een kwantitatieve en kwalitatieve behoefte.
Daarnaast wordt met de combinatie van onder andere wonen en werken een concrete invulling aan het beleid uit het Structuurplan Stationsgebied 2006 en de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein.
Uit voorgaande volgt dat het op dit moment niet in de rede ligt aan om kantoorontwikkelingsruimte een andere invulling te geven, zoals wonen of groen.
De zienswijze leidt wel tot een aanpassing van de toelichting en tot de toevoeging van de onderzoeksrapporten van bureau Stec aan de toelichting.

5. Beperkende toezeggingen aan eigenaren-bewoners Croeselaan
Uit het ontwerpbestemmingsplan blijkt wat de huidige bewoners en bewoners-eigenaren te wachten staat. Het blok van Mitros met sociale huurwoningen wordt voor een plantsoen gesloopt. Alle bewoners in dit gebied hebben (mede dankzij de inspanningen van de gemeenteraad) een recht om zich in het Beurskwartier te vestigen en vanuit de woning die men verlaat daar naartoe te verhuizen. Voor de huurders in het woonblok van Mitros is een gelijkwaardige (sociale) huurwoning in De Foreest of in het eigenlijke Beurskwartier in het vooruitzicht gesteld. Het appartementencomplex Veemarktplein-Croeselaan wil de gemeente te zijner tijd transformeren, onder meer vanwege de voorgenomen bouw pal tegen de achterkant van de helft van het aantal resterende appartementen. De regelingen die de gemeente treft voor deze bewoners-eigenaren zijn beperkt of te rigide waardoor de kansen om minnelijk te verwerven (en ook via onteigening) soms uitgesloten lijken. Zo zijn de 6-8 bewoners-eigenaren van het complex bij voorbaat uitgesloten van een sociale huurwoning in De Foreest. Dit levert onmogelijke en onbillijke situaties op. Sommige van hen, namelijk (hoog) bejaarde bewoners-eigenaren moeten namelijk rondkomen van hun AOW met soms een ietsje meer. Een dergelijk inkomen is te laag voor een hypotheek. De aankoop van een nieuwe woning in het Beurskwartier - als zij dat al zouden willen - is dus uitgesloten. Vanwege dat sociaal minimum hebben zij nu reeds wettelijk recht op een sociale huurwoning, dus eigenlijk ook op een sociale huurwoning in De Foreest als zij daarvoor belangstelling tonen. Dit recht wordt hen echter door de gemeente expliciet ontzegd.

Het valt overigens ook niet goed in te zien waarom de gemeente Utrecht bij de gedwongen aankoop van hun appartementen die bewoners-eigenaren wil verplichten (door hen bij voorbaat uit te sluiten van huurwoningen in het Beurskwartier) tot het kopen van een nieuwe woning.
Het is treurig om te zien dat een gemeente, die zegt binnen de beperkingen die er nu zijn toch enige zekerheden te willen bieden met deze regel voor de verdeling van huurwoningen in het gebied, alle bewoners-eigenaren over één kam scheert.

Reactie
Zie §3.1 van dit rapport.

6. Perspectieven voor de Croeselaan-Beurskwartier ontbreken
Indiener mist in het ontwerpbestemmingsplan een visie op verbeteringen en herstel, een beschrijving van de intenties voor een zorgvuldige omgang met wat aan de Croeselaan spoedig gemeentelijk erfgoed zal zijn, een beschrijving van wat mooi zou kunnen worden gemaakt aan wat blijft staan. Daardoor is niet duidelijk wat men in bouwhistorische en architectonisch zin met de bestaande gebouwen na verwerving wil gaan doen.
Indiener doet een aantal suggesties, die hieronder zijn weergegeven.

a. Graag ziet indiener in het ontwerpbestemmingsplan expliciet als voornemen opgenomen de zorgvuldige omgang met die gebouwen, onder meer bij de sloop van de woningen Croeselaan 87-89 en bovenwoningen. Daarbij zouden de speciale bakstenen met afwijkend formaat - het zogenoemde Utrechtse plat- waarmee de gevels van het gehele complex zijn opgetrokken bij de sloop afgebikt moeten worden om hergebruikt te kunnen worden voor de nieuwe afsluiting/kop van dit complex aan de zijmuur van de appartementen Croeselaan 85-87, plus bis- en bis-A-nummers. Dat dient op een professioneel verantwoorde manier te gebeuren, want die zijmuur wordt voortaan zichtbaar voor passanten in de doorsteek naar het Beurskwartier, en verdient wellicht in het metselpatroon ook een nadere differentiëring om recht te doen aan dit gebouw. Zodat het architectonisch karakter van de schepping van de architect Van der Wart gerespecteerd en gehandhaafd kan blijven. De afgebikte stenen zouden ook nog benut kunnen worden voor kleine restauraties aan het complex waarvoor in het verleden verkeerde bakstenen zijn gebruikt.
b. Daarom zou het niet misstaan om in het ontwerpbestemmingsplan het voornemen te uiten om dit appartementencomplex te zijner tijd in de oorspronkelijke gedaante volledig te herstellen, d.w.z. de grote vlaggenmast die op het torenachtige gedeelte vooraan oorspronkelijk stond opnieuw aan te brengen, wat de karakteristieke dimensies van de architectuur accentueert, de ijzeren ornamenten die verdwenen zijn opnieuw aan te brengen.
c. Eenzelfde intentie zou in het ontwerp moeten zijn verwoord voor het in oorspronkelijke staat brengen van het restaurant Uncle Jim, voorheen Palais des Sports, dat eveneens blijft staan.
d. In dit verband zou indiener ter afsluiting nog als laatste de suggestie willen doen om het stuk Croeselaan vanaf het Veemarktplein tot aan de Van Zijstweg te herdopen in 'Filosofenallee' - als een reminiscentie aan de Philosophenlaan zoals de Croeselaan vroeger heette.
e. En voor het dan in het plantsoen plaatsen van (kopieën van) borstbeelden van Socrates, Plato, Aristoteles, Epicurus en Seneca ter verfraaiing van een en ander en als tegenwicht in de omgeving waar geldzucht en materialisme de boventoon voeren. Wellicht kan de straatnamencommissie van Utrecht zich hierover eens buigen. Uiteraard hoeft de instemming met het ontwerpbestemmingsplan van deze laatste suggestie niet afhankelijk te worden gemaakt, maar iemand moet zo'n suggestie een keertje in de publieke arena doen.

Reactie
Over a, b en c
De gemeente bekijkt graag of de goede suggesties onder punt a, b, en c opgevolgd kunnen worden. Op dit moment is het nog niet precies duidelijk op welke manier de te transformeren panden deel zullen uitmaken van de nieuwe bebouwing. Het inpassen van bestaande bebouwing is een goed uitgangspunt, waarbij zorgvuldig gekeken kan worden naar de wijze waarop dit gebeurt. Herstel van enkele karakteristieke elementen bij te behouden gebouwen kan, zoals de indiener aangeeft, de uitstraling ten goede komen. Bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan zal onderzocht

worden in hoeverre deze suggesties als stedenbouwkundige uitgangspunten kunnen worden opgenomen.

Over d en e
In de huidige fase kan de gemeente alleen kennisnemen van deze suggesties.

Conclusie
Naar aanleiding van deze zienswijze zijn de volgende aanpassingen gedaan:
- de grens tussen de functie Groen en de functie Woongebied is gecorrigeerd, zie §2.3.1.4 van dit rapport;
- in §3.5.3.1 van de toelichting is aangeven waar op de Croeselaan 50km/u mag worden gereden, zie §2.3.3.5 van dit rapport;
- in de toelichting wordt het kantoorprogramma kort toegelicht en de onderzoeksrapporten van bureau Stec worden als bijlage bijgevoegd, zie §2.3.3.2 en §2.3.3.6 van dit rapport;
- in §3.7.2 van de toelichting is de eerste zin over eigendomssituatie gecorrigeerd, zie §2.3.3.5 van dit rapport;
- in artikel 5, lid 5.5 (versie vaststelling), onderdeel 1b, een regel opgenomen die garandeert dat het college een bouwplan toetst op windhinder en bezonning, een regel die het aantal torens beperkt tot 8 met een indicatie van de locatie van de torens, en een regel in lid 5.6 die burgemeester en wethouders opdraagt om de wijze van toetsing van hinder als gevolg van schaduw en wind in beleidsregels vast te leggen. Het resultaat staat in §2.3.1.1 (artikel 5, versie vaststelling), §2.3.3.1 en §3.2.6.2 (toelichting van de wijziging in de reactie van de gemeente op de onderdelen e, f en g op pagina 32) van dit rapport. Het verkennende bezonningsonderzoek wordt als bijlage 22 aan de toelichting toegevoegd.

Zienswijze 7 [eigenaar-bewoner Veemarktplein]

Indiener woont bijna veertig jaar aan het Veemarktplein en is emotioneel erg vergroeid met haar huis en de omgeving. “Mijn mooie huis aan het Veemarktplein blijft in het plan Beurskwartier staan en staat straks tegenover Wonderwoods. Ik moet uit mijn huis van de gemeente maar dat wil ik niet en ik kan dat ook niet.”
Indiener denkt dat het niet mogelijk zal zijn om in het Beurskwartier een vervangende woning te krijgen die gelijkwaardig is met haar gelijkvloerse appartement met een oppervlak van 105m^2 en met 4 à 5 kamers. De nieuwe woningen in het Beurskwartier zullen te duur zijn. Een woning in het gebouw Wonderwoods zal ruim € 750.000 gaan kosten (€7.000 per m^2). Dat is meer dan indiener kan betalen en zij vraagt zich af of de gemeente hulp gaat bieden. Aan vage toezeggingen heeft zij niets.
“Als dit zo onduidelijk blijft en niet goed geregeld wordt, ga ik niet uit mijn huis, want ik kan niet naar iets anders in dit gebied. De bank geeft aan mensen als ik (ik ben in de zeventig) geen hypotheek, want ik krijg per maand alleen maar AOW. Als dit niet wordt opgelost blijf ik daar wonen. Hoe kan de gemeente mij daarbij helpen met duidelijke garanties?“

Reactie
Zie §3.1.4.1 van dit rapport.

Conclusie
Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp.

Zienswijze 8 [bewoner Croeselaan]

Indiener is al bijna 80 en woont 48 jaar aan de Croeselaan. Ze is eigenaar van de woning. Indiener claimt een huis in De Foreest. Het comfort en woongenot van een nieuwbouwwoning lijkt haar aantrekkelijk.

Indiener vindt het onrechtvaardig dat zij als eigenaar niet in aanmerking komt voor een sociale huurwoning. Indiener kan geen nieuw huis betalen en denkt dat je met een beperkt inkomen geen hypotheek kan krijgen.
De gemeente heeft een zorgplicht en daarom hoopt indiener dat de gemeenteraad haar toch kan helpen.

Reactie
Zie §3.1.4.1 van dit rapport.

Conclusie
Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp.

Zienswijze 9 Stichting Utrechtse Woningcorporaties (STUW)

Via deze zienswijze geeft de STUW namens de Utrechtse corporaties Bo-Ex, Habion, Mitros, Portaal en de SSH haar reactie op het ontwerpbestemmingsplan Beurskwartier 1

1. Aandeel sociale huurwoningen en studentenwoningen is te laag
Indiener vindt dat het programma in het bestemmingsplan te weinig woningen in de categorie sociale huur heeft, maar 20%. Studentenhuisvesting wordt in het plan niet benoemd. Het percentage komt overeen met de omgevingsvisie uit 2017, maar de tijden zijn veranderd en de ambities zijn aangepast. Het percentage is in strijd met de Woonvisie (2019), het Stadsakkoord (2019) en de Prestatieafspraken (2020) waarin indiener en gemeente samen de ambitie hebben geformuleerd en bekrachtigd om in 2040 een woningvoorraad te hebben met 35% sociale huurwoningen (inclusief zelfstandige studentenhuisvesting). Daarnaast hebben indiener en gemeente een Convenant Studentenhuisvesting opgesteld waarin de ambitie is opgenomen om het enorme tekort aan studentenhuisvesting in deze periode te halveren. Deze gemaakte afspraken komen niet terug in het bestemmingsplan.
De prestatieafspraken over de binnenstad worden zo onhoudbaar, ook in het licht van de laatste ontwikkelingen in de omgeving: Wonderwoods (0% sociale huur), Heycop-terrein (20% sociale huur) en Smakkelaarsveld (0% sociale huur).
Indiener pleit daarom voor dezelfde invulling als in het plangebied Lombokplein: minimaal 35% sociale huurwoningen inclusief zelfstandige studentenhuisvesting en minimaal 5% onzelfstandige studentenhuisvesting. Deze percentages dragen bij aan een betere samenhang binnen de wijken en bevorderen de doorstroming.

Reactie
De raad heeft besloten om voor het woonprogramma van het Beurskwartier 1 uit te gaan van 35% 'sociale huur', in plaats van de 20% die in het ontwerpbestemmingsplan staat, en 25% 'middensegment' en voor het woonprogramma van De Foreest uit te gaan van ten minste 50% 'sociale huur' en voor het overige 'middeldure huur' en dit aldus in de grondexploitatie Beurskwartier te verwerken. Hiermee komen we dus tegemoet aan de wens van indiener.
In bestemmingsplannen worden over het algemeen geen categorieën opgenomen voor het woonprogramma. Voor de uniformiteit van de diverse plannen schrappen we daarom de percentages die nu in de artikelen 5 en 6 staan. Door middel van een apart raadsbesluit kan wel worden besloten tot dergelijke percentages. De financiële consequenties hiervan worden vervolgens verwerkt in de grondexploitatie.
Voor het woonprogramma in De Foreest wordt uitgegaan van een minimum percentage.
De te realiseren woningen in De Foreest zijn in eerste instantie bedoeld om in ieder geval de huidige bewoners van een sociale huurwoning aan de Croeselaan te huisvesten. Bij een overschot aan woningen kan het restant worden ingezet in de categorie 'middeldure huur'.
In de toekomst kan een besluit worden genomen om de percentages voor de verschillende categorieën aan te passen. Voor een zodanige aanpassing is net als voor de wijziging van een bestemmingsplan een raadsbesluit nodig. De sociale huurwoningen (exclusief studentenhuisvesting) worden zoveel mogelijk gespreid over de verschillende bouwblokken en een mix van koop- en huurwoningen tot een maximum van 3.384 woningen overeenkomstig de

Woonvisie. Bij de uitgifte van gronden voor middeldure huurwoningen sturen we op een aandeel kleinere en grotere woningen en borgen dit in de overeenkomsten die daarover worden gesloten. Op die manier zorgen we ervoor dat er binnen deze bandbreedte verschillende woningen met een variatie in huurprijs worden gerealiseerd.
In de komende jaren onderzoeken we of bij een eventuele positieve saldo-ontwikkeling van de grondexploitatie de dan ontstane financiële ruimte kan worden ingezet om het aandeel sociale- en middeldure huurwoningen te vergroten. Dat kan zowel in de aanloopfase als in de realisatiefase gebeuren, aangezien het een langjarige ontwikkeling betreft met meerdere te ontwikkelen delen. Studentenhuisvesting is een onderdeel van de mix van de verschillende woningtypen.

2. De beschikbare woonoppervlakte per woning
De in dit plan genoemde maximum bruto vloeroppervlak van 223.500 m² afgezet tegen het maximumaantal woningen van 3.384 resulteert in een gemiddelde woninggrootte van 66 m² b.v.o. Dit komt neer op een gemiddelde woning van ca. 48 m² gbo. Dit betekent dat de woningen gemiddeld klein zijn en daarmee niet geschikt voor een aantal doelgroepen. De STUW geeft aan mogelijkheden te zien om een aantal veel voorkomende woningtypen te realiseren voor zijn doelgroepen.

Reactie
De gemeente neemt hiervan kennis.

3. Flexibele eisen aan de woongebouwen
In het ontwerpbestemmingsplan worden veel ambities vertaald in eisen. Daarmee wordt verwacht dat de ontwikkeling bijdraagt aan de uitvoering van de gemeentelijke ambities op het gebied van toegankelijkheid en duurzaamheid. Dit vinden wij positief. Nieuwbouw is een kans voor de toekomst, qua huisvesting, mobiliteit, klimaat en duurzaamheid. Tegelijkertijd komt de haalbaarheid door de hoge ambities onder druk. STUW heeft ervaren dat door volgend te zijn aan de huidige wet- en regelgeving, projecten minder vertragen en er toch ruimte ontstaat om tijdens de ontwikkeling mogelijkheden te creëren voor innovaties en kwaliteit. Niet alle ambities hoeven te gelden voor alle bouwblokken. De STUW pleit voor meer flexibiliteit in het plan waarbij er ruimte komt om, afhankelijk van de doelgroep en woningtypen, de eisen nader invulling te geven.

Reactie
Gezien de andere zienswijzen zal het nog flexibeler maken van het bestemmingsplan afbreuk doen aan het draagvlak. Zie ook de uitgebreide toelichting op de plansystematiek in §3.2 van dit rapport. De regels bieden voldoende mogelijkheid voor het realiseren van een grote diversiteit aan woningtypen, zolang het minimale percentage aan sociale woningen maar gehaald wordt.

4. De parkeeroplossing is passend op de behoeften en de locatie
De voorgestelde mobiliteitsoplossing, waarin er vooral ruimte is voor fietsen en openbaar vervoer, en op afstand de (eigen) auto, past prima bij de doelgroepen van de STUW op deze locatie en past in het Programma van Eisen van indiener. Naast de genoemde elektrische deelauto's zou ook nagedacht kunnen worden over andere elektrische deelvoertuigen. De STUW wil zijn verantwoordelijkheid nemen bij deze nieuwe bijzondere binnenstedelijke wijk voor jongeren (studenten en starters), doorstromers, 1- en 2 persoonshuishoudens en ouderen (vitale 55+), en vraagt de gemeenteraad om hiervoor de juiste kaders vast te leggen.

Reactie
De gemeente neemt hiervan kennis. Het bestemmingsplan Beurskwartier 1 is niet het document waarin de gevraagde kaders een plaats kunnen krijgen.

Conclusie
Aan deze zienswijze komen we tegemoet door het percentage sociale huurwoningen in de regels te verhogen naar 35%, zie §2.3.1.1 (lid 5.2, onder 1a) van dit rapport.

Zienswijze 10 [bewoner Croeselaan]

1. Geluid bij de bron aanpakken
Het is goed om in het ontwerpbestemmingsplan in §3.5.3.1 Plansituatie te lezen dat de maximale ontheffingswaarde met betrekking tot geluidhinder niet overschreden wordt en dat de gemeente Utrecht bovendien strengere 'ambitiewaarden' hanteert. Maar, in dezelfde paragraaf staat dat aan de Croeselaan de ambitiewaarde wordt overschreden en vanwege de Wet geluidhinder en dat de Croeselaan een weg is waarvoor een ontheffingsprocedure moet worden doorlopen. Is er gekeken naar innovatieve oplossingen om de geluidhinder bij de bron aan te pakken? Er wordt slechts gesproken van het belang van geluidsluwe gevels, maar dit is symptoombestrijding.

Reactie
In de overweging is meegenomen dat het aanbrengen van geluidswerende maatregelen niet wenselijk is. Geluidsschermen om het geluid te weren zijn bij dergelijke wegen vanuit verkeerskundig en stedenbouwkundig oogpunt bezwaarlijk. Op de Croeselaan ligt al licht geluidreducerend asfalt en dit kan vanuit civieltechnische overwegingen (wringend en kruisend verkeer) niet vervangen worden door een sterker geluidreducerend wegdek.
Uit onderzoeken blijkt dat het hebben van een geluidsluwe gevel een significante verlaging van de geluidhinder voor bewoners met zich meebrengt. Het is daarom één van oplossingen die past in het lokale geluidbeleid.

2. Gezondheid in het plangebied borgen
In §3.3 Gezondheid staat dat "de meest kwetsbare personen tegen luchtverontreiniging aan drukke wegen (meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal)" beschermd worden door geen bestemmingen in de eerstelijnsbebouwing langs de Van Zijstweg en de Croeselaan, zoals onderwijs tot 18 jaar, kinderopvang en zorgwoningen, te realiseren als dat niet binnen het gezondheidsbeleid van de gemeente past. Dit klinkt als een mooi uitgangspunt, maar indiener vraagt zich af wat dit betekent voor de bestemming die hier dan wel gerealiseerd zal worden. Kunnen burgers met een 'normale gezondheid' hier dan wel onder gezonde omstandigheden gaan wonen?
Verder staat er: "We dagen de markt uit om, ook zolang de verkeersintensiteit nog hoog is, voor woningen langs deze wegen met (innovatieve) maatregelen te komen die de gezondheidseffecten door luchtverontreiniging en geluidbelasting minimaliseren met behoud van een goed binnenmilieu en een prettige woon- en verblijfskwaliteit." Als je een beroep doet op de creativiteit van ondernemers, laat het dan juist gaan om de grenswaarden niet te overschrijden. 'Minimaliseren' laat teveel ruimte open.
Indiener vraagt om een concrete aanpak aan het bestemmingsplan toe te voegen om de gezondheid van bewoners en passanten in het gebied van Beurskwartier 1 te borgen.

Reactie
De uitvoering van het bestemmingsplan vraagt om een aantal stappen. Een van de eerste stappen is het opstellen van een stedenbouwkundig plan. Daarin krijgen een aantal gezondheidsaspecten een plaats, zoals genoeg groen, genoeg licht in de nieuwe woningen en in de bestaande gebouwen, en het bouwen van kwetsbare functies, zoals scholen, op de juiste plek. Na participatie zal de gemeenteraad een besluit nemen over het stedenbouwkundig plan. Het bouwen laat de gemeente aan de markt over. Met tenderprocedures zal de markt uitgedaagd worden om de gemeentelijke ambities voor een gezonde woonwijk concreet te maken. In de beleidsregels waarmee bouwaanvragen beoordeeld worden zal het college gezondheid zoveel mogelijk borgen.

3. Betaalbare woningen bouwen
In §3.3 Gezondheid staat: "Een aanzienlijk deel van de woningen is betaalbaar." Een begrip als 'betaalbaar' is veel te vaag, want het uitgangspunt zou moeten zijn: een goede leefomgeving met een diverse samenstelling. Indiener maakt zich zorgen om de huidige woningmarkt te weinig betaalbare woningen biedt voor woningzoekenden met een laag en middeninkomen. In de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone bleek dat de 'betaalbaarste' woningen voor mensen met een modaal inkomen niet te betalen zijn. Achteraf heeft de gemeente, na kritiek vanuit de

maatschappij, aangegeven dat er 'te weinig is gestuurd' op de prijzen. Indiener neemt aan dat de gemeente niet nogmaals een dergelijke fout wil maken en vraagt de gemeente om afspraken over prijscategorieën van de woningen vast te leggen.

Reactie
In het Beurskwartier streven we een diversiteit aan woningen na. Zowel in ontwerp, afmeting als prijsklasse. Met betrekking tot dat laatste zullen wij nadrukkelijk aandacht besteden om – in de lijn van de Woonvisie – betaalbare woningen te realiseren. Dat betreft sociale huurwoningen, middeldure huurwoningen en waar we kunnen betaalbare koopwoningen. De gemeente bouwt niet zelf. Dat doen marktpartijen en corporaties. De gemeente organiseert tenderprocedures om de grond voor de betreffende woningen uit te kunnen geven en stelt daarbij eisen aan het te realiseren bouwprogramma waaronder de gewenste verdeling in segmenten. In de Woonvisie is marktconformiteit voor koopwoningen het vertrekpunt.
Bij de uitgifte van gronden voor middeldure huurwoningen sturen we op een aandeel kleinere en grotere woningen en borgen dit in de overeenkomsten die daarover worden gesloten. Op die manier zorgen we ervoor dat er binnen deze bandbreedte verschillende woningen met een variatie in huurprijs worden gerealiseerd.
In het Stadsakkoord Wonen (2019) onderschrijven marktpartijen de ambities en doelstellingen uit de Woonvisie.
In een zo vroeg mogelijk stadium wil de gemeente tot prijsafspraken komen met de, nu nog toekomstige, ontwikkelende of bouwende partijen. Daarbij bouwt de gemeente voort op eerder opgedane ervaringen, zoals ook de indiener voorstaat.
Op dit punt behoeft de inhoud van de zienswijze echter niet in de weg te staan aan het vaststellen van het ontwerpbestemmingsplan.

Conclusie
Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp.

Zienswijze 11 [eigenaren Croeselaan 91]

Indieners willen graag meedenken en actief betrokken worden bij de ontwikkelingen rond hun pand. Zij hebben al heel lang een band met dit pand. Ze zien de omgeving alsmaar mooier en mooier worden en willen hier graag deel van blijven uitmaken als eigenaren van het pand. Indieners zouden het jammer vinden wanneer hun pand uiteindelijk verkocht zou worden aan een grote projectontwikkelaar die wel de financiële mogelijkheden ziet, maar geen gevoel bij het pand heeft.

Reactie
De gemeente is nog bezig met het ontwerpen van de invulling van het plangebied. Het participatietraject biedt indieners mogelijkheden om mee te denken. Zodra duidelijk is hoe het pand Croeselaan 91 ingepast wordt in de plannen, bekijkt de gemeente graag met indieners of zij als eigenaren zelf kunnen zorgen voor de uitvoering.
De gemeente zal daarom met indieners contact opnemen, zowel over aankoop van hun pand door de gemeente als over de mogelijkheid van toekomstige uitvoering volgens de eisen van het nog vast te stellen stedenbouwkundig plan. Zie ook §3.1.4 van dit rapport.

Conclusie
Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp.

Zienswijze 12 Jema 2017 BV / Restaurant Uncle Jim, Croeselaan 91

Indiener maakt uit het bestemmingsplan op dat het de intentie van de gemeente is om haar bedrijf hier te laten stoppen om er na een verbouwing weer een ander bedrijf in verder te laten gaan.

Het bedrijf van indiener is al onderdeel van het Beurskwartier en dat moet zo blijven. Indiener zet het bedrijf graag voort op de huidige locatie, met een mooie aanpassing aan de zijde van het park in de vorm van een serre met een mooi terras.
Waarom zou dat weer naar een grote partij uit het buitenland of andere stad moeten gaan. Dat is nergens voor nodig, Utrecht moet ook een beetje van Utrechters en Utrechtse ondernemers blijven. Dat geeft een stukje herkenning voor de mensen die hier wel in de buurt blijven wonen of werken. Dat is anders wanneer gekozen wordt voor bedrijven die uitgaan van hoeveel mensen hier komen werken of wonen en zo berekenen hoeveel geld ze kunnen verdienen.

Reactie
Zie §3.1.3.2 van dit rapport.

Conclusie
Naar aanleiding van deze reactie is §2.2.3.2 van de toelichting aangepast, zie §2.3.3.5 van dit rapport.

Zienswijze 13 Maje 2015 BV / Restaurant Ruig, Veemarktplein 43-44

Indiener runt met haar compagnon restaurant Ruig.

Indiener wil met haar compagnon het restaurant voortzetten in het nieuwe Beurskwartier. Zij zijn Utrechters en kennen de plek goed. Hoewel al twee ondernemers failliet waren gegaan op die plek, hebben zij vanaf 2014 het restaurant Ruig gestart. Dat is ondanks alle bouwactiviteiten in de omgeving een goed lopend restaurant dat voorziet in de behoefte van bezoekers van de Jaarbeurs en het Beatrixgebouw en van bewoners en mensen die in de omgeving werken. Ook in de nieuwe situatie zullen plekken als Ruig nodig zijn.
Het kan toch niet de bedoeling van de gemeente zijn om indiener en haar compagnon geen plek meer in het plangebied te geven?
Reactie
Zie §3.1.3.2 van dit rapport.

Conclusie
Naar aanleiding van deze reactie is §2.2.3.2 van de toelichting aangepast, zie §2.3.3.5 van dit rapport.

Zienswijze 14 [bewoner Veemarktstraat]

1. Belang van bewoners groter dan het belang van het groen
De voorgenomen aankoop en sloop van woningen heeft een enorme impact op indiener. In het bijzonder een aantasting van zijn privéleven, gezinsleven en zijn individuele rechten als ingezetene van de gemeente Utrecht. Indiener ziet het nut van de sloop niet, en ziet niet in waarom de woningen aan de Veemarktstraat plaats moeten maken voor een relatief klein parkje, terwijl de Jaarbeurs voornemens is om veel groen en een park te realiseren, de inrichting van de Croeselaan groener wordt en ook het project Wonderwoods (groene toren) voor toevoeging van groen zorgt. Het bestemmingsplan geeft hiervoor geen motivering en maakt niet duidelijk waarom zijn belang van een ongestoord gezinsleven hiervoor moet wijken.

Reactie
Zie §3.1.2 van dit rapport.

2. Inpassing van woningen is mogelijk en heeft ook voordelen
Indiener deelt de missie van de gemeente voor de stedelijke ontwikkeling (nieuwe woonwijk) op het jaarbeursterrein, maar dat hoeft niet ten koste te gaan van de woningen aan de

Croeselaan/Veemarktstraat. Deze woningen kunnen ingepast worden in het Beurskwartier en geven aanvullend authenticiteit aan het Beurskwartier (oud is niet lelijk).

Reactie
De woningen worden zoveel mogelijk ingepast om de bouwblokken een aantrekkelijke "historisch laag" te geven waarmee gezorgd wordt voor de inbedding van de nieuwe ontwikkeling in het verleden van het gebied. Deze "inpassing" is niet wat indiener bedoelt, want hij wil de woningen in hun geheel behouden. In §2.2.3.2 van de toelichting is uitgelegd dat de hoge woningdichtheid die de gemeente wil realiseren niet te combineren is met het behoud van de woningen in de huidige vorm.

3. Schending van het belang van indiener is in strijd met de wet
Het bestemmingsplan heeft de belangen van indiener niet betrokken en meegewogen en is daarmee onzorgvuldig voorbereid en tot stand gekomen, waarbij in strijd met de Algemene wet bestuursrecht geen rekening is gehouden met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. De aantasting van de rechten van indiener en van zijn gezinsleden zijn ook in strijd met artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (recht op eerbiediging van privé-, familie- en gezinsleven) en artikel 1 van het bijbehorende protocol bij het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden (bescherming van eigendom).

Reactie
De gemeente begrijpt dat de ontwikkeling van het Beurskwartier voor indiener zeer ingrijpend is. Maar de klacht dat de belangen van bewoners niet zijn betrokken bij het opstellen van het bestemmingsplan is niet terecht. Paragraaf 2.2.3.2 van dit rapport gaat uitgebreid in op de gevolgen die het bestemmingsplan heeft voor bewoners. Het mensenrechtenverdrag en de beginselen van behoorlijk bestuur vragen om een zorgvuldige toepassing van het recht, maar zijn niet bedoeld om elke verandering die ingrijpt in de levenssfeer van een individu te blokkeren.

4. Geen garantie op gelijkwaardige, nieuwe woningen
Het bestuur heeft naar aanleiding van de motie van de gemeenteraad (2017/243) aangegeven dat huurders gelijkwaardige woningen krijgen aangeboden. Hoewel het bestuur voornemens is nieuwe woningen te bouwen voor de huidige bewoners/huurders op de locatie De Foreest, geeft het bestemmingsplan ten onrechte geen duidelijkheid en zekerheid dat indiener een vergelijkbare woning (95m^2 met een woonkamer, drie slaapkamers, keuken, excl. buitenruimte) tegen eenzelfde huurprijs krijg aangeboden. Volgens het bestemmingsplan kunnen maximaal 60 woningen worden gebouwd aan De Foreest, maar de gemeente heeft onvoldoende gemotiveerd dat er vergelijkbare woningen qua grootte en huurprijs op de plek zullen komen. De gemeente heeft een zorgplicht naar indiener en moet zorgen voor de uitvoering van de motie door solide afspraken te maken en helder te communiceren. Indiener wil dat het bestemmingsplan waarborgt dat hij zijn gezinsleven in de buurt van de Veemarktstraat kan continueren, zodat zijn zoontje van 3 jaar naar de opvang kan blijven gaan in de Dichterswijk en vervolgens naar school in die wijk (De Kleine Dichter).

Reactie
Zie §3.1.2 en §3.1.3.1 van dit rapport.

Conclusie
Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp.

Zienswijze 15 [eigenaar panden Veemarktplein]
Deze zienswijze is ingediend door advocatenkantoor Van der Feltz advocaten, namens de eigenaar van een groot aantal woningen aan het Veemarktplein.

1. Plansystematiek wellicht in strijd met de wet
In de regels zijn op verschillende plaatsen kwalitatieve eisen gesteld aan bouwwerken en het toegelaten gebruik. Daarbij kan bijvoorbeeld worden gewezen op artikel 5, lid 5.1, onderdeel 1,

onder j, dat bepaalt dat op de begane grondlaag ruimte moet worden geboden aan activiteiten met een 'uitstraling die zorgt voor een levendig straatbeeld', en artikel 5, lid 5.4, onderdeel 2, onder c, waarin staat dat een bouwwerk moet bijdragen en geen afbreuk mag doen aan de invulling van het plangebied. Hier komt bij dat de toetsingsgronden voor het bouwen en het verrichten van activiteiten voor een belangrijk deel moeten worden neergelegd in beleidsregels die moeten worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders (artikel 5, lid 5.2, onder 1). Artikel 5, lid. 5.4, onderdeel 5 van de regels suggereert bovendien dat een vergunning ook kan worden geweigerd op andere gronden dan een strijdigheid met de regels. Indiener vraagt zich af of een dergelijke systematiek voor de toetsing van bouwplannen en gebruik is toegestaan en bijvoorbeeld voldoet aan het rechtszekerheidsbeginsel.

Reactie
Zie §3.2 en vooral §3.2.6 en §3.2.7 van dit rapport. In aanvulling op die paragrafen: een vergunning kan geweigerd worden als de aanvraag in strijd is met de regels van het bestemmingsplan. De suggestie dat er andere gronden zijn, zoals indiener opmerkt, zou na de redactionele verbetering van de regels niet meer te vinden moeten zijn.
Dit onderdeel van de zienswijze leidt tot diverse aanpassingen van de regels.

2. Bescherming tegen geluid van de Jaarbeurs onvoldoende gewaarborgd
In het akoestisch onderzoek 'Bestemmingsplan Beurskwartier te Utrecht' van Arcadis van 3 maart 2020 wordt geconcludeerd dat de geluidsbelasting van het plangebied vanwege het Beatrixgebouw en Kinepolis zowel de normen voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau als normen voor de piekbelasting worden overschreden. In §3.5.4.4 van de toelichting bij het plan wordt hierover opgemerkt: "Het is niet mogelijk om met gangbare maatregelen de geluidniveaus die in §3.5.4.2 zijn besproken voldoende te reduceren. Woningbouw is hier niet wenselijk zolang de bedrijfsvoering van de Jaarbeurs niet ingrijpend wijzigt. Alleen met speciale bouwwijzen zoals dove gevels of afschermingen in het gebied of aan de woninggevels kan wellicht worden voldaan aan de richtwaarde. Dit is in dit stadium echter niet nader onderzocht. Daarom is in de regels bepaald dat woningbouw pas mogelijk is als het geluidniveau als gevolg van de Jaarbeursactiviteiten op woninggevels niet hoger is dan de richtwaarden voor een rustig woongebied."
De in het citaat bedoelde regel is neergelegd in artikel 5, lid 5.4, onderdeel 2, onder a, van het bestemmingsplan. Indiener is van mening dat deze regel onvoldoende waarborgt dat de woningbouw inpasbaar is.

Reactie
De regel in artikel 5, lid 5.4 (ontwerp; versie vaststelling: lid 5.5), heeft twee functies, namelijk ervoor zorgen dat de bedrijfsvoering van de Jaarbeurs niet onder druk komt als gevolg van woningbouw die naast het bedrijf ligt (zie zienswijze 29, onderdeel 2) en borgen dat de woningen alleen gebouwd worden, als de geluidsbelasting van de gevel niet hoger is dan de richtwaarden voor een rustig woongebied. De regels laten in het midden of aan de voorwaarde voldaan wordt doordat de Jaarbeurs minder geluid maakt of doordat de bouwer de maatregelen treft die daarvoor nodig zijn.
In het ontwerp is geen regel over de piekbelasting opgenomen, zodat indiener in zoverre gelijk heeft dat de regels onvoldoende waarborgen bieden. Dit gebrek hebben we hersteld, zowel in artikel 5 als in artikel 6.

3. Wettelijke grondslag vergunningvrij bouwen
In artikel 9, lid 9.1, onderdeel 3, van de regels is bepaald dat geen vergunning voor het bouwen nodig is als het bouwplan in overeenstemming is met de bouwregels die aan een functie zijn verbonden. Het is indiener niet duidelijk op welke wettelijke grondslag deze bepaling is gebaseerd.

Reactie
De gemeente Utrecht bereidt zich voor de Omgevingswet, onder meer door in een aantal nieuwe bestemmingsplannen te werken met nieuwe algemene regels. De nieuwe regels helpen de gemeente om na de inwerkingtreding van de Omgevingswet beter met de wet te kunnen werken en sneller het "tijdelijke omgevingsplan' om te zetten naar een definitief omgevingsplan.

De Omgevingswet scheidt de huidige toets van bouwvergunningen in een technisch deel, met regels in het Besluit bouwwerken leefomgeving dat het huidige Bouwbesluit vervangt, en in een "planologisch" deel, dat in de plaats komt van de toets die nu in artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht is opgenomen. In de aanhef van de bepaling die indiener aanhaalt staat dat op grond van het bestemmingsplan geen vergunning nodig is, als een bouwinitiatief voldoet aan de voorwaarde van onderdeel 3. Onder het huidige recht heeft de regel een signalerende werking, omdat de inhoud helemaal in lijn is met artikel 2.1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Na inwerkingtreding van de Omgevingswet zorgt het artikel ervoor dat bouwactiviteiten die nu met een technische bouwvergunning gedaan kunnen worden, dan ook slechts een technische bouwvergunning nodig hebben.

4. De aannames bij de prognoses van de parkeerbehoefte zijn niet onderbouwd
Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan is een prognose gemaakt van de parkeerbehoefte die door de nieuwe ontwikkelingen zal worden gegenereerd. Indiener betwijfelt of deze prognose realistisch is. Hij acht hierbij onder meer van belang dat aan de prognoses aannames ten grondslag liggen, zonder dat die aannames zijn onderbouwd. Zo wordt de verwachting uitgesproken dat de beschikbaarheid van deelauto's tot gevolg zal hebben dat mensen zullen besluiten dat zij geen auto meer hoeven te bezitten. In de regels is het gebruik van deelauto's echter niet verplicht gesteld of anderzijds gewaarborgd.

Reactie
Zie §3.3.2.2 van dit rapport. Aanvullend daarop: het bestemmingsplan kan het gebruik van deelauto's niet verplicht stellen, maar wel stimuleren dat dat gebeurt. Artikel 5, lid 5.2 (versie vaststelling), onderdeel 1c (4e opsommingsteken) en onderdeel 2a (4e opsommingsteken) biedt alleen de mogelijkheid om parkeervoorzieningen voor deelauto's te realiseren.

5. Gevolg van het opheffen van de huidige parkeerplaatsen in het plangebied is onduidelijk
Daarnaast wordt niet toegelicht hoe de aanvullende parkeerdruk van de bedrijvigheid op het jaarbeursterrein wordt opgevangen als de bestaande parkeerplaatsen worden vervangen door woningbouw. Gelet op deze onzekerheden is onduidelijk of het bestemmingsplan voldoende waarborgen bevat om te voldoen aan een goede ruimtelijke ordening. In de toelichting wordt weliswaar opgemerkt dat het uitvoeringsprogramma kan worden aangepast als in de toekomst een grotere toename van de parkeerdruk zal plaatsvinden dan thans wordt voorzien, maar er wordt niet toegelicht hoe een dergelijke aanpassing verzekerd is in de regels.

Reactie
Een gevolg van de transformatie van het gebied is dat van parkeerplaatsen op het huidige terrein van de Jaarbeurs worden opgeheven. Die parkeerplaatsen zijn bedoeld voor bezoekers aan evenementen van de Jaarbeurs. De Jaarbeurs zal zo nodig zorgen voor vervangende parkeerplaatsen aan de overkant van het Merwedekanaal. De regels kunnen hierin geen rol spelen, omdat het gaat om een activiteit die buiten het plangebied plaatsvindt.

6. Bij gebrek aan ontheffingen is het bestemmingsplan wellicht niet uitvoerbaar
Uit het rapport 'Soortgericht onderzoek naar vleermuizen Beurskwartier Utrecht - Croeselaan' van 21 oktober 2019 volgt dat door de aanwezigheid van vleermuizen een ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig is om de bestaande woningen aan de Croeselaan te kunnen slopen. Ook vanwege de aanwezigheid van functionele leefomgeving van de huismus is een ontheffing van de Wet natuurbescherming vereist, zo blijkt uit het rapport 'Quickscan natuurtoets Jan van Foreeststraat/Croeselaan, Utrecht' van Ecogroen van 15 augustus 2019. Uit de toelichtende stukken blijkt niet of de benodigde ontheffingen verleend kunnen worden. Indiener vraagt zich daarom af of het bestemmingsplan uitvoerbaar is.

Reactie
Jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State geeft als lijn aan: de vragen of voor de uitvoering van het bestemmingsplan een ontheffing op grond van het soortenbeschermingsregime in de Wet natuurbescherming nodig is en zo ja, of deze ontheffing kan

worden verleend, komen in beginsel pas aan de orde in een procedure op grond van de Wet natuurbescherming. De raad kan het plan niet vaststellen als en voor zover hij op voorhand in redelijkheid heeft moeten inzien dat het soortenbeschermingsregime in de Wet natuurbescherming aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat.

Bij de voorbereiding van het plan is het nodige onderzoek verricht: een quick scan Herinrichting Beurskwartier, Quickscan ecologie – update, Movares 14 juni 2019, en een quick scan natuurtoets Jan van Foreeststraat/Croeselaan Utrecht, Ecogroen 15 augustus 2019. Vervolgens zijn nadere onderzoeken uitgevoerd: Soortgericht onderzoek naar vleermuizen, Tauw, 21 oktober 2019, en Notitie huismusonderzoek Jan van Foreeststraat/Croeselaan Utrecht, Ecogroen 23 juli 2020.

Uit deze onderzoeken komt naar voren dat mogelijk een ontheffing nodig is voor het verwijderen van één verblijfplaats voor de vleermuis (Beurskwartier) en voor het verwijderen van functioneel leefgebied van de huismus (Jan van Foreeststraat). De ontheffingen zijn afhankelijk van de concrete sloop- en bouwactiviteiten, en worden daarom later aangevraagd. Deze zullen zo nodig gekoppeld aan de omgevingsvergunningaanvraag worden aangevraagd (volgens onderzoek is een ontheffingsaanvraag overigens niet noodzakelijk voor de huismus in geval van adequate mitigerende maatregelen). Elke aanvraag zal worden voorzien van een activiteitenplan waarin het belang, de locatiekeuze en de mitigerende of compenserende maatregelen worden opgenomen. Het activiteitenplan en de uitvoering van de benodigde maatregelen vinden plaats voorafgaand aan de voorgenomen ingrepen.
Uitgaande van de relatief beperkte 'inbreuken' die volgen uit de onderzoeken, de te verwachten maatregelen in het activiteitenplan, en de bekende goede werking daarvan bij andere vergelijkbare projecten, is het aannemelijk dat er ontheffing zal worden verleend. Het bestemmingsplan is daarmee uitvoerbaar.
Naar aanleiding van deze zienswijze is het onderzoek van Ecogroen van juli 2020 als bijlage aan de toelichting toegevoegd en is de paragraaf in de toelichting over flora en fauna geactualiseerd.

Conclusie
Naar aanleiding van deze zienswijze zijn de volgende aanpassingen gedaan:
- verbetering van artikel 5 en 6, zie §2.3.1.1 en §2.3.1.2, toegelicht in §3.2 van dit rapport;
- aan de artikelen 5 (zie §2.3.1.1 van dit rapport) en 6 (zie §2.3.1.2 van dit rapport) is in respectievelijk lid 5.5, onderdelen 1.f en g, en lid 6.3, onderdeel 2.a, een regel toegevoegd die borgt dat de geluidbelasting op voor nieuwe woningen, ook door piekgeluiden, van de Jaarbeurs, de kantoren aan de Graadt van Roggenweg en het parkeerterrein van de Rabobank op een aanvaardbaar niveau blijft;
- §3.5.7.4 van de toelichting wordt geactualiseerd met de resultaten van het aanvullende onderzoek naar de huismus in en rond De Foreest, zie §2.3.3.4 van dit rapport.

Zienswijze 16 [eigenaar-bewoner Croeselaan]

Indiener is tegen de sloop van een portiek met zes woningen aan de Croeselaan. Hij wil graag in zijn woning blijven wonen, want hij woont op 50 meter van zijn werk, heeft de nabijheid van de trein nodig voor belangrijke privéactiviteiten en woont heel ruim (95 m^2 gelijkvloers) en heel centraal met alle voorzieningen op loopafstand met ook een mooi en vrij uitzicht op de Croeselaan.

1. Noodzaak van de sloop is onduidelijk

Het is onduidelijk waarom de woning van indiener plaats moet maken voor een fietspad terwijl er straks 10 meter verderop bij de Croeselaan en op andere plekken wel mogelijkheid is om bij het gebied achter de huizen te komen. [Indiener van zienswijze 5 en 6] heeft bij de besprekingen rond de 4 alternatieve invullingen voor de Croeselaan ook bezwaar gemaakt tegen de sloop van dit portiek, maar dat lijkt niet eens behandeld te zijn – er werd in de motivering voor de uiteindelijke keuze alleen aandacht geschonken aan de sloop van de sociale huurwoningen, die door moest gaan.

Reactie
Zie §3.1.2 van dit rapport

2. Er is geen goede regeling voor bewoners-eigenaren
De gemeente lijkt indiener te dwingen om na eventuele verkoop opnieuw een huis te moeten kopen, terwijl niet zeker is of hij dat kan betalen. Een nieuwe woning in het Beurskwartier is waarschijnlijk onbetaalbaar, gezien de prijzen die gevraagd zijn voor de woningen in de Merwedekanaalzone en in Wonderwoods. Het is hier ook hele dure grond, omdat dit een top A-locatie is.
Voor huurders worden vervangende woningen geregeld in De Foreest, maar bewoners-eigenaren zijn daarvan uitgesloten. Zij moeten weg (t.z.t.) maar er is nog helemaal geen zicht op een nieuwe woning in het Beurskwartier. Het is onaanvaardbaar dat de gemeente indiener uitsluit van huurwoningen in De Foreest. Dit is toch ook in strijd met de wet?
Als de sloop van de zes woningen in het portiek Croeselaan 87-89 enz. toch onvermijdelijk wordt dan wil indiener in deze zeer onzekere tijden dat de gemeente vooraf op papier duidelijkheid geeft over garanties en planningen. De gemeente kan in dit opzicht veel meer doen. Een verbetering van de voorwaarden voor bewoners-eigenaren wil indiener duidelijk opgenomen zien in het bestemmingsplan.

Reactie
Zie §3.1.4.1 van dit rapport.

Conclusie
Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp.

Zienswijze 17 Fietsersbond, afdeling Utrecht

1. Instemming met de transformatie
De Fietsersbond juicht de transformatie van het plangebied toe. Daarmee worden parkeerterreinen op deze centrumlocatie omgezet naar een woongebied. De locatie van het Beurskwartier is uitstekend per OV en fiets bereikbaar voor bezoekers van buiten de stad en voor inwoners van Utrecht. De combinatie van wonen met voorzieningen op dezelfde locatie zorgt ervoor dat verplaatsingen kort kunnen zijn en te voet afgelegd kunnen worden, ook dat draagt bij aan een beperking van verkeersbewegingen, verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en een optimaal ruimtegebruik.

Reactie
De gemeente neemt met genoegen kennis van deze reactie.

2. Fietsen stallen op locaties met de functies Groen en Verkeer - Verblijfsgebied
De Fietsersbond is blij dat in het gebied de aanleg, het gebruik en het in stand houden van fietspaden vanuit het doel van de locatie zijn toegestaan, zoals in lid 3.2 van artikel 3, Groen, staat beschreven. De Fietsersbond mist het toestaan van stallingsvoorzieningen, voor bewoners en bezoekers van de voorzieningen en de parken en vraagt om voorzieningen voor het stallen van fietsen aan de beschrijving in dit artikel toe te voegen. Lid 4.2 van artikel 4 staat voorzieningen voor het fietsparkeren toe, maar dan uitsluitend als kleine gebouwde parkeervoorzieningen. We willen vragen om dit uit te breiden, zodat ook parkeervoorzieningen in de open lucht worden toegestaan, ten behoeve van bewoners en bezoekers van de voorzieningen en de parken.

Reactie
Een gebouwde fietsenstalling of een grootschalige, ongebouwde voorziening voor het stallen van fietsen past niet bij het doel van de functie Groen. Het plaatsen van enkele eenvoudige hulpmiddelen voor het parkeren van de fiets past uiteraard wel. Een regel hierover is niet nodig. Op een locatie met de functie Verkeer - Verblijfsgebied (deze functie grenst aan de functie Groen) kunnen ook grotere voorzieningen komen voor het stallen van fietsen. Bij de inrichting van de openbare ruimte betrekt de gemeente de bereikbaarheid, de kwaliteit van de openbare ruimte en de

behoefte aan stallingsruimte. In de directe omgeving, aan het Jaarbeursplein en bij de loopbrug naar de binnenstad, zijn voor bezoekers al grote stallingen aanwezig.

3. Fietsenstallingen voor toekomstige bewoners, voldoende deelfietsen
Omdat autoparkeren in het gebied verboden is, moet aan de mobiliteitsbehoefte van de toekomstige inwoners tegemoetgekomen worden met de beschikbaarheid van voldoende deelfietsen en met voldoende fietsparkeergelegenheid. Inpandige stallingen moeten een hoog gebruiksgemak hebben, want de ervaringen van o.a. winkelcentrum Leidsche Rijn leren ons dat bewoners hun fiets anders in de openbare ruimte stallen en aan bomen en straatmeubilair vastbinden en dat moeten we zien te voorkomen.

Reactie
Voor de ontwikkeling gaan we uit van voldoende fietsparkeergelegenheid gebaseerd op de fietsparkeernormen uit het gemeentelijke parkeerbeleid. We streven ernaar de fietsparkeervoorzieningen zoveel als mogelijk inpandig op te lossen. Deze voorzieningen zijn bedoeld voor alle doelgroepen, bewoners, werknemers en bezoekers.
We onderschrijven de ambitie om voldoende deelfietsen beschikbaar te stellen. Dat is een onlosmakelijk onderdeel van ontwikkelingen zoals Mobility as a service (MAAS).

4. Rechtstreekse fietsroute Lombok – zuidelijke Singelgebied
De kaarten in het ontwerpbestemmingsplan bieden inzicht in het ruimtegebruik en de verkeersstructuur in het gebied. De Fietsersbond mist in het onderste kaartje van §3.5.1.1.3 een titel en een legenda, met een nadere duiding van de verschillende typen ingetekende routes en verzoekt om die toe te voegen.
De Fietsersbond is blij dat de door de bond bepleite fietsroute tussen Koningsbergerstraat en Veilinghavenkade met een aftakking naar de Moreelsebrug op het hierboven genoemde kaartje is opgenomen. Vanuit Lombok gezien komt de route uit op de Van Zijstweg. Het is wel jammer dat de route niet rechtstreeks aansluit op de Veilinghavenkade.
In de figuur ontbreekt naar ons idee de fietsverbinding tussen de Jeremias de Deckerstraat en de Nicolaas Beetsstraat. In de Omgevingsvisie (die als bijlage van het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen) is deze verbinding wel ingetekend. De fietsverbinding is ook opgenomen in het Eindrapport verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen (16 juni 2020). De Fietsersbond begrijpt dat deze route nog niet zeker is, maar vraagt om de route wel in te tekenen, om de wenselijkheid ervan te benadrukken.

Reactie
De titel en de legenda zullen aan het kaartje toegevoegd worden. Het kaartje laat overigens de fietsroutes en de routes voor voetgangers zien.
De fietsverbinding via de Jeremias de Deckerstraat is geen onderdeel van het plangebied Beurskwartier 1, maar het toevoegen van de fietsroute geeft een beter beeld van de relatie met de omgeving, ook al is de uitvoering nog niet zeker. Deze fietsroute maakt ook onderdeel uit van het Mobiliteitsplan 2040 (ontwerp).

5. Fietsroute Moreelsebrug – Overste den Oudenlaan
De fietsroute tussen de Moreelsebrug en de Kanaalweg (met doortrekking tot aan de Overste den Oudenlaan) is op het onderste kaartje van §3.5.1.1.3 met een licht oranje lijn aangegeven. De route heeft in het plan een duidelijk lagere status dan de fietsroute Lombok – zuidelijke Singelgebied. Deze fietsroute is ook belangrijk voor een plezierig woonklimaat en voor de bereikbaarheid van de voorzieningen in het Beurskwartier. Daarom vraagt de Fietsersbond om deze route ook een uitstekende kwaliteit te geven en als zodanig te markeren in de figuur.

Reactie
De lichtere kleur geeft aan dat de verbinding tot de te onderzoeken mogelijkheden behoort. Dat is correct, want de route gaat over het terrein van de Jaarbeurs.
Dit is overigens geen fietsroute, maar een route voor voetgangers over het hallencomplex van de Jaarbeurs.

Conclusie
Deze zienswijze heeft de volgende aanpassing tot gevolg: de titel en de legenda bij het onderste kaartje van §3.5.1.1.3 van de toelichting zijn aan het kaartje toegevoegd en ook de fietsverbinding die via de Jeremias de Deckerstraat loopt is ingetekend.

Zienswijze 18 [bewoner Croeselaan]

Sloop woningen voor groen niet nodig
Ondanks dat het college erkent dat de te slopen panden architectonische waarde hebben en er een zekere noodzaak moet bestaan om bewoners te dwingen om te verhuizen, zeker gezien de hoge mate van sociale cohesie onder de bewoners, is volgens de gemeenteraad sloop nodig om voldoende “groen” te kunnen realiseren voor de toekomstige bewoners van het gebied. Dat het groen op de plek van de te slopen panden moet worden gerealiseerd houdt volgens het college verband met het geheel van het te ontwikkelen gebied. In december 2019 is het masterplan van de ontwikkeling van de Jaarbeurs bekend gemaakt. Nu blijkt dat er in dat gebied veel groen wordt gerealiseerd. Daarmee weegt het belang om groen te realiseren niet meer op tegen het belang van het behouden van architectonische waardevolle panden en het belang van de bewoners om niet gedwongen te worden te verhuizen. Bovendien zal het behoud van de sociale cohesie van de bewoners zorgen voor een betere leefomgeving in de wijk.
Indiener vraagt het bestemmingsplan niet vast te stellen of zo te wijzigen, dat de panden aan de Croeselaan kunnen blijven staan.

Reactie
Zie §3.1.2.3 van dit rapport.

Conclusie
Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp.

Zienswijze 19 [eigenaar-bewoner Croeselaan]

1. Grote onzekerheid voor bewoner-eigenaren over aankoop en vervangende woningen
Er is voor eigenaren zeer weinig bekend over toekomstige regelingen, procedures, en aankoopbeleid. De datum voor start van aankoop en minnelijke onderhandelingen blijkt steeds te worden uitgesteld.
Er is helemaal geen zicht op potentiële nieuwe woningen in het Beurskwartier voor eigenaren, terwijl de gemeente veel energie en aandacht geeft aan de huurders uit de Croeselaan, wat blijkt uit het nieuwe project De Foreest, waarbij de wensen van de huurders vooraan staan. Waar vinden we als eigenaar deze aandacht in dit plan?
De andere grote projecten (De Nieuwe Defensie en Wonderwoods) in de buurt laten al zien dat indiener geen nieuwe woning kan kopen die in grootte vergelijkbaar is met haar huidige woning. Hoe weten eigenaren die in het Beurskwartier willen wonen of er geschikte nieuwe woningen beschikbaar komen? Zo wordt indiener met een kluitje in het riet gestuurd!

Reactie
Zie §3.1.4.1 van dit rapport. In aanvulling daarop: concrete onderhandelingen over de aankoop zijn pas na de vaststelling van het bestemmingsplan mogelijk, tenzij een eigenaar zelf initiatief neemt en zijn pand te koop aanbiedt aan de gemeente.

2. Sloop van goede woningen voor groen is onbegrijpelijk
Er worden huizen afgebroken omdat er een park voor in de plaats komt. Uiteraard is indiener voor meer groen in de buurt, maar woningen afbreken voor een extra strookje groen is onbegrijpelijk, zeker niet als die woningen in goede en vooral bewoonde staat zijn.
In de nieuwe plannen van de Jaarbeurs ook al zeer veel groene ruimte opgenomen.

Reactie
Zie §3.1.2.3.van dit rapport.

3. Sloop om een betere verbinding te maken is niet nodig en ongewenst
De woning van indiener moet wijken voor een doorgang. Betere verbindingen zijn nodig, maar mogen niet ten koste gaan van bewoners die al decennialang in de wijk wonen. Fietsers die via de Moreelsebrug van oost naar west willen, kunnen prima enkele meters verderop doorsteken door de Veemarktstraat of via de Van Zijstweg, de Centrumboulevard of de Graadt van Roggenweg.

Reactie
Zie §3.1.2 van dit rapport.

4. De bevolkingsdichtheid wordt te hoog
Indiener betwijfelt of de bevolkingsdichtheid niet te hoog wordt als alle plannen, ook die in de omgeving uitgevoerd worden. De veiligheid, de voorzieningen in de buurt (zoals de capaciteit van het Centraal Station, politie, brandweer, scholen en winkels) en niet in de laatste plaats de gezondheid van de bewoners kunnen dan in het gedrang komen.

Reactie
De vraag naar woningen is landelijk, maar zeker ook in de gemeente Utrecht, heel groot. De gemeente wil een bijdrage leveren aan het oplossen van het woningtekort met een gevarieerd woningaanbod. In 2016 is de Ruimtelijke Strategie Utrecht vastgesteld waarin de binnenstedelijke groei van het aantal woningen als beleid is geformuleerd. Dat beleid is overgenomen in de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) 2040, dat overigens nog vastgesteld moet worden door de gemeenteraad.
Met een goede inrichting van het gebied wil de gemeente de risico's op gezondheidsproblemen, waar indiener zijn zorgen over uit, voorkomen.

5. Het plan voldoet niet aan de bij referendum gekozen Visie A
Torenflats met dure appartementen zijn niet wat de bewoners van Utrecht voor ogen hadden toen zij in het Referendum van 2002 met grote meerderheid kozen voor visie A met een veel groener sfeerbeeld en minder hoogbouw dan tot nu toe in dit plan wordt aangegeven.

Reactie
Met het Referendum uit 2002 koos de stad uit 2 toekomstperspectieven, Visie 1 'stadshart Compact' en Visie A 'Stadshart Verruimd'. Visie A onderscheidde zich van Visie 1 in onder andere: de integratie van meer groen, meer woningen, niet één maar twee routes over het spoor, en minder hoogbouw. Herstellen, verbinden en betekenis geven: dat was in 2002 de opgave en een belangrijk doel in het Stationsgebied. Daar is al veel van te zien: het eerste deel van het water is terug in de Singel, TivoliVredenburg is af, het station Utrecht Centraal ook, met de wandelboulevard over het spoor, de mooie entree aan het Jaarbeursplein met het Stadskantoor, de Moreelsebrug als belangrijke nieuwe verbinding over het spoor is geopend en de vernieuwing van Hoog Catharijne is nagenoeg afgerond.
Hierbij geldt natuurlijk dat de wereld sinds het referendum in 2002 niet heeft stilgestaan. De gemeente maakt de stad samen met bewoners, partners en andere betrokkenen en dat heeft een continue dynamiek. Over aanpassingen in het Masterplan Stationsgebied heeft de gemeenteraad steeds besloten. Zo hebben we de grootste fietsenstalling ter wereld naast het station gebouwd en hebben we in 2009 actief 'duurzaamheid' aan onze plannen toegevoegd. De plannen voor het Beurskwartier gaan nog weer een stap verder: hier wordt in een hoge dichtheid een gemengd

programma aan de stad toegevoegd, met veel meer woningen dan in 2002 was voorzien. In een veel groenere setting dan te zien is op de toenmalige schetsen, met veel aandacht voor het verbeteren en toevoegen van verbindingen over en onder het spoor, zoals ook onderdeel is van "Visie A" Dit is allemaal in lijn van de oorspronkelijke visie A.
In afwijking op Visie A is hoogbouw een kenmerk van de nieuwe stadswijk. De groei van de stad vraagt hierom. Echter de manier waarop hoogbouw wordt toegepast, namelijk als onderdeel van lagere stedelijke bouwblokken met goede levendige plinten, doet recht aan het streven naar een menselijke maat en naar een leefbaar en plezierig verblijfsklimaat.
Anders dan indiener suggereert zal het niet een eenzijdig woonmilieu betreffen, met uitsluitend dure woningen. Er wordt bij de woningen gestreefd naar een differentiatie in woninggrootte en naar een goede menging van sociaal, betaalbaar en duur.

6. Gezien de fauna in de buurt is er wel een MER nodig
Er is geen milieueffectrapport, omdat er geen nadelige gevolgen zijn voor het milieu. Dat lijkt indiener onwaar. Er zal voor vogels, vleermuizen, konijnen, muizen, meeuwen et cetera veel ten nadele veranderen, misschien zelfs voor de vissen en eenden in het kanaal door de komende extra bouwhinder. Er is geen enkele oplossing geboden voor de vleermuizen, een beschermde soort, die verstoord worden door het weghalen van de grote, oude bomen in de tuinen van de panden aan de Croeselaan. Dat geldt ook voor de vogels en andere dieren die in deze bomen foerageren, zoals pimpelmezen, koolmezen, zwartkop, roodborstjes, spreeuwen, eksters, duiven, kauwen en kraaien. Is er wel voldoende gekeken naar mogelijkheden tot behoud van de bestaande natuur in het Beurskwartier? Er bestaat bovendien een sterk verband tussen de aanwezigheid van natuur en het algeheel welbevinden van bewoners.

Reactie
Voor het bestemmingsplan Beurskwartier is een aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling gemaakt, waarin de gevolgen van de ontwikkeling voor het milieu zijn getoetst. Aan de aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling liggen de onderzoeksrapporten 'Update quickscan herinrichting Beurskwartier Utrecht' van Movares d.d. 14 juni 2019, Soortgericht onderzoek naar vleermuizen van Tauw d.d. 21 oktober 2019 en 'Quickscan Jan van Foreeststraat/Croeselaan Utrecht van Eco Groen d.d. 15 augustus 2019' ten grondslag. Hierin zijn de effecten van de gebiedsontwikkeling op beschermde soorten getoetst. Uit de onderzoeken blijkt dat door maatregelen te nemen om verstoring te voorkomen er geen nadelige effecten optreden op beschermde soorten. Eén van deze maatregelen is een permanente en alternatieve verblijfplaats voor de dwergvleermuis. Hiervoor wordt een ontheffing van de Wet Natuurbescherming aangevraagd, voordat met de werkzaamheden wordt gestart. Met inachtneming van deze maatregelen zijn er geen belangrijke nadelige milieugevolgen en is geen milieueffectrapportage nodig.
Wij zien het belang van groen en natuur voor het welzijn van bewoners. In het Beurskwartier wordt daarom ruimte gemaakt voor parken en groen op daken. Het plangebied Beurskwartier 1 wordt daardoor in de nieuwe situatie groener dan het nu is. Met het nieuwe groen verbinden we de groene delen binnen het Beurskwartier met de omliggende groenstructuur. Het bestaande groen behouden we zoveel als mogelijk. Met de globale opzet van het bestemmingsplan is niet mogelijk om al aan te geven welke bomen behouden blijven en welke niet. Dat gebeurt wel in het stedenbouwkundig plan dat in 2021 opgesteld wordt.
Voor het behoud en de ontwikkeling van plant- en diersoorten nemen wij extra maatregelen dan wettelijk verplicht is. Voor het Beurskwartier zijn doelen gesteld om soorten te behouden en te beschermen die niet wettelijk beschermd zijn. Tot slot eisen wij dat nieuwe gebouwen volgens de principes van natuurinclusief en diervriendelijk bouwen worden gebouwd. Dit betekent onder andere dat we in de nieuwbouw verblijfsplaatsen gaan opnemen voor vleermuizen, huismussen en gierzwaluwen.

7. Geen hogere waarde vaststellen
Omdat in dit project niet kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarden van de Wet Geluidhinder, vanwege de Croeselaan, wil de gemeente een hogere waarde vaststellen. Dat is absurd en ongewenst! Indiener voert aan dat de jarenlange bouw en herinrichtingen in het gebied overlast geven door geluid en trillingen. Zij vindt dat het schandalig is hoe deze inbreuk op het

woongenot door de betrokken partijen wordt gebagatelliseerd en eist dat de voorkeurswaarden van de Wet Geluidhinder van toepassing zijn, zeker nu straks ook nog gebouwd gaat worden aan de Foreest terwijl zij nog aan de Croeselaan woont.

Reactie
De hogere waarden gaan alleen over het verkeerslawaai in het zuidelijke deel van de Croeselaan. Zie verder de gemeentelijke reactie op zienswijze 5, onderdelen 1,2, 4, 5 en 6.

8. Het algemeen belang is onvoldoende aangetoond
Er is onvoldoende aangetoond wat de aanleg van een wijk op deze schaal op dit redelijk kleine stuk grond het algemeen belang dient. In de omgeving zijn al zoveel andere woningbouwprojecten, zoals De Nieuwe Defensie, Wonderwoods en het nieuwe masterplan van de Jaarbeurs.
Met dit plan worden karakteristieke woningen afgebroken en bewoners worden weggestuurd, om daarna nieuwe woningen terug te zetten. De prijsklasse van deze nieuwe woningen impliceert bovendien dat deze voornamelijk zullen worden bevolkt door expats en andere tijdelijke bewoners en nieuwkomers, allen in het hoogste segment. Decennialang gevestigde Utrechters, die bovendien de jarenlange chaos, overlast en onzekerheid in het Stationsgebied hebben doorstaan hebben het nakijken. Dit is stijlloos, ondemocratisch en niet sociaal.
Indiener begrijpt de dat een herontwikkeling nodig is, maar niet met dit plan. Zij verzoekt de gemeenteraad het bestemmingsplan Beurskwartier 1 niet vast te stellen.

Reactie
De gevolgen van dit plan voor indiener zijn heel groot. De emotie die uit dit onderdeel naar voren komt is daarom heel begrijpelijk. Het algemeen belang is, zonder het te benoemen, al onder punt 4 naar voren gebracht. Utrecht moet bijdragen aan het oplossen van het grote tekort aan woningen. Dat is ook nodig om ruimte te kunnen bieden aan bewoners die minder geld aan een woning kunnen besteden. Het huidige tekort drijft de woningprijzen in onze gemeente heel hard op, zodat de bestaande woningvoorraad voor steeds minder mensen betaalbaar is.
Een ander algemeen belang is het leefbaar houden van de omgeving van de stad. De gemeente zoekt naar mogelijkheden om daarvoor te zorgen, bijvoorbeeld door woningen op een plek te bouwen waar mensen niet per se een auto nodig hebben, maar ook door die plek in de stad zelf te zoeken in plaats van in het groene hart van de randstad. De locatie Beurskwartier ligt heel dicht bij het grootste station van Nederland en biedt daarom kansen om een woonwijk met een hoge woningdichtheid te bouwen, zonder veel extra verkeer aan te trekken.
Het lukt helaas niet om aan die belangen tegemoet te komen zonder dat een individueel belang in de knel komt, zoals in dit geval het belang van indiener.
Het besluit over de transformatie van het plangebied Beurskwartier 1 komt overigens wel democratisch tot stand. De gemeenteraad is namelijk als enige bevoegd om het bestemmingsplan (en daarvoor de omgevingsvisie) vast te stellen.

Conclusie
Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp.

Zienswijze 20 [bewoner Croeselaan]

Door de ideale ligging aan de rand van de binnenstad en op loopafstand van Utrecht Centraal heeft indiener altijd met plezier aan de Croeselaan gewoond. De jarenlange bouwoverlast en onzekerheid met betrekking tot de potentiële afbraak van de woningen heeft indiener daarbij voor liefgenomen.
Indiener is sinds 1993 huurder-medebewoner van de woning van de indiener van zienswijze 19.
De strekking van deze zienswijze is hetzelfde als die van zienswijze 19, met uitzondering van onderdeel 1.

1. Woningaanbod, sociale huurwoningen, vraag of indiener in aanmerking komt
a. Indiener is sinds 1995 ingeschreven bij Woningnet voor een sociale huurwoning en heeft die inschrijving gehandhaafd om een betere kans op een geschikte huurwoning te maken. Door het enorm tekort aan sociale huurwoningen vreest zij daar nu de dupe van te worden.

Indiener is bang dat zij als huurder van een particuliere verhuurder niet onder de regeling valt die de gemeente en Portaal voornemens is te treffen met de huurders van de sociale huurwoningen verderop in de Croeselaan. Indiener heeft hiernaar geïnformeerd maar geen reactie ontvangen. Het is dus nog maar de vraag of zij kans maakt op de urgentieregeling die de huurders van Portaal is toegezegd. Vaststaat dat de communicatie hierover tot op heden onzorgvuldig verloopt en onzekerheid en onrust veroorzaakt.

b. Ondanks de plannen voor de bouw van De Foreest is in het plan nog onduidelijk wat het totale nieuwe woningaanbod zal zijn en of er voldoende geschikte woningen voor alle huidige bewoners zullen worden gerealiseerd. Er is toegezegd dat 40% van de totale nieuwbouw sociale huurwoningen zal betreffen maar het is zeer de vraag of dit aandeel zal worden gehaald. De ervaring heeft geleerd, bijvoorbeeld bij de nieuwbouw in omgeving Merwedekanaal, dat de werkelijk opgeleverde woningen veel minder sociale woningen bevatten dan is geschetst. Betaalbaarheid van woningen is een belangrijk streven, zodat de huidige diversiteit van de wijk behouden kan blijven. Diversiteit en inclusiviteit zijn van essentieel belang voor een leefbare stedelijke woonomgeving.

Reactie
Over a
Zie §3.1.3.1 van dit rapport.

Over b
Voor De Foreest geldt dat dit bestemmingsplan vastlegt dat daar maximaal 60 woningen kunnen worden gerealiseerd. Hiervan zal minimaal 50% (in plaats van het door appellant genoemde percentage van 40%) in de categorie sociale woningbouw en de overige woningen in de categorie middeldure huurwoningen vallen.

2. Sloop van goede woningen voor groen is absurd
Het voornemen uitstekende woningen af te breken voor meer groen is absurd. Men schijnt vergeten te zijn dat er in dit gebied van oudsher aardig wat groen aanwezig was! Er heeft een wegverbreding plaatsgevonden, maar het kan toch niet de bedoeling zijn om nu dan maar goede woningen weg te halen. Groen is hard nodig en dan vooral in de directe, volledig geplaveide omgeving van de Jaarbeurs. Dit is iets wat de Jaarbeurs dan ook heeft opgenomen in haar plannen.

Reactie
Zie de reactie op onderdeel 2 van zienswijze 19.

3. Sloop om een betere verbinding te maken is niet nodig en ongewenst
Het portiek met de huisnummers 87-89 moet volgens de plannen geheel worden afgebroken om het fietspad te kunnen doortrekken voor 'betere verbindingen' binnen Utrecht. Er zijn echter al prima doorgangen, via de reeds bestaande wegen Veemarktstraat, Van Zijstweg, Centrumboulevard of Graadt van Roggenweg.

Reactie
Zie de reactie op onderdeel 3 van zienswijze 19.

4. De bevolkingsdichtheid wordt te hoog en dat is ongunstig voor de gezondheid
Het valt te betwijfelen of de enorme verdichting van de bevolking op de schaal die nu wordt beoogd in dit gebieden direct aangrenzende gebieden een gunstig effect zal hebben op de veiligheid. Handhaven van de orde tijdens bijvoorbeeld evenementen van de Jaarbeurs of demonstraties of in het kader van bijvoorbeeld Covid-19, blijkt nu al moeilijk te realiseren te zijn.
Bovendien heeft een dergelijke grote bevolkingsdichtheid zoals nu beoogd wordt een ongunstig effect op de leefruimte en dus op de gezondheid en het algeheel welbevinden van stedelijke bewoners.

Reactie
Zie de reactie op onderdeel 4 van zienswijze 19.

5. Prestige en niet de bij referendum gekozen Visie A staat centraal
Het is duidelijk dat vooral prestige centraal staat in het plan waarbij voorbij wordt gegaan aan de voorkeuren van de inwoners van Utrecht. Prestigieuze hoogbouw met luxe appartementen is niet wat zij voor ogen hadden toen zij in het Referendum van 2002 met grote meerderheid kozen voor visie A waarin een groen sfeerbeeld met veel minder hoogbouw werd voorgesteld.

Reactie
Zie de reactie op onderdeel 5 van zienswijze 19.

6. Gezien de fauna in de buurt is er wel een MER nodig
Er is geen milieueffectrapport, omdat er geen nadelige gevolgen zijn voor het milieu. Dat is niet waar. Er zal voor vogels, vleermuizen, konijnen, muizen, meeuwen et cetera veel ten nadele veranderen, misschien zelfs voor de vissen en eenden in het kanaal door de komende extra bouwhinder. Er is geen enkele oplossing geboden voor de vleermuizen, een beschermde soort, die verstoord worden door het weghalen van de grote, oude bomen in de tuinen van de panden aan de Croeselaan. Dat geldt ook voor de vogels en andere dieren die in deze bomen foerageren, zoals pimpelmezen, koolmezen, zwartkop, roodborstjes, spreeuwen, eksters, duiven, kauwen en kraaien. Is er welvoldoende gekeken naar mogelijkheden tot behoud van de bestaande natuur in het Beurskwartier? Er bestaat bovendien een sterk verband tussen de aanwezigheid van natuur en het algeheel welbevinden van bewoners.

Reactie
Zie de reactie op onderdeel 6 van zienswijze 19.

7. Geen hogere waarde vaststellen
Omdat in dit project niet kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarden van de Wet Geluidhinder, vanwege de Croeselaan, wil de gemeente een hogere waarde vaststellen. Indiener is daar boos over. Gezond stedelijk leven ('healthy urban living') is het streven, maar in de praktijk leven de bewoners al vele jaren in voortdurende bouwoverlast. Indiener voert aan dat de jarenlange bouw en herinrichtingen in het gebied overlast geven door geluid en trillingen. Zij vindt dat het schandalig is hoe deze inbreuk op het woongenot door de betrokken partijen wordt gebagatelliseerd en eist dat de voorkeurswaarden van de Wet Geluidhinder van toepassing zijn, zeker nu straks ook nog gebouwd gaat worden aan de Foreest terwijl zij nog aan de Croeselaan woont.

Reactie
Zie de reactie op onderdeel 7 van zienswijze 19.

8. Het algemeen belang is onvoldoende aangetoond
Er is onvoldoende aangetoond wat de aanleg van een wijk op deze schaal op dit redelijk kleine stuk grond het algemeen belang dient. In de omgeving zijn al zoveel andere woningbouwprojecten, zoals De Nieuwe Defensie, Wonderwoods en het nieuwe masterplan van de Jaarbeurs.
Met dit plan worden karakteristieke woningen afgebroken en bewoners worden weggestuurd, om daarna nieuwe woningen terug te zetten die onbereikbaar zijn voor een groot deel van de huidige bewoners. De prijsklasse van deze nieuwe woningen impliceert bovendien dat deze voornamelijk zullen worden bevolkt door expats en andere tijdelijke bewoners en nieuwkomers, allen in het hoogste segment. Decennialang gevestigde Utrechters, die bovendien de jarenlange chaos, overlasten onzekerheid in het Stationsgebied hebben doorstaan hebben het nakijken. Dit is stijlloos, ondemocratisch en niet sociaal en staat haaks op het motto 'healthy urban living'.
Indiener begrijpt de dat een herontwikkeling nodig is, maar niet met dit plan. Zij verzoekt de gemeenteraad het bestemmingsplan Beurskwartier 1 niet vast te stellen.

Reactie
Zie de reactie op onderdeel 8 van zienswijze 19.

Conclusie
Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp.

Zienswijze 21 [bewoner oude binnenstad]

1. Vervangende woningen De Foreest niet gelijkwaardig aan huidige woningen
Het zal niet mogelijk zijn gelijkwaardige woningen aan De Foreest te bouwen, woningen die even groot zijn en even grote tuinen hebben.

Reactie
Hiervan neemt de gemeente kennis. Het zal inderdaad een behoorlijke opgave zijn, waarbij "gelijkwaardig" wat ruimer geïnterpreteerd moet worden, zoals gelijkwaardig in woongenot.

2. Woningbehoefte
Het ontwerpbestemmingsplan constateert terecht dat er een grote behoefte aan woningen is, maar geeft niet aan om welke typen woningen het gaat. Indiener maakt uit de wachtlijsten, met een wachttijd van 11 jaar, op dat er vooral behoefte is aan sociale huurwoningen, veel meer dan de 20% (15% onder het ambitieniveau van het college) die in het bestemmingsplan is opgenomen.
Die behoefte aan woningen is zo hoog dat het inzetten op aparte doelgroepen, in dit geval op een doelgroep die geen gebruik maakt van auto's, niet reëel is.

Reactie
Zie de reactie op onderdeel 1 van zienswijze 9 op pagina Zienswijze 954. Dit onderdeel leidt tot de aanpassing van het percentage sociale huurwoningen in de regels.

3. Kantoorruimte vervangen door groen
Wat de huidige pandemie heeft laten zien is dat er in de toekomst veel meer thuis gewerkt gaat worden. Het bouwen van een extra 50.000m^2 kantoorruimte zal dan ook niet voorzien in een behoefte. Deze kantoorruimte zou beter ingezet kunnen worden voor groen met als bijkomend voordeel dat er geen woningen op de Croeselaan gesloopt hoeven te worden voor groen-ruimte.

Reactie
Zie de reactie op onderdeel 4 van zienswijze 6 op pagina 51. Deze aanpassing leidt tot aanpassing van de toelichting van het bestemmingsplan.

4. Het bestemmingsplan mist harde regels
Het hele ontwerp is een richtlijn met veel mogelijkheden voor het college om beleidslijnen en afspraken te wijzigen en dat alleen maar jaarlijks te hoeven te rapporteren aan de gemeenteraad. Paragraaf 2.2.3.3 noemt dit zelfs expliciet. Het college krijgt daarmee de ruimte om bijvoorbeeld het percentage sociale huur te verminderen. Het college is niet gekozen door de Utrechtse burgers. De gemeenteraad wel. De gemeenteraad zou dan ook in control moeten zijn en niet achteraf met een excuusbriefje voor een voldongen feit moeten worden gesteld.

Reactie
In §3.2 van dit rapport wordt de plansystematiek uitgebreid besproken, waaronder de vraag of de regels meer duidelijkheid moeten geven. Ook op grond van deze zienswijze zijn waar mogelijk "harde cijfers" toegevoegd aan de regels, zie §3.2.6.2 en §3.2.7 .
Alle getallen die in lid 5.2 (versie vaststelling) staan zijn "hard". In de regels staat bijvoorbeeld dat er minimaal 35% van de woningen sociale woningen moeten zijn. Het college is niet bevoegd om een lager percentage te hanteren.
De verplichting voor het college om elk jaar een voortgangsrapport aan de gemeenteraad aan te bieden, geeft de garantie dat de gemeenteraad ook tijdens de uitvoering betrokken blijft en kan bijsturen als dat nodig is. In een voortgangsrapport staat niet alleen wat er al klaar is, maar ook welke onderdelen vertraagd zijn, anders uitgevoerd zouden moeten worden of verbeterd kunnen worden. Het voortgangsrapport kan een aanleiding zijn voor de gemeenteraad om kaders voor een

aanpassing van de beleidsregels mee te geven aan burgemeester en wethouders. De gemeenteraad kan ook nieuwe kaders vaststellen, bijvoorbeeld door de omgevingsvisie te wijzigen. Ook die kaders zullen burgemeester en wethouders bij een wijziging van de beleidsregels moeten volgen.

5. De conclusies van de actualisatie van de MER 2017 zijn niet in het ontwerp verwerkt
Met alle bijlages zou je verwachten dat de MER uit 2004 en de actualisatie van 2017 zouden zijn bijgevoegd. Dat dit niet het geval is, geeft grond om deze zelf op te zoeken en in detail door te nemen. De slotconclusie uit de actualisatie van 2017 luidt:

> "De 2e actualisatie van het Aanvullend MER toont aan dat het voorgenomen plan zowel positieve als negatieve milieueffecten heeft. De actualisatie geeft ook aan dat er ook nog kansen liggen voor diverse milieuaspecten en dat er enkele knelpunten moeten en kunnen worden opgelost. Voorwaarde is wel dat vol ingezet wordt op de aangekondigde maatregelen uit de nota Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen. Ook op alle andere beleidsterreinen zal de ambitie stadsbreed hooggehouden moeten worden. Pas dan kan de claim op een gezonde en duurzame binnenstedelijke herinrichting van het Beurskwartier/Lombokplein recht gedaan worden."

De motivatie om geen nieuwe MER te maken ontslaat de gemeente niet om de mitsen en maren uit de conclusie van de actualisatie van de MER 2017 te negeren.
Het ontbreken van de MER en de actualisatie uit 2017 is overigens tekenend voor de andere onderzoeken. Ook de eigen conclusie uit een geluidsonderzoek genoemd in 2.2.3.4 wordt als waarheid neergelegd zonder dat de lezer de kans krijgt dit te verifiëren.

Reactie
Het rapport 2e actualisatie aanvullend MER Stationsgebied Utrecht zit als bijlage 16 bij de toelichting en §2.2.3.4 van de toelichting verwijst naar de geluidsparagraaf 3.5.4 waarin een link naar het geluidsrapport staat dat als bijlage 7 bij de toelichting is opgenomen. De opmerkingen van indiener over het ontbreken van deze stukken zijn dus onjuist.
De voorwaarde die in de eindconclusie staat, namelijk de maatregelen treffen die in de nota Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB) staat nog steeds. Projecten die onderdeel uitmaken van dit Mobilteitsplan zijn gedeeltelijk uitgevoerd, zoals het in gebruik nemen van de Uithoflijn, Station Vaartsche Rijn, de busbanen Transwijk en Dichterswijk als onderdeel van de schaalsprong in het openbaar vervoer. Belangrijke fietsroutes zijn opgewaardeerd (Leidseweg, Croeselaan. fietssingel) en ontbrekende schakels zijn toegevoegd, zoals de Dafne Schippersbrug. Daarnaast zijn maatregelen in voorbereiding, zoals de herinrichting van het Westplein, de Westelijke Stadsboulevard en de Noordelijke Ring Utrecht. Omdat de nota SRSRSB doorlooptijd heeft tot 2030 zijn nog niet alle projecten uit deze nota gerealiseerd.

6. Zonder vergunning bouwen
De regels in artikel 9 lid 9.3 geven de vrijheid om zonder vergunning te bouwen als een object het algemeen belang dient zonder verder uit te diepen wat nou precies het algemeen belang zou dienen. Een koffietentje of kiosk kan ook het algemeen belang dienen. Het bouwen zonder vergunning zou alleen toegestaan kunnen worden, als er eerst een participatietraject is geweest.

Reactie
In artikel 9, lid 9.3, staan onder 1, 2 en 3 de categorieën van bouwwerken die vergunningvrij zijn. Een koffietentje valt niet onder een van deze categorieën.
De eis dat het bouwwerk het algemeen belang moet dienen staat niet in de regels. In de aanhef van lid 9.3 staat wel de voorwaarde dat een bouwwerk moet passen in de functie en in de openbare ruimte en de veiligheid niet aantast.
De wet biedt geen mogelijkheid om participatie als voorwaarde voor het bouwen te stellen. Dat is ook niet nodig, want de gemeente betrekt omwonenden vrijwel altijd bij ingrepen in de openbare ruimte.

7. Horeca in dit plangebied past niet in het beleid
Het ontwerp gaat uit van het Ontwikkelingskader Horeca Utrecht 2018. Bij de behandeling van die kader is vastgesteld dat er in de binnenstad, waar het Beurskwartier onder valt, geen

uitbreidingslocaties mogen worden toegevoegd. Er is dus geen extra horeca mogelijk in dit plan. Bovendien is motie 2018/38 die oproept om eerst de huidige overlast in de kaart te brengen voordat er verder kan worden gesproken over een uitbreiding van horecalocaties nog niet uitgevoerd.

Reactie
Het Ontwikkelingskader stelt op pagina 7 vast dat in het Stationsgebied een "diverse horecastructuur" past met een omvang van 8.000-12.000 m². Het bestemmingsplan is hiermee in overeenstemming. De stelling van indiener dat er geen extra horeca mogelijk is, is dus niet juist. De motie 2018/38 is niet van toepassing op deze locatie.

8. Overgangsrecht
In §2.6 van de toelichting wordt gezegd dat de standaardregels naar de geest en niet naar de letter moeten worden overgenomen. De gemeente wijzigt de letter van de wet als het haar uitkomt, maar is helemaal voor de geest van wet als dat een keer niet zo is. Dit is natuurlijk onwenselijk en niet uit te leggen.

Reactie
In de paragraaf 2.6 die indiener aanvoert wordt uitgelegd dat de gemeente de regel veranderd heeft om ervoor te zorgen dat exact duidelijk is welk moment bepalend is bij het toepassen van het overgangsrecht. Het bestemmingsplan kiest de datum van vaststelling, een concrete datum, terwijl de regel in artikel 3.2.1, lid 1, van het Besluit ruimtelijke ordening het moment van inwerkingtreding gehanteerd wordt. De datum van inwerkingtreding is afhankelijk van het moment waarop de gemeente het vaststellingsbesluit publiceert en hangt ook af van tijdig ingediende schorsingsverzoeken of uitspraken van de rechter over schorsingsverzoeken. Daar komt bij dat veranderingen die optreden na de vaststelling niet door de gemeenteraad zijn meegewogen bij de vaststelling. Het gevolg van de aangepaste regel in het bestemmingsplan is dus dat de onzekerheden zijn weggenomen. Dat is voor alle partijen een voordeel.
Indiener heeft gelijk dat de regel naar de letter in strijd is met het Besluit ruimtelijke ordening. Daarom zijn de regel en de toelichting aangepast.

9. De paragraaf Gezondheid, hutjemutje wonen
a. In §3.3.1 over gezondheid staat "Een aanzienlijke deel van de woningen is betaalbaar.". Betaalbaar is betrekkelijk. Wat is betaalbaar en wat heeft dit met de gezondheid van de toekomstige bewoners te maken?
b. Wat wordt bedoeld met de zin: "Tussen de woongebouwen en openbare ruimte zijn intermediaire zones die bijdragen aan ontmoeting, privacy en eigenaarschap."?
c. Het hoofdstuk over gezondheid wil ook de markt uitdagen voor innovatieve oplossingen over de gezondheidseffecten van de verkeershinder. Het simpel noemen is symbolisch en heeft geen effect.
d. In het hoofdstuk gezondheid ontbreekt elke vorm van reflectie over de impact van verdichtend bouwen op de gezondheid van de bewoners die daar hutjemutje komen te wonen. Dicht op elkaar wonen brengt een risico op epidemieën en andere ellende met zich mee.

Reactie
Over a
Over het begrip betaalbaar: zie onderdeel 3 van zienswijze 10 op pagina 56.
Betaalbaar is voor gezondheid van belang, omdat goed kunnen rondkomen essentieel is voor een gezond leven. Geldzorgen leiden veelal tot stress en ongezonde keuzes. Om die reden moeten mensen in een woning wonen die ze kunnen betalen. En als we een centrumgebied voor iedereen willen maken, moeten er dus ook woningen voor iedereen zijn, en dus voor alle portemonnees.

Over b
Intermediaire zones zijn overgangszones tussen een gebouw en de openbare ruimte, zoals de stoep. Bewoners van de aangrenzende bebouwing kunnen op zo'n plek een bankje of planten

neerzetten. Het verschil met een voortuin is dat een overgangszone qua uiterlijk bij de stoep hoort en volledig open is. Uit onderzoek blijkt dat deze strook de volgende voordelen heeft:
- *voorbijgangers lopen minder dicht langs de woning waardoor er in de woning meer privacy is;*
- *er vinden minder inbraken en vernielingen plaats in straten met een overgangszone voor de gevel;*
- *er vinden meer ontmoetingen tussen buren plaats wanneer iemand in de overgangszone op een bankje zit of de planten verzorgt;*
- *bewoners met een overgangszone voelen meer betrokkenheid bij de straat en hebben meer het gevoel dat het hun straat is, waardoor ze er ook beter voor zorgen en de gemeente eerder melden als er iets kapot is).*

Over c
Doordat het hier genoemd staat, kan dat in het nog op te stellen stedenbouwkundige plan nader uitgewerkt worden. We vragen hiermee aan de markt om maatregelen die we niet van hen kunnen eisen, maar wel wenselijk achten in het kader van onze gezondheidsambities die verder gaan dan de wettelijke normen.

Over d
Ook de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 gaat uit van verdichting. Verdichting heeft voor- en nadelen voor de gezondheid. Voordelen van hoge dichtheid zijn een goed draagvlak voor voorzieningen, korte afstanden waardoor lopen aantrekkelijk is, weinig ruimte voor auto's die de leefomgeving vervuilen en veel kans op ontmoetingen. Nadelen zijn over het algemeen kleinere woningen met weinig eigen buitenruimte en minder rust in de omgeving. Om de nadelen te compenseren, leggen we parken aan in het gebied.
Het ontstaan en de verspreiding van ziektes is een actueel onderwerp, maar te complex om daar aan de hand van dit bestemmingsplan een zinvolle beschouwing over te geven.

10. Tempo klimaatneutraal

In de uitleg over §3.4.1 staat dat Utrecht zo snel mogelijk klimaat neutraal wil zijn. 'Zo snel mogelijk' zegt niets.

Reactie
De gemeente neemt hier kennis van.

11. Fietsenstallingen

Met 3.384 woningen in dit plan inzetten op mensen die geen auto hebben, kun je ervan uitgaan dat er per woning toch minimaal 2 fietsen zullen zijn. Bijna 7.000 fietsen die met elkaar met gemak meer dan 10.000 verkeersbewegingen per dag zullen maken. Toch wordt hier in het hoofdstuk over verkeer geen aandacht aan besteed en is het parkeren van de fiets een sub-sub-sub-paragraafje waard. In een stad die zo fietsvriendelijk wil zijn had indiener een stuk meer aandacht verwacht aan onze edele stalen ros. Dat voetgangers en fietsers centraal staan, zoals de conclusie noemt, is uit de tekst niet te halen.

Reactie
Het beleid over het stallen van fietsen is vastgelegd in de Nota Stallen en Parkeren (2013) en in het bij die nota horende Addendum Parkeernormen Fiets en Auto (2019; "addendum" betekent: toevoeging). De vergunningen die nodig zijn voor het bouwen moeten op grond van artikel 8 voldoen aan de normen voor stallingsruimte voor fietsen.
In het stedenbouwkundig plan wordt de manier waarop voor stallingsruimte wordt gezorgd uitgewerkt. In het Beurskwartier worden nieuwe fietsroutes aangelegd. In het stedenbouwkundig plan zullen de benodigde routes worden uitgewerkt.

12. Parkeerplaatsen

Het idee dat mensen die sociaal wonen geen auto hebben is bizar, maar wordt wel gebezigd in het stuk dat voor sociale woningen de parkeernorm op 0.62 zet en de rest op 0.8 of 0.9. Een verklaring

hiervoor wordt niet genoemd. Waarom zou een leraar geen parkeerplaats mogen hebben en een bankdirecteur wel?
Er komen in totaal 2.000 parkeerplekken voor bijna 3.400 woningen. Dat is te weinig.

Reactie
Bij de berekening van de parkeerbehoefte maakt de gemeente gebruik van landelijke normen. Die normen zijn gebaseerd op ervaringscijfers. Het voorbeeld van indiener volgend: een bankdirecteur heeft vaker 2 auto's dan een leraar. Een parkeernorm bepaalt niet of iemand een auto mag hebben. In de toelichting wordt uitgelegd waarom op deze locatie minder parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Het aantal parkeerplekken is overigens nog veel lager dan indiener noemt. Zie verder §3.3 van dit rapport.

13. De paragraaf Economische uitvoerbaarheid; geheimhouding

a. De geheimhouding van de grondexploitatie zou moeten eindigen als dit project klaar is. Een eeuwige geheimhouding heeft meer motivatie nodig dan een verwijzing naar een wetsartikel.
b. Het hoofdstuk over het geld begint met te zeggen dat de te ontwikkelen grond in bezit van de gemeente. Anderhalve alinea later is ineens de grondverwerving de grootste kostenpost. Dat is onverklaarbaar.
c. Indiener had graag uitleg gezien over het lange voortraject met als effect dat de huidige bebouwing een stuk duurder is geworden.

Reactie
Over a
De gemeente neemt hier kennis van. Deze kwestie staat overigens los van de inhoud van dit bestemmingsplan.
Over b
De gemeente zal de toelichting op dit punt aanpassen. De eerste zin had moeten zijn: "De gemeente heeft of verwerft de eigendom van de gronden die nodig zijn voor de uitvoering van het bestemmingsplan." De kosten die de gemeente moet maken voor de grondverwerving, komen ten laste van de grondexploitatie en vormen de grootste kostenpost.
Over c
De toelichting van het bestemmingsplan is niet de plek om verantwoording over het proces af te leggen. Het is overigens nooit te voorspellen op welk moment de grondprijzen van onroerende zaken gunstig zijn en daarmee is het ook niet zinvol om het effect van de duur van het proces op de exploitatie in de toelichting te verantwoorden.

Conclusie
Deze zienswijze leidt tot de volgende aanpassingen:
- het percentage sociale huurwoningen wordt in de regels te verhogen naar 35%, zie §2.3.1.1 van dit rapport (lid 5.2, onder 1a);
- in artikel 5 worden getalsmatig grenzen gesteld aan een aantal activiteiten, zie §2.3.1.1 van dit rapport, toegelicht in §3.2.6.2 en §3.2.7;
- in de toelichting wordt het kantoorprogramma kort toegelicht en de onderzoeksrapporten van bureau Stec worden als bijlage bijgevoegd, zie §2.3.3.2 en §2.3.3.6 van dit rapport;
- in artikel 18 wordt "[tijdstip van] vaststelling" vervangen door "[tijdstip van] inwerkingtreding" en die wijziging is verwerkt in §2.6 van de toelichting;
- in §3.7.2 van de toelichting is de eerste zin over eigendomssituatie gecorrigeerd, zie §2.3.3.5 van dit rapport.

Zienswijze 22 [bewoners Croeselaan]

Deze zienswijze is ingediend door de Stichting Achmea Rechtsbijstand namens bewoners van een pand aan de Croeselaan [verder: indieners]. Zij stellen dat het plan in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en verzoeken de gemeenteraad het bestemmingsplan niet vast te stellen of anders in ieder geval tegemoet te komen aan deze zienswijze en het plan aan te passen.

1. Aan indieners is geheel geen alternatief geboden
Indieners zijn huurder in het sociale huursegment, echter via een particulier verhuurder. Uit de stukken blijkt niet dat aan indieners ook een passende oplossing wordt geboden. De oplossing die wel in de stukken staat, een nieuwe woning op de locatie De Foreest, is nog niet expliciet geboden aan cliënten. Voordat het bestemmingsplan uitgevoerd kan worden, willen indieners wel meer duidelijkheid te krijgen.
Indieners wijzen erop dat het college motie 2017/243 moet uitvoeren er dus alles aan moet doen om dit op een nette manier te regelen, zoals het maken van solide afspraken met huurders, nog voordat de woningen niet meer bewoond kunnen worden, het aanbieden van een vergelijkbare woning tegen eenzelfde huurniveau en hierover helder te communiceren. Daarvan is momenteel nog geen sprake.
Indieners willen weten of zij, gezien hun bijzondere huursituatie, in aanmerking komen voor een passende oplossing.

Reactie
Zie §3.1.3.1 van dit rapport.

2. De Foreest kan geen passende oplossing bieden
Indieners beschikken over een ruime hoekwoning op de begane grond, met veel ramen en lichtinval en een oppervlak van circa 75 m^2. Ze hebben een ruime tuin op het zuidwesten van circa 40 m^2. Zij hebben nu vrij zicht en geen inkijk - veel privacy vanwege de afwezigheid van hoogbouw aan de achterzijde waar het parkeerterrein van de Jaarbeurs ligt - met een ruime schuur achter de tuin en een afgesloten binnenplaats voor de (motor)fietsen. Bovendien beschikken zij over een parkeervergunning en over een parkeervoorziening naast de woning. Indieners betalen een behoorlijk aantrekkelijke huurprijs.
Onduidelijk is wat het alternatief zal zijn voor indieners. Hun belang ligt natuurlijk met name daarin, dat er gezocht wordt naar een juiste oplossing waarbij het woongenot vergelijkbaar is als momenteel. Zelfs al zou een oplossing gevonden worden die in de brief staat die de gemeente op 7 juli 2020 naar de bewoners heeft gestuurd, dan is de vraag nog in hoeverre deze oplossing passend is. In bewonersbijeenkomsten is al aangegeven dat de oppervlakte van een woning in De Foreest zal kleiner zijn en dat indieners in de nieuwe situatie meer huur zullen betalen. Ook is de omgeving drukker, indieners raken het huidige vrije uitzicht kwijt, en krijgen mogelijk last van de schaduwwerking van de hoge gebouwen, de bestaande stalling van de motor valt weg en er zal niet worden voorzien in een tuin met de schuur waar zij nu wel over beschikken. Er komt geen parkeermogelijkheid in nieuwe situatie, stelt de gemeente. Auto's worden verbannen naar de rand van het gebied, en zelfs dan alleen nog maar voor elektrische deelauto's. Indiener is slecht ter been. Het is nog onduidelijk of er bijvoorbeeld een lift of andere faciliteiten aanwezig zullen zijn en of indieners voorrang krijgen bij de toewijzing van appartementen op de begane grond.
Momenteel ervaren indieners nauwelijks geluidsoverlast, nu de Rabotoren aan de voorzijde de geluidsoverlast van het spoor tegenhoudt en het omgevingsgeluid van de kant van het parkeerterrein dat grenst aan de tuin aan de achterzijde door de schuren wordt gedempt. Ook uit de akoestische onderzoeken blijkt dat de huidige woning van indieners gunstig ligt. Het is de vraag of zij bij de alternatieven een vergelijkbare geluidsbelasting hebben. Het plangebied De Foreest ligt minder gunstig. De normen van de nieuwbouw ter plaatse van de Foreest zijn hoger dan de normen voor de locatie van de woning van indieners die binnen de wettelijke grenswaarden blijven. De Foreest ligt tussen een druk spoor en een drukke Croeselaan, met aan die kant ook veel busverkeer die er aan de kant van hun huidige woning niet is. Daar komt bij dat er een toename van geluid zal zijn omdat er meer woningen komen, dus meer bewegingen door bewoners, wat een directe invloed heeft op het woon- en leefklimaat. [Onderdelen 2, 4 en 5 van de zienswijze.]

Reactie
Zie §3.1.3.1 van dit rapport.
De huidige bewoners van het plangebied die verhuizen naar De Foreest mogen hun parkeervergunning behouden.

3. Het plan zorgt voor parkeeroverlast en heeft een verkeersaantrekkende werking
Het bestemmingsplan streeft naar een verkeersluwe situatie door in het plangebied alleen het parkeren van deelauto's toe te staan. In de onderzoeken staat dat het verkeer afneemt, terwijl er meer woonruimte, bedrijvigheid en horeca wordt toegevoegd. Een afname van verkeer lijkt niet reëel, ook gezien het grote aantal parkeerplaatsen en parkeergarages dat er nu al is. Het rijkskantoor De Knoop en het Bestuurscentrum Rabobank hebben duizenden medewerkers, terwijl de Rabobank autovervoer faciliteert met een eigen ondergrondse parkeergarage. De extra kantoren en de bestaande woningen - en afgegeven parkeervergunningen - zorgen reeds voor een behoorlijke parkeerdruk op de omgeving. Verder is met de opening van de megabioscoop Kinepolis (2017) de parkeer- en verkeersdruk toegenomen. In 2018 is de parkeergarage voor 778 voertuigen onder het Jaarbeursplein geopend. Bezoekers mogen momenteel gratis parkeren op het parkeerterrein van de Jaarbeurs.
Onderstaande ontwikkelingen in de omgeving verhinderen dat het plangebied in de toekomst verkeersluw wordt gemaakt met parkeeroverlast als gevolg:

- ontwikkeling circa 10.000 woningen, horeca, winkels, scholen, etc. in de Merwedekanaalzone;
- herontwikkeling van de Jaarbeurs (Masterplan), waarvan hoogbouw onderdeel uitmaakt;
- kantoren en woningen tussen de Rabotoren en De Foreest.

Met de komst van een extra kantoorpand en meer woningen kan niet worden gesproken van een verkeersluwe toekomstige situatie.
De verkeersdruk op het gebied is momenteel al veel te hoog door ontwikkelingen in de afgelopen tijd. Zo ook wordt in de toelichting het volgende aangegeven: "In de eerstelijnsbebouwing langs de Van Zijstweg en de Croeselaan realiseren we alleen bestemmingen waar kinderen, ouderen en mensen met een zwakke gezondheid langdurig verblijven, zoals onderwijs tot 18 jaar, kinderopvang en zorgwoningen, als dat past binnen het gezondheidsbeleid van de gemeente. Zo beschermen we de meest kwetsbare personen tegen luchtverontreiniging aan drukke wegen (meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal).''
De ontwikkeling van het verkeer valt moeilijk te rijmen met de keuze om alleen parkeerplaatsen voor deelauto's in het plangebied toe te staan, terwijl privéauto's op afstand moeten parkeren. Het is onduidelijk wat - onder andere - de bestaande huurders met parkeervergunning kunnen verwachten. Indiener citeert het Wijkbericht van augustus 2020: "Een deel [van de bewoners], te weten de bewoners die vanaf de woningen aan de Croeselaan meeverhuizen naar De Foreest houden desgewenst hun rechten op een parkeervergunning (waar ze nu al over kunnen beschikken)." Als een passend alternatief wordt geboden, zou dat dus neerkomen op dezelfde opties met betrekking tot de afgegeven parkeervergunningen. Als deze zullen worden afgenomen, worden de huidige bewoners nog verder in hun woongenot belemmerd.
Indieners vragen de gemeente om met voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan te garanderen dat er voldoende parkeerplaatsen komen, waarbij vergunninghouders ook hun plekje niet kwijtraken door deze nieuwe ontwikkeling. Nota bene wordt in de onderzoeken aangegeven dat met de ontwikkeling te verwachten is dat de verkeersdrukte afneemt, nu juist vast komt te staan dat meer woonruimte, bedrijvigheid en horeca wordt toegevoegd. Daar vindt behoorlijk wat ontwikkeling plaats en niet wordt duidelijk hoe dan de drukte met betrekking tot de nieuwe bewoners en passanten die erbij zullen komen zal afnemen.

Reactie
Over de parkeervergunning: zie onder 2.
De voorwaardelijke verplichting waarom indieners vragen is al opgenomen in het bestemmingsplan, namelijk in artikel 8, lid 8.1.
De keuze om alleen deelauto's toe te staan volgt uit de keuze om het aantal verkeersbewegingen in en rond het plangebied zoveel mogelijk te willen beperken. In §3.5.1 van de toelichting is uitgebreid beschreven hoe de gemeente het aantal verkeersbewegingen heeft berekend en hoe de gemeente wil omgaan met de vraag naar parkeerplaatsen. In §3.3 van dit rapport wordt de onderbouwing van de uitvoering van het parkeerbeleid nog verder toegelicht.

4. Sloop van de woningen is niet nodig.
De gemeente stelt dat sloop onvermijdelijk is (geworden) vanwege de nieuwbouw en het daarmee samenhangende verdwijnen van zonlicht en privacy. Dat is natuurlijk geen noodzaak tot sloop. Het bestaande moet wijken voor nieuwe ontwikkelingen en daarmee worden de belangen van indieners die in hun woning willen blijven wonen compleet terzijde geschoven. [Deel van onderdeel 2 van de zienswijze.]

Reactie
Zie §3.1.2 van dit rapport.

Conclusie
Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp.

Zienswijze 23 Actiam

Actiam is eigenaar van het kantorencomplex Hojel City Centre I inclusief parkeergarage aan de Croeselaan 1, Graadt van Roggenweg 100-350 (eigendom van SRLEV. N.V.) - zoals op onderstaande afbeelding rood omlijnd aangegeven - en van het kantoorgebouw aan de Graadt van Roggenweg 500 (eigendom van GVR500 Building B.V.), op onderstaande afbeelding grond omlijnd aangegeven. De gemeente heeft deze zienswijze ook via DigiD ontvangen.

1. Ontwerpbestemmingsplan te globaal
Indiener acht het ontwerpbestemmingsplan zo globaal en onduidelijk over de toegelaten ontwikkelingen, dat op dit moment niet kan worden vastgesteld dat de gevolgen van al deze ontwikkelingen aanvaardbaar zijn. Al hierom kan het bestemmingsplan niet conform dit ontwerp worden vastgesteld. In artikel 5, lid 5.1, van de regels wordt een heel globale beschrijving van het doel van de functie “Woongebied” gegeven, met grotendeels algemene, weinig concrete teksten zoals dat de ‘invulling van het gebied bijdraagt aan de doelstelling van een gezonde, stedelijke ontwikkeling’ en dat de ‘invulling aansluit op de ontwikkeling van het Stationsgebied’. Deze algemene, meer beschrijvende doelbeschrijving lijkt in zekere zin op wat in oude bestemmingsplannen in een niet-bindende “beschrijving in hoofdlijnen” stond.
In het ontwerpbestemmingsplan is echter wel beoogd dat deze algemene beschrijving bindende kracht heeft. Zo staat bijvoorbeeld in artikel 7, lid 7.2, dat bouwen alleen is toegestaan als dit past bij het doel van de functie, terwijl in artikel 11, lid 11.1, staat dat activiteiten die niet passen bij het doel van de functie verboden zijn. Nu de doelbeschrijving van artikel 5.1 over het algemeen onvoldoende duidelijk en concreet is, achten wij dit in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel. [Onderdelen 2.2-2.4 van de zienswijze.]

Reactie
Zie §3.2 en vooral §3.2.6 en §3.2.7 van dit rapport. Dit onderdeel van de zienswijze leidt tot diverse aanpassingen van de regels.

2. Het gebruik van beleidsregels
In artikel 5, lid 5.2, onder 1, van de regels staat een verwijzing naar beleidsregels. Voor zover is beoogd dat de doelbeschrijving wordt geconcretiseerd in beleidsregels conform artikel 7c, lid 6, van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet, wijst indiener op het volgende. Dit artikel maakt het bij wijze van experiment mogelijk om in een bestemmingsplan regels te stellen waarvan de uitleg bij de uitoefening van een bij die regels aan te geven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. In de regels moet kortom zijn aangegeven op de uitoefening van welke bevoegdheid de beleidsregels betrekking heeft. In artikel 5.2 van de regels staat echter geen bevoegdheid genoemd. Uit de uitspraak van de Afdeling van 19 augustus 2020 (ECLI:NL:RVS:2020:2004, r.o. 21.1) volgt dat het doorschuiven van concrete normen naar latere beleidsregels op grond van artikel 7c, lid 6, van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet uitsluitend mogelijk is “terzake in de regels opgenomen open normen”. In de regels bij het ontwerpbestemmingsplan ontbreekt echter juist het stedenbouwkundig kader, zodat uitwerking hiervan in beleidsregels helemaal niet mogelijk is.

Overigens betwijfelt indiener of alle teksten in de globale doelbeschrijving te kwalificeren zijn als “open normen” waarvan uitwerking naar latere beleidsregels kan worden doorgeschoven.
De zorgen van indiener over de onduidelijkheid van de toegelaten bebouwing (waarop later in deze zienswijze wordt ingegaan) worden niet weggenomen door de verwijzingen in de regels naar de nader vast te stellen beleidsregels.
Overigens is indiener van mening dat stedenbouwkundige bepalingen als de aanwijzing van bouwvlakken met bouwhoogten (net als ook de regels over de programmatische invulling van het plangebied) juist bij uitstek thuishoren in een bestemmingsplan, waartegen rechtsmiddelen openstaan. Doorschuiven van dergelijke bepalingen naar latere beleidsregels doorkruist het principe dat rechtsbescherming openstaat tegen een bestemmingsplan. [Onderdelen 2.5-2.7, 2.18 en 2.19 van de zienswijze.]

Reactie
Zie §3.2 en vooral de paragrafen 3.2.5, 3.2.6.4 en 3.2.7 van dit rapport. Dit onderdeel van de zienswijze leidt tot diverse aanpassingen van de regels.

3. Onzekerheid over het toegelaten gebruik
Het ontwerpbestemmingsplan geeft ten onrechte geen duidelijkheid over het toegelaten gebruik binnen de bestemming “Woongebied”. Weliswaar staat artikel 5, lid 5.3, van de regels een opsomming van ‘activiteiten die bij de functie passen’, waaronder volgens §2.2.2. van de toelichting moet worden begrepen het “gebruik”, maar deze opsomming is niet limitatief. In het eerste lid van artikel 5, lid 5.3, staat immers het woord "zoals”, waarmee uitdrukkelijk ook ander gebruik wordt toegelaten dan genoemd in de daaropvolgende opsomming.
Kennelijk is het de bedoeling dat er beleidsregels komen waarin de programmatische invulling van het gebied wordt uitgewerkt. In lid 5 van artikel 5.4 van de regels is echter bepaald dat B&W de bouwvergunning kunnen weigeren als de aanvraag niet past binnen deze programmatische invulling. B&W hebben hier kennelijk een vrije keuze. Zij kunnen er dus ook voor kiezen de bouwvergunning wel te verlenen terwijl deze niet past binnen de in de beleidsregels uitgewerkte de programmatische invulling.
Aldus moet worden geconcludeerd dat in het ontwerpbestemmingsplan het binnen de bestemming “Woongebied” toegelaten gebruik niet begrensd is. Dit is in strijd met de rechtszekerheid. [Onderdelen 2.8-2.10 van de zienswijze.]

Reactie
Zie §3.2 en vooral de paragrafen 3.2.4, 3.2.5 3.2.6 en 3.2.7 van dit rapport. Dit onderdeel van de zienswijze leidt tot diverse aanpassingen van de regels.

4. Vrijwel onbeperkte mogelijkheden in de eerste fase
Het ontwerpbestemmingsplan gaat uit van een fasering van uitvoering. Uit artikel 5, lid 5.2, onder 2, blijkt dat zolang B&W nog geen beleidsregels hebben vastgesteld, het project zou verkeren in de fase van artikel 5, lid 5.1, onder 2. Indiener constateert dat gedurende deze fase, die in beginsel net zo lang kan duren als de looptijd van het bestemmingsplan zelf, in principe ieder gebruik ter plaatse is toegestaan. In artikel 5, lid 5.3, onder 2, staat immers dat gedurende deze fase “activiteiten kunnen plaatsvinden zolang die de transformatie van het gebied niet verhinderen”. Vervolgens worden enkele niet uitputtende voorbeelden gegeven.
Alles wat niet tot permanente bebouwing of gebruik leidt en wat niet expliciet is verboden in artikel 11, lid 11.2, is op deze locatie direct naast ons kantorencomplex dus zonder meer toegestaan, inclusief evenementen als festivals en tijdelijke winkels en asielzoekerscentra. Dit is vanzelfsprekend niet acceptabel, nog te meer nu aan deze fase geen vaste eindtijd is verbonden. [Onderdelen 2.11 en 2.12 van de zienswijze.]

Reactie
Zie §3.2 en vooral §3.2.6.1 en §3.2.7 van dit rapport. Dit onderdeel van de zienswijze leidt tot diverse aanpassingen van de regels.

5. Onzekerheid over toegelaten bebouwing: beperking daglicht en uitzicht

In het ontwerpbestemmingsplan is evenmin vastgelegd welke bebouwing naast onze kantoorgebouwen mogelijk wordt gemaakt. Duidelijk is wel dat het bestemmingsplan heel veel en heel hoge bebouwing toestaat. In de algemene doelbeschrijving van artikel 5, lid 5.1, wordt gesproken over 3.384 woningen met in totaal een bruto vloeroppervlak van 223.500 m2 en zelfstandige kantoren van maximaal 50.000 m2. Daar bovenop komt nog al het andere gebruik dat - vrijwel zonder beperking (zie hierboven) - in het ontwerpbestemmingsplan wordt toegestaan. Het ontwerpbestemmingsplan maakt het mogelijk dat het hele bestemmingsvlak wordt volgebouwd met hoofdgebouwen met een bouwhoogte van 45 meter en hoogteaccenten tot 90 meter.
Daarmee maakt het ontwerpbestemmingsplan het ook mogelijk dat deze nieuwe hoofdgebouwen van 45 tot 90 meter hoog direct tegen ons perceel aan worden gebouwd, tegen (delen van) ons kantoorgebouw aan. Dit is voor ons vanzelfsprekend niet acceptabel, gelet op de verslechtering van het verblijfsklimaat in ons kantoorgebouw door ontnemen van daglicht en uitzicht. [Onderdelen 2.13 en 2.14 van de zienswijze.]

Reactie
Zie paragraaf 3.2.6.2, reactie op de onderdelen e, f en g.
Mede naar aanleiding van deze zienswijze zijn diverse wijzigingen in de regels aangebracht, zoals de eis dat hoogbouw geen onevenredige hinder veroorzaakt voor de omliggende bestaande bebouwing, is een kaart als bijlage aan artikel 5 toegevoegd en is een verkennend onderzoek gedaan naar het schaduweffect van de hoogbouw, uitgaand van de kaartbijlage bij artikel 5. Met deze aanpassingen geven kan indiener zich een beeld vormen van de te verwachten verbouwing. Het stedenbouwkundig plan, dat de gemeente in 2021 opstelt, zal nog meer duidelijkheid geven. In het participatietraject kan indiener beoordelen of de positie van de torens problemen oplevert en suggesties aandragen voor veranderingen.
In de beleidsregels die burgemeester en wethouders opstellen, zal ook aandacht gegeven worden aan de beoordeling of het effect van hoogbouw onevenredig. Waarschijnlijk gebruiken we zoveel mogelijk criteria die ook elders in het land worden gehanteerd, zoals de NEN 8100:2006
6. Onzekerheid over toegelaten bebouwing: gebruik gebouw indiener wordt wellicht beperkt
Niet uitgesloten is dat het realiseren van nieuwe appartementengebouwen op korte afstand tot ons perceel leidt tot een onaanvaardbare beperking van het gebruik van ons perceel. Op de begane grond bevindt zich een parkeerterrein, waar ook het laden en lossen ten behoeve van de kantoorgebruikers plaatsvindt. Daarnaast is op het perceel een parkeergarage aanwezig. Verder beschikt het complex over omvangrijke installaties. In de huidige situatie zijn in de directe omgeving geen woningen aanwezig, zodat ruimschoots aan alle relevante milieunormen wordt voldaan. Indiener vreest dat hij na realisatie van de appartementengebouwen wordt geconfronteerd met klachten en handhavingsprocedures van de toekomstige bewoners vanwege licht-, geur- en geluidsoverlast.
Niet voor niets staat in de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' voor autoparkeerterreinen en parkeergarages een richtafstand van 30 meter tot woningen. Ten onrechte is hiermee geen rekening gehouden. In het akoestisch onderzoek dat als bijlage 7 bij de toelichting is gevoegd, is ons perceel zelfs niet eens betrokken. [Onderdelen 2.15 en 2.16 van de zienswijze.]

Reactie
Bij het bepalen van de precieze plaats van bebouwing wordt goed rekening gehouden met omliggende gebouwen en terreinen en de effecten op bruikbaarheid, privacy, bezonning, windhinder en milieuaspecten. Op alle punten mag er geen onevenredige aantasting van de leefsituatie of de gebruiksmogelijkheden van omliggende gebouwen en terreinen zijn. Hierbij moet, als deze gelden, worden voldaan aan wettelijke normen. Daar zal het Stedenbouwkundig Plan Beurskwartier ook aandacht aan besteden.
Indiener merkt terecht op de regels van het bestemmingsplan op dit onderdeel te weinig zekerheid geven. In §3.2.6.2 van dit rapport is beschreven dat de regels daarom zijn aangepast, zoals lid 5.5 (in het ontwerp: lid 5.4), onderdeel 1, waarin onder b de regel is toegevoegd dat "hogere bebouwing geen onevenredige hinder voor de omgeving veroorzaakt". Hoger betekent hier: hoger dan 30 meter. Zie verder §3.2.6.2.
Om te garanderen dat de werking van installaties aan of op de kantoren van Actiam ook niet beperkt worden door geluidsgevoelige gebouwen zoals woningen, is aan lid 5.5, onderdeel 1g, een

regel toegevoegd die ervoor zorgt dat de aanvrager van een vergunning aantoont dat hij aan de geluidsvoorschriften die in die regel is opgenomen kan voldoen. Daarmee is het niet meer nodig om de afstand van 30 meter die de VNG-brochure adviseert te volgen.

7. Wateroverlast
Indiener vreest voor de gevolgen van de nieuwe ontwikkeling voor de waterhuishouding op en rond ons perceel, dat lager ligt dan de belendende percelen. In de huidige situatie staan er bij hevige regen al veel plassen op zijn terrein. De omvangrijke nieuwbouw die in het plangebied is voorzien, zal ook tot ingrepen in de bodem leiden, met mogelijke verdere verslechtering van de afwatering. De waterparagraaf in de toelichting (§3.5.8) stelt ons niet gerust, nu uit de conclusie hiervan blijkt dat nog niet duidelijk is of aan het standstill-beginsel kan worden voldaan en wordt verwezen naar de verdere uitwerkingen van het bestemmingsplan. Bij die verdere uitwerkingen wordt indiener graag uitdrukkelijk betrokken. [Onderdeel 2.17 van de zienswijze.]

Reactie
Het nieuwe plan moet gaan voldoen aan de nieuwe klimaateisen. Daar hoort ook bij dat er rekening gehouden wordt met meer neerslag. Op hoofdlijnen zijn er afwateringstudies uitgevoerd voor het Beurskwartier. Deze studies worden vertaald naar hoogteplannen en afwateringsplannen die passen in het totale stedenbouwkundige plan. Het regenwater zal, zoals de plannen nu zijn, van het pand van indiener afstromen in zuidwestelijke richting, zodat er voor indiener geen overlast ontstaat.
Het is goed te weten dat er op de aangegeven locatie al enige wateroverlast wordt ervaren. Bij de inrichting van de openbare ruimte kunnen we daar rekening mee houden.
Het standstill-beginsel heeft betrekking op een mogelijke toename van verharding in het plangebied die het omliggende watersysteem van het waterschap zwaarder zou kunnen belasten. In het plangebied neemt het verharde oppervlak niet toe, zodat aan dit beginsel wordt voldaan. In de verdere uitwerking zal nog blijken in hoeverre de situatie zal verbeteren.
De gemeente gaat graag in op het verzoek van indiener om bij de uitwerking betrokken te worden.

8. Bereikbaarheid
Uit de toelichting (§3.5.1.1.5) volgt dat het plangebied voor autoverkeer mede zal worden ontsloten via de huidige afslag 'Jaarbeurs P1' op de Graadt van Roggenweg. Deze ontsluiting wordt ook intensief gebruikt voor beide kantoorpanden van indiener. Kantorencomplex Hojel City Centre I omvat maar liefst circa 40.000 m^2 verhuurbaar vloeroppervlak kantoorruimte en het kantoorgebouw aan de Graadt van Roggenweg 500 omvat circa 28.000 m^2 verhuurbaar vloeroppervlak kantoorruimte. Beide kantoorpanden hebben dan ook een aanzienlijke verkeersaantrekkende werking. De ontsluiting via afslag 'Jaarbeurs P1' waarvan gebruikt wordt gemaakt, is onderdeel van het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan.
Graag ziet indiener bevestigd dat waar in de toelichting (§3.5.1.1.1) staat dat het plangebied autoluw wordt gemaakt, waarbij fietser en vooral voetganger prioriteit krijgen, dit vanzelfsprekend niet geldt voor wat betreft de ontsluitingsweg naar de parkeerruimte bij onze twee kantoorgebouwen.
Voor de gebruikers van onze kantoorgebouwen is een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer en per auto voor hun personeel en bezoekers essentieel. In de huidige situatie is de autobereikbaarheid goed. Uit de toelichting (§3.5.1.1.5) blijkt dat de bereikbaarheid door gemotoriseerd vervoer zal afnemen. Omdat het primaat zou liggen bij het openbaar vervoer, de fiets en de voetganger, wordt een matige doorstroming door uw gemeente als voldoende gezien. Deze redenering geeft er geen blijk van dat rekening is gehouden met de aanwezigheid van de kantoren van indiener en het belang van goede bereikbaarheid per auto. Dit belang is als gevolg van de corona-maatregelen alleen maar groter is geworden, nu werknemers hun personeel zo min mogelijk via openbaar vervoer willen laten reizen. Autodelen kan niet aan de orde zijn. De toelichting, waarin autodelen juist voorop wordt gezet, gaat hier volledig aan voorbij.
In de inspraakreactie van 3 juli 2020 is indiener al ingegaan op de negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid van zijn kantoorgebouwen en de verslechtering van de verkeersveiligheid als gevolg van de voorgenomen herinrichting van de Graadt van Roggenweg en de Croeselaan. Daarbij heeft indiener onder meer gewezen op de gevaarlijke situatie die ontstaat in het entreegebied naar zijn kantoren als gevolg van de voorgenomen nieuwe fietsroutes. Het lijkt erop dat in de toelichting

desondanks deze herinrichting tot uitgangspunt is genomen. Dit verbaast indiener, aangezien hij op zijn inspraakreactie nog geen inhoudelijke reactie heeft gekregen. Indiener verwijst op dit punt dan ook naar onze inspraakreactie, die als bijlage is aangehecht en die hier als herhaald en ingelast moet worden beschouwd. [Onderdelen 2.20 en 2.24 van de zienswijze.]

Reactie
In zijn inspraakreactie op het Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (PvE/FO) Lombokplein geeft indiener aan een verslechtering van de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid te vrezen. Daarop is de reactie gegeven, die hieronder in verkorte vorm is weergegeven. De volledige reactie is aan indiener toegestuurd.
De belangrijkste conclusie is dat door de inrichting in het kader van het project Lombokplein in combinatie met wachtrijmanagement en maatregelen zoals een knip voor autoverkeer op de Catharijnesingel en een afslagverbod Oudenoord - Kaatstraat, op gemiddelde werkdagen een intensiteit van 15.000 motorvoertuigen per etmaal kan worden bereikt op termijn.
Het Functioneel Ontwerp Lombokplein is getoetst met behulp van computersimulaties. Tijdens de spitsen kan er sprake zijn van een matige doorstroming voor het autoverkeer. In de praktijk kan dit betekenen dat niet alle voertuigen tijdens een groenfase kunnen worden afgewikkeld, maar nog een keer moet wachten. Deze uitkomst wordt als voldoende beschouwd. In het licht van de uitgangspunten van het mobiliteitsbeleid uit 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen' (2016) ligt de prioriteit bij hoogwaardig openbaar vervoer, fiets en voetganger.
Indiener wijst ook op de gevaarlijke situatie die ontstaat in het entreegebied naar zijn kantoren als gevolg van de voorgenomen nieuwe fietsroutes.
Bij de entree van de Graadt van Roggenweg komt een fietsroute voor de ontsluiting van het Beurskwartier (op de huidige parkeerplaatsen P1 en P3 van de Jaarbeurs). In het ontwerp is nu rekening gehouden met het feit dat fietsers voorrang hebben op het kruisende autoverkeer. Bij het opstellen van het Voorlopig Ontwerp kijken we nog kritisch naar de voorrangssituatie. Als de veiligheid en doorstroming daar baat hebben kunnen we autoverkeer alsnog voorrang geven. Uiteraard zal de ontsluitingsweg naar de parkeerruimte van indiener bereikbaar blijven en beschikbaar zijn voor auto's.

9. Parkeergarage Croeselaan 1
In §3.5.8.4 van de toelichting staat een kaartje waarop de parkeergarage van indiener groen is omlijnd als zijnde gebied waarvoor een plan in procedure is. Daarbij staan bovendien twee teksten: "achter Croeselaan 15 ontwerp bestemmingsplan actualisering diverse gebieden 2019" en "aansluiten op Croeselaan 15".
Het is onduidelijk wat met deze tekeningen en bijbehorende teksten is beoogd. De parkeergarage hoort bij Croeselaan 1 en dus niet bij nummer 15. [Onderdelen 2.25 en 2.26 van de zienswijze.]

Reactie
Indiener heeft gelijk dat onduidelijk is wat met de bewoordingen op dit kaartje wordt bedoeld. Het kaartje is daarmee geen verduidelijking van de toelichting en is daarom verwijderd.

Conclusie
Deze zienswijze leidt tot de volgende aanpassingen:
- de aanpassingen die in paragraaf 3.2.7 van dit rapport zijn aangegeven, zoals de aanpassingen in verband met verbetering van de plansystematiek (artikel 5 in §2.3.1.1, de hoogbouw in §2.3.1.3 en de toelichting in §2.3.3.1);
- het kaartje in §3.5.8.4 van de toelichting is verwijderd.

Zienswijze 24 Restaurant Miyagi and Jones, Veemarktplein 42

Deze zienswijze is ingediend door advocatenkantoor Greenvoort namens de esploitant restaurant Miyagi and Jones, Veemarktplein 42 [verder: indiener] dat in het ontwerpbestemmingsplan de functie 'Woongebied' heeft. Indiener herkent niet dat met zijn belangen rekening is gehouden en wil daarom zijn belangen nadrukkelijk onder de aandacht brengen.

1. Geen inzicht in de gevolgen en perspectief voor bestaande (horeca)ondernemers
In §1.2.1 van de toelichting is vermeld dat de gemeente voor de ontwikkeling van het Beurskwartier de woningen aan de Croeselaan, de Veemarktstraat, het Veemarktplein en de Van Zijstweg aankoopt. Daarnaast blijkt uit §3.7.2 (Financiële uitvoerbaarheid) dat het uitgangspunt is dat de te ontwikkelen gronden eigendom zijn van de gemeente. Op basis van deze informatie en gelet op de doelstelling tot algehele herinrichting van het gebied, ligt het in de lijn der verwachting dat indiener zijn restaurant niet op de huidige plaats kan voortzetten bij de uitvoering van het ontwerpbestemmingsplan. Dit gevolg en de enorme (financiële) consequenties daarvan worden echter nergens, althans niet kenbaar, in de stukken betrokken bij de belangenafweging.
Ook wordt geen enkel inzicht verschaft in een toekomstperspectief voor de bestaande (horeca-) ondernemers, zoals indiener. Waar voor de bewoners van de te slopen woningen wordt voorzien in de bouw van vervangende woonruimte in het plan De Foreest, ontbreekt een dergelijke regeling voor de bestaande ondernemers die eveneens gedwongen zullen zijn te verhuizen. In dit kader is kenmerkend dat de toelichting wel een paragraaf kent met de titel 'Gebiedstransformatie en de gevolgen voor bewoners', maar dat er geen paragraaf 'Gebiedstransformatie en de gevolgen voor ondernemers' is opgenomen. Weliswaar zal binnen de functie 'Woongebied' ook horeca worden toegestaan, maar onduidelijk is in hoeverre de bestaande horecaondernemers daarop bij voorrang aanspraak kunnen maken.
Gelet op het voorgaande mag duidelijk zijn dat de uitvoering van het ontwerpbestemmingsplan een enorme impact zal hebben op de bedrijfsvoering van indiener en dat zij naar alle waarschijnlijkheid moet vrezen voor haar voortbestaan. Nu aan deze omstandigheid geen enkele aandacht wordt besteed in de ter inzage gelegde stukken, concludeert indiener dat bij de totstandkoming van het ontwerpbestemmingsplan 'Beurskwartier 1' in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel ex artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) is nagelaten om alle relevante feiten en af te wegen belangen in kaart te brengen. Daarnaast is nagelaten om alle betrokken belangen bij de besluitvorming te betrekken overeenkomstig artikel 3:4, eerste en tweede lid, van de Awb.

Reactie
Zie §3.1.3.2 van dit rapport. Dit onderdeel leidt tot wijziging van de toelichting.

2. Vervangende locatie
Indiener wil in aanmerking komen voor een vervangende horecalocatie, met bijbehorend terras. Op die manier draagt zij graag bij aan de gewenste levendige en goede mix van woningen en centrumvoorzieningen in het nieuwe gebied.

Reactie
Zie §3.1.3.2 van dit rapport.

Conclusie
Naar aanleiding van deze zienswijze is de wijziging die in §2.3.3.5 van dit rapport staat in de toelichting aangebracht.

Zienswijze 25 [bewoner Croeselaan, buiten het plangebied]
Indiener is stedenbouwkundige en staat achter de visie van de gemeente om de groei van de bevolking in Utrecht en dus het realiseren van veel woningen zoveel mogelijk te concentreren nabij het belangrijke ov-knooppunt van Utrecht Centraal. Hij hoopt dat de Omgevingsvisie Beurskwartier verder uitgewerkt en gerealiseerd gaat worden. Indiener is het ook eens met de daarbij horende keuze die in het bestemmingsplan staat om in hoge dichtheid te bouwen en met het hanteren van een lage parkeernorm om te sturen op het beperken van de automobiliteit.
Hij maakt bezwaar tegen het te globale karakter van het bestemmingsplan Beurskwartier 1, omdat hier onvoldoende waarborgen zijn opgenomen om de ruimtelijke kwaliteiten van de vastgestelde Omgevingsvisie bij de uitwerking ervan te garanderen.

1. Diversiteit aan woningen

Het is van groot belang om op deze binnenstedelijke locatie een grote diversiteit in woonvormen en in prijsklassen te realiseren, zodat zowel jongeren, ouderen, starters, maar ook gezinnen hier kunnen gaan wonen.
Het bestemmingsplan besteedt geen aandacht aan gezinswoningen en de voorzieningen, veel aantrekkelijke openbare ruimte met veel groen en speelgelegenheden, die daarbij nodig zijn.
In het bestemmingsplan Beurskwartier 1 is een minimum van 20% sociale (huur)woningen opgenomen en dat is redelijk, hoewel een hoger percentage wenselijker zou zijn (30%).
Gemist wordt echter een minimum percentage middenklasse (huur-of koop) woningen, waar ook grote behoefte aan is. Een percentage van minimaal 30% middeldure huur- of koopwoningen lijkt indiener van groot belang voor starters en voor doorstromers.

Reactie
In §2.2.3.4 van de toelichting wordt het doel van de functie Woongebied nader toegelicht, namelijk de ontwikkeling van het Beurskwartier 1 tot een hoogstedelijk, autoluw woonmilieu. Het woonmilieu bestaat uit een goede mix van woningen en centrumvoorzieningen en uit voorzieningen die nodig zijn voor het wonen, uit groen en uit een fijnmazig verkeersnetwerk voor langzaam verkeer. Onder de term "goede mix" wordt ook verstaan: een diversiteit aan woningen in verschillende prijsklassen en voor verschillende woonvormen. Dat staat ook in de omgevingsvisie. De verdeling van de woningtypen zal verder worden uitgewerkt in het stedenbouwkundig plan.
Over het percentage sociale woningbouw: zie de reactie op onderdeel 1 van zienswijze 9 op pagina Zienswijze 954. Dit onderdeel leidt tot de aanpassing van het percentage sociale huurwoningen in de regels.

2. Meer openbaar groen
Om voldoende diversiteit qua bewoners in dit gebied te kunnen gaan huisvesten in een aantrekkelijke woonomgeving, is de keuze voor hoogbouw met daaromheen veel en kwalitatief goede openbare ruimte met veel groen essentieel.
Bij de inspraak bij de Omgevingsvisie Beurskwartier heeft indiener gepleit voor een zo groot mogelijk park in het zuidelijke plangebied, ook al betekent dit dan de sloop van een complex woningen aan de Croeselaan. Deze woningen vormen weliswaar best een fraai ensemble, maar zijn qua isolatie (zowel geluid als warmte) niet toekomstbestendig meer.

Als vuistregel bij gebieden met veel hoogbouw wordt in Nederland vaak aangehouden dat minimaal ca. 40% van de bebouwde 'footprint' als groene openbare ruimte aanwezig moet zijn. Dat percentage zit ook ongeveer in de omgevingsvisie. Indiener begrijpt dat het bestemmingsplan een flexibele invulling mogelijk wil maken, maar dan dreigt het gevaar dat er bijvoorbeeld om financiële redenen groen ingeleverd wordt. Het bestemmingsplan legt nu alleen met de functie Groen een deel van het zuidelijk park vast, in het noordelijke deel is alleen bepaald dat er een park komt, niet hoe groot.
Indiener stelt dan ook voor om in functie Woongebied vast te leggen dat minimaal 40% van de bebouwde footprint (in het zuidelijke deel inclusief het groene bestemmingsvlak) park wordt of een minimaal oppervlak, vergelijkbaar of groter dan het vlak dat in de omgevingsvisie staat.

Reactie
Het voorstel van indiener om een minimale omvang van het noordelijke park te borgen nemen we over door een minimale maat van 3.000m^2 op te nemen in artikel 5, lid 5.2, onder a2, 2^e onderdeel, dat onder meer via lid 5.5, onder 1c, doorwerkt in de vergunningverlening. Het opnemen van een concrete maat sluit ook aan bij zienswijzen die vragen om meer duidelijkheid, zie §3.2.6.2 en de daarop volgende conclusie in §3.2.7 van dit rapport.

3. Te globale regels voor de functie Woongebied
De kenmerken van het woongebied die in de regels van het Woongebied zijn beschreven zijn wel heel erg globaal en daar kan men bij de uitwerking daarom nog alle kanten mee op. Er staat bijvoorbeeld niet hoe groot de gesloten bouwblokken zijn en hoeveel dat er moeten worden. Zijn er minimale afmetingen en bouwhoogten per bouwblok, mag er per bouwblok maar één hoogteaccent komen?

Zo staat er in de toelichting over de vormgeving van een gesloten bouwblok het volgende: "Een gesloten bouwblok houdt in dat hoofdgebouwen zo aan elkaar gebouwd zijn, dat een binnenterrein ontstaat dat aan alle zijden omgeven is door de hoofdgebouwen of dat er één heel groot gebouw wordt gebouwd met een ruim binnenterrein." Omdat een dergelijke omschrijving veel te onduidelijk is, zal dit ten koste gaan van de gewenste ruimtelijke kwaliteit van het plan.
Ik begrijp dat dit is gedaan om flexibiliteitsredenen, zodat men later niet geconfronteerd wil worden met dat gewenste bouwplannen niet zouden passen in het bestemmingplan. Dat is begrijpelijk en een vaak terugkerend verschijnsel, waardoor in een later stadium weer een bestemmingsplanwijziging moet worden gestart.
De regels van dit bestemmingsplan hebben volgens indiener niet de balans gevonden tussen zekerheid en flexibiliteit. Kenmerkend is onder andere dat er wel heel veel zekerheid wordt ingebouwd voor de afmetingen van gevelbankjes voor de horeca (artikel 14.3), maar dat er veel onduidelijkheid is over de mate en vormgeving van de bebouwing en van het groen in het Woongebied.
De regels voor de functie Woongebied zijn veel te globaal. Ze maken wel heel erg veel mogelijk. Ook bebouwing die niet in overeenstemming is met de Omgevingsvisie. In die zin is dit globale bestemmingsplan Beurskwartier 1 niet een goede, noch een zekere uitwerking van de Omgevingsvisie. Het bestemmingsplan moet het beeld van de gesloten bouwblokken met de ruimtelijke hoogteaccenten en de profielbreedtes, zoals die in de Omgevingsvisie zijn vastgelegd, beter en met meer zekerheid regelen en vastleggen.
Gesteld wordt dat burgemeester en wethouders als uitvoerend bestuursorgaan de zorg krijgt voor een invulling die aan de kwalitatieve eisen voldoet en dit te rapporteren aan de gemeenteraad. Maar het college heeft met dit (te) globale bestemmingsplan onvoldoende kader om te sturen op kwaliteit, waardoor ook de gemeenteraad geen vinger aan de pols kan houden als het gaat om de kwalitatieve en kwantitatieve uitvoering van de Omgevingsvisie in de bouw-en inrichtingsplannen. Want vrijwel elk bouwplan past in dit globale bestemmingsplan en mag of moet op basis daarvan worden vergund.

Reactie
Zie §3.2 en vooral §3.2.6.2 en §3.2.7 van dit rapport. Dit onderdeel van de zienswijze leidt tot diverse aanpassingen van de regels. In onze reactie op onderdeel 4 van zienswijze 21, op pagina 71, gaan we in op de rol van de gemeenteraad.

4. Eerst een Stedenbouwkundig Plan en dan een flexibel bestemmingsplan
Indiener pleit ervoor om eerst het Stedenbouwkundig Plan af te ronden en vast te stellen en op basis daarvan een flexibel bestemmingsplan te maken, met daarin maximum percentages voor bebouwing en maximale afmetingen voor de 'footprints' van bouwblokken en met een minimum percentage voor een groene parkfunctie. Hij stelt voor om het bestemmingsplan pas af te ronden na het afronden en vaststellen van het Stedenbouwkundig Plan, dat momenteel wordt opgesteld. Volgens indiener verschuift de planning dan hooguit ongeveer een half jaar later zijn.
Maar wellicht is dit wel helemaal niet het geval omdat er waarschijnlijk minder bezwaren komen tegen een op het Stedenbouwkundig Plan gebaseerd bestemmingsplan, omdat dit plan duidelijker en minder globaal is en een duidelijke uitwerking is van de vastgestelde omgevingsvisie.

Reactie
De wettelijke procedure om een bestemmingsplan vast te stellen is gestart met de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan. Het moment om een andere procesvolgorde te kunnen kiezen is daarmee gepasseerd.
De gemeente heeft er overigens bewust voor gekozen om eerst de bestemmingsplanprocedure te starten en niet te wachten op een nadere uitwerking in de vorm van een stedenbouwkundig plan. De vaststelling van het bestemmingsplan zorgt ervoor dat de gemeente concrete voorstellen kan doen aan eigenaren en bewoners in het plangebied, dus de duidelijkheid kan geven waar veel indieners om vragen.

5. De Foreest als apart bestemmingsplan

De Foreest is toegevoegd aan het bestemmingsplan om een extra en alternatieve woningbouwlocatie te creëren binnen het Beurskwartier 1, waar in eerste instantie huidige bewoners van het te slopen wooncomplex naartoe zouden kunnen gaan verhuizen. Indiener is hier positief over. Dit nieuwe wooncomplex dient dan wel gerealiseerd te worden ruim voordat het complex aan de Croeselaan moet worden gesloopt. Om dit te bereiken stelt indiener voor om dit deel (de functie Wonen) uit dit bestemmingsplan te halen er als een afzonderlijk klein bestemmingsplan in procedure te gaan brengen. De gemeente loopt dan niet de kans dat door vertraging van het (complexe) grote bestemmingsplan Beurskwartier 1, met wellicht langdurige bezwaar- en beroepsprocedures, de realisatie van De Foreest te lang op zich zal laten wachten.

Reactie
De ontwikkeling van Beurskwartier 1 heeft voor een aantal bewoners en ondernemers grote gevolgen, namelijk het verliezen van de woning of de bedrijfsruimte. Met de locatie De Foreest zorgt de gemeente ervoor dat er tijdig nieuwe woningen gebouwd kunnen worden voor een deel van de bewoners die gedwongen moeten verhuizen. De inhoudelijke samenhang tussen de twee locaties De Foreest en Beurskwartier 1 is daarmee zo sterk, dat het logisch is om de locaties in één bestemmingsplan op te nemen. De rechter kan zich zo een goed beeld vormen over het belang van het ontwikkelen van De Foreest.
Procedureel is er geen groter risico. Het bestemmingsplan voldoet aan de criteria van de Crisis- en herstelwet voor een versnelde beroepsprocedure. En de bestuursrechter kan, ook als hij gebreken constateert in het bestemmingsplan, oordelen dat de regeling voor De Foreest in stand kan blijven of aan de gemeente de kans geven om fouten te repareren via de zogenoemde "bestuurlijke lus".

Conclusie
Deze zienswijze leidt tot een aanpassing van artikel 5. In de regels is een minimale maat van 3.000m^2 opgenomen voor het noordelijke park en de regels zijn verduidelijkt, zoals besproken in §3.2.6 en §3.2.7 van dit rapport. Het gewijzigde artikel 5 staat in §2.3.1.1 van dit rapport.

Zienswijze 26 Stedin

De energietransitie vraagt de komende jaren intensieve uitbreidingen van het elektriciteitsnet. Met de klimaatdoelstellingen naar 2030 toe heeft Stedin een grote opgave om de verdere elektrificatie van de samenleving mogelijk te maken. Dit betreft vervangen en uitbreiden van elektriciteitsnetten.

De huidige groeistrategie van de gemeente Utrecht kan Stedin niet faciliteren zonder grootschalige uitbreiding van het elektriciteitsnet. De omvang van de ontwikkelingen van het Beurskwartier, ruim 3000 woningen en 15.000 m^2 voorzieningen, en aardgas loze bouw, maakt dat Stedin ongeveer 3 jaar nodig heeft om de capaciteit uit te breiden.
Het plangebied ontvang elektriciteit vanuit het 50 kV transportstation Jaarbeurs. Het capaciteitsknelpunt voor het verzorgingsgebied van dat station treedt al op omstreeks 2023 en wordt veroorzaakt door alle huidige en toekomstige gebruikers.
Stedin heeft aangegeven een "deel" van dit capaciteitsknelpunt op te kunnen lossen door de vermogenstransformatoren in 50 kV Station Jaarbeurs te verzwaren. Dit vraagt geen extra fysieke ruimte, maar Stedin heeft wel toestemming nodig om deze maatregelen te treffen. De gemeente Utrecht heeft deze toestemming nog niet gegeven.

Bij de elektriciteitslevering is ook het 50 kV Station Utrecht-zuid dat ten zuiden van de Koningin Wilhelminalaan ligt een rol. Gezien de ontwikkeling die in de Merwedekanaalzone zijn ontstaat omstreeks 2026 een capaciteitsknelpunt. Stedin heeft normaal tussen de 5 tot 7 jaar nodig om dat knelpunt op lossen. Er moet dan wel een locatie zijn waar voor uitbreiding van de capaciteit gezorgd kan worden. Stedin vraag de gemeente Utrecht om dit dossier gezamenlijk op te pakken om congestie in het elektriciteitsnet en de vertraging in de ontwikkeling van dit gebied te voorkomen.

Stedin wijst erop dat er ook bovengrondse fysieke ruimte nodig is distributiestations. Voor het aantal woningen dat het bestemmingsplan toestaat zijn circa 20 distributiestations nodig met elke

een oppervlakte van circa 35 m². De oppervlakte is gerelateerd aan de opstelling van een distributiestation in de openbare ruimte. Voor hoogbouw in combinatie met gebouwgebonden distributiestations zijn andere afmetingen nodig.

Reactie
De gemeente neemt kennis van de grootschalige aanpassingen die nodig zijn om de nieuwe woningen en andere gebouwen in de diverse plannen van energie te voorzien. De gemeente gaat graag in op het aanbod van Stedin om samen voor het hele woningbouwprogramma de maatregelen te bespreken die noodzakelijk zijn aan het distributienet.

In het stedenbouwkundig plan wordt de benodigde ruimte voor distributiestations (grondgebonden of inpandig) meegenomen. Er komt een apart hoofdstuk voor de kabels en leidingen en de relatie met andere grondgebonden objecten in de buitenruimte. De plannen voor de ondergrondse infrastructuur worden in dit proces gedeeld en afgestemd met de nutsbedrijven.

Conclusie
Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 27 CBRE, eigenaar Hojel City Center II

Zienswijze van CBRE DOF Custodian B.V. (namens het CBRE Dutch Office Fund) ("CBRE"). CBRE is de eigenaar (en verhuurder) van de kantoorgebouwen Hojel City Center II, WTC Utrecht en Sypesteyn die nabij het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan gelegen zijn. CBRE staat positief ten opzichte van de beoogde planontwikkeling die het ontwerpbestemmingsplan mogelijk lijkt te maken. CBRE is van mening dat het ontwerpbestemmingsplan op de effecten van de hoogbouw, de parkeerbehoefte en de afname van de bereikbaarheid aanpassing, verduidelijking en nadere onderbouwing behoeft. CBRE verzoekt de gemeenteraad deze zienswijze te betrekken bij de verdere behandeling en aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

1. Effecten hoogbouw
Hoofdgebouwen moeten binnen de functie 'Woongebied' gesloten bouwblokken vormen met een gevarieerde bouwhoogte van maximaal 45 meter met hoogteaccenten tot maximaal 90 meter (artikel 5. 1, lid 1 onder k van de regels). De functie Wonen staat een bouwhoogte toe die varieert van maximaal 15 meter (met maximaal 4 bouwlagen) aan de kant van de Jan van Foreestraat, tot maximaal 30 meter (met maximaal 9 bouwlagen) aan de kant van de Van Zijstweg. De tussenliggende bebouwing mag geleidelijk oplopen van 4 naar 9 bouwlagen.
Uit de regels noch uit de toelichting blijkt onder welke voorwaarden de toegestane maximale bouwhoogtes vanuit ruimtelijk oogpunt door de gemeenteraad aanvaardbaar worden geacht. Het ontwerpbestemmingsplan kent geen nadere toelichting op de onderwerpen schaduw-, windhinder en bezonning.
In de 'aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling Bestemmingsplan Beurskwartier 1, d.d . 29 juni 2020', bijlage 17 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan staat dat nog niet kan worden getoetst aan de hoogbouweffecten, zoals mogelijke schaduw- en windhinder. Die effecten moeten worden beoordeeld bij de vergunningaanvraag voor een bouwplan. Als uit deze toetsing "negatieve" effecten worden verwacht dienen maatregelen te worden getroffen of het bouwplan te worden aangepast, aldus de aanmeldnotitie. Een toetsingskader en wat als 'negatief effect' wordt beschouwd is echter niet opgenomen in de regels (in het bijzonder de bouwregels) van het ontwerpbestemmingsplan.
Nu de gemeenteraad hoogbouw met het ontwerpbestemmingsplan mogelijk maakt, maar de effecten daarvan nog moeten worden beoordeeld (en daarmee vooruit worden geschoven), moet in de regels een toetsingskader worden opgenomen om de aanvraag te kunnen weigeren op deze effecten. De kantoorgebouwen van CBRE zijn op korte afstond van het plangebied gelegen. Daarom verzoekt CBRE om in de regels te borgen binnen welke kaders de gemeente mee wil werken aan de hoogbouw en welke normen worden toegepast op een eventuele vergunningaanvraag.

Reactie
Zie de reactie op de punten e, f en g in § 3.2.6.2 en het antwoord op onderdeel 3 van zienswijze 6, op pagina 50. Dit onderdeel van de zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2. Parkeren
Uit de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan blijkt dat het gebied autoluw moet worden. De regels staan daarom parkeren slechts beperkt toe. Uit de toelichting blijkt dat het parkeren door bezoekers, werkenden en bewoners wordt voorzien op de beschikbare plaatsen van het parkeerterrein van de Jaarbeurs aan de overzijde van het Merwedekanaal en in de (nog te realiseren) gemeentelijke P+R garages.
Uit de onderbouwing en motivering van het ontwerpbestemmingsplan is niet gebleken van een (onafhankelijk door een extern bureau verricht) onderzoek naar de parkeerbehoefte. De inventarisatie van de behoefte en de toepassing van de parkeernormen en correcties lijkt vooral te worden ingegeven door de beleidsmatige wens om het gebied autoluw le houden. Voor de vaststelling van een bestemmingsplan dient onderzoek te worden gedaan naar de effecten die de uitvoering van dat plan heeft in het licht van het criterium van een goede ruimtelijke ordening en de vereiste zorgvuldige voorbereiding. CBRE vraagt zich af in hoeverre de beleidsmatige wens aansluit bij de reële parkeerbehoefte door de ontwikkeling en of het plan uitvoerbaar is. CBRE vreest voor parkeerdruk in het gebied. Ook ontbreekt een toelichting op hoe de afspraken met de Jaarbeurs over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen op haar parkeerterrein langdurig (contractueel) verzekerd zijn en of de voorziene parkeersituatie daarmee uitvoerbaar is.
Verder vraagt CBRE zich af hoe het benodigde aantal parkeerplaatsen wordt berekend in geval van een gefaseerde uitvoering van de ontwikkeling en hoe de verschillende bepalingen in het ontwerpbestemmingsplan zich tol elkaar verhouden. Zo blijkt uit artikel 5, lid 5.1, onder f dat het benodigde aantal parkeerplaatsen op grond van de daadwerkelijke invulling wordt berekend volgens "de methode die aan de onderbouwing van het bestemmingsplan ten grondslag ligt", waarbij de nog niet vergunde ruimte van het programma volgens die methode meegerekend wordt. Uit de voorwaardelijke verplichting neergelegd in artikel 8, lid 8.1, blijkt dat een bouwvergunning enkel wordt verleend als vaststaat dat er 'voldoende' parkeergelegenheid wordt gerealiseerd, waarbij aan de Beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto 2019 (Nota Stallen en Parkeren)" ("Parkeernota") wordt getoetst.
CBRE verzoekt de gemeenteraad om voornoemde punten nader te onderzoeken en onderbouwen dan wel te verduidelijken, voordat tot vaststelling van het bestemmingsplan wordt overgegaan.

Reactie
Zie §3.3 en vooral §3.3.2 en §3.3.4 van dit rapport.

3. Verkeersafwikkeling en de bereikbaarheid van het gebied
Op basis van het verkeersdoorstromingsonderzoek van adviesbureau Royal Haskoning (d.d. 2 januari 2018, bijlage 14 bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan) wordt geconcludeerd dat de beoogde ontwikkeling van Beurskwartier 1 tot een afname van de bereikbaarheid door gemotoriseerd verkeer leidt. Deze afname van de bereikbaarheid raakt ook de kantoorgebouwen van CBRE.
De parkeerbehoefte, de uitvoerbaarheid daarvan en de invulling van de regels waar CBRE een kanttekening bij heeft geplaatst hebben ook gevolgen voor de verkeersafwikkeling en de hoeveelheid in- en uitrijdenden in het gebied.
Verder lijken de (potentiële) effecten van het terugbrengen van de rijbanen op de Graadt van Roggenweg niet te zijn meegewogen in het verkeersdoorstromingsonderzoek (zie de Omgevingsvisie 'Beurskwartier en Lombokplein en 2e actualisatie MER Stationsgebied Utrecht', pagina 54 "van infrastructuur naar stadsstructuur"), zodat een integrale beoordeling van de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid ontbreekt.

Reactie
Bij de beoordeling van verkeerseffecten is gerekend met het verkeersmodel VRU3.4. In dat model is het nieuwe ontwerp van de Graadt van Roggenweg en Westplein dat in de Omgevingsvisie

Beurskwartier en Lombokplein (2017) staat opgenomen, te weten één rijstrook per richting en 30 km/u. Zie ook onze reactie op onderdeel 8 van zienswijze 23, op pagina 81.

4. Economische uitvoerbaarheid

In de toelichting is enkel ten aanzien van de economische uitvoerbaarheid aangegeven dat de behoefte aan binnenstedelijke woningen en voorzieningen groot is en de afzetbaarheid van wooneenheden geen probleem zal vormen. De economische haalbaarheid ten aanzien van de realisatie van wooneenheden op de (voormalige) gronden van het Jaarbeurs terrein wordt echter niet nader onderbouwd.
De toelichting op het ontwerpbestemmingsplan schetst ook niet een alternatief scenario in het geval de herontwikkeling van de Jaarbeurs geen (of in zeer afgeslankte vorm) doorgang zal vinden. CBRE verzoekt de gemeenteraad daarom om de economische uitvoerbaarheid op dit punt nader te motiveren, mede met het oog op de voorwaarde - namelijk de herontwikkeling van de Jaarbeurs - die ten aanzien van de realisatie van wooneenheden op deze gronden is gesteld.

Reactie
De gronden binnen het plangebied van het bestemmingsplan Beurskwartier 1 zijn of komen in eigendom van de gemeente. De ontwikkeling van Beurskwartier 1 is niet afhankelijk van de herontwikkeling van de Jaarbeurs.

Conclusie
Naar aanleiding van deze zienswijze is in artikel 5, lid 5.5 (versie vaststelling), onderdeel 1b, een regel opgenomen die garandeert dat het college een bouwplan toetst op windhinder en bezonning, een regel die het aantal torens beperkt tot 8 met een indicatie van de locatie van de torens, en een regel in lid 5.6 die burgemeester en wethouders opdraagt om de wijze van toetsing van hinder als gevolg van schaduw en wind in beleidsregels vast te leggen. Het resultaat staat in §2.3.1.1 (artikel 5, versie vaststelling), §2.3.3.1 en §3.2.6.2 (toelichting van de wijziging in de reactie van de gemeente op de onderdelen e, f en g op pagina 32) van dit rapport. Het verkennende bezonningsonderzoek wordt als bijlage 22 aan de toelichting toegevoegd.

Zienswijze 28 [bewoner Croeselaan]

1. Geen sloop van de woningen
   a. Indiener heeft ernstig bezwaar tegen de op handen zijnde plannen voor de westelijke zijde van de Croeselaan, het parkeerterrein van de Jaarbeurs. Er gaan hier absoluut onnodig goede woningen verdwijnen, waaronder de woning van indiener, waar hij met heel veel plezier al heel lang woont.
   b. Ook na meerdere informatieavonden, is het voor indiener nog steeds niet duidelijk hoe het er uiteindelijk uit gaat zien. Hij is bang dat er straks weer een prachtig stukje Utrecht gesloopt is en er nog altijd geen goed plan is!
   c. Er is niet serieus gekeken naar betere alternatieve plannen van bijvoorbeeld John Körmeling en Paul Kurstjens, waarbij de bestaande huizen en de mooie sfeer gespaard kunnen blijven.

Reactie
Zie §3.1.2.3 van dit rapport.
Dit bestemmingsplan is een globaal plan.
Hoe het Beurskwartier en De Foreest er uit gaan zien wordt pas duidelijker bij de vaststelling van het Stedenbouwkundig plan en de latere vergunningaanvragen. Over de invulling van het gebied zal nog uitgebreide participatie plaatsvinden.

2. Fietsbeugels graag verplaatsen

Indiener merkt de laatste tijd, dat door het intensieve gebruik van de fietsenbeugels bij hem voor de deur, het stukje trottoir dat overblijft (ook met het oog op de COVID-19 regels) wel erg smal is.

Mogelijk is het een idee deze beugels op de middenberm te plaatsen, bijvoorbeeld zoals op het Westplein.

Reactie
Het duurt nog enige jaren voordat de inrichting van de openbare ruimte aan de beurt is. We kunnen helaas niet toezeggen dat deze suggestie dan overgenomen wordt.

Conclusie
Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 29 Jaarbeurs

Deze zienswijze is ingediend door advocatenkantoor Houthof namens Jaarbeurs Holding B.V., Jaarbeurs B.V., Jaarbeurs Vastgoed B.V., Jaarbeurs Catering Services B.V., VNU Exhibitions Europe B.V. en Beheersmaatschappij Jaarbeurspoort B.V., alle gevestigd te Utrecht, en hierna gezamenlijk aan te duiden als "Jaarbeurs". De zienswijze is opgesteld met input van Flow Real Estate B.V. ("Flow", projectadviseur), Tauw bv ("Tauw", geluidadviseur) en HaskoningDHV Nederland B.V. ("RHDHV", adviseur parkeren en verkeer).
Een belangrijk deel van de gronden binnen het plangebied Beurskwartier 1 is op dit moment eigendom van de gemeente Utrecht, wordt gehuurd door en is nu nog in gebruik bij Jaarbeurs, waaronder de Prins van Oranjehal (hal 1) en de parkeerterreinen P1 en P3. Op 1 januari 2023 eindigt deze huurperiode en worden de gronden beschikbaar voor de gemeente. Jaarbeurs is met de gemeente in gesprek over een overgangssituatie, waarbij Jaarbeurs wordt toegestaan het gebruik van hal 1 en parkeerterrein P1 na 1 januari 2023 te continueren tot een nog nader te bepalen moment.

1. Context van de zienswijze

Deze zienswijze moet worden gelezen met inachtneming van de drie (hoofd)belangen die hieronder onder a tot en met c zijn weergegeven.

a. Het is voor Jaarbeurs van groot belang dat zij haar jaarbeursactiviteiten onverminderd kan voortzetten - zowel tijdens de ontwikkeling als in de eindsituatie van het plangebied Beurskwartier 1 - en dat het (uiteindelijke) bestemmingsplan daar in volle omvang rekening mee houdt.
   Jaarbeurs heeft geen bezwaar tegen de ontwikkeling van het plangebied op zichzelf, mits haar activiteiten worden gerespecteerd en toekomstige bewoners en gebruikers zich ook bewust zijn van het karakter van het onderhavige gebied waarin de activiteiten van Jaarbeurs een belangrijke rol spelen. Dit karakter dient bovendien te allen tijde onderdeel te vormen van afspraken tussen de gemeente en toekomstige ontwikkelaars, bewoners en gebruikers.
b. Ten tweede is van belang dat Jaarbeurs weliswaar ambities heeft om haar terreinen Beurskwartier 2 tot en met 4 - met daarop het overige deel van het huidige Jaarbeurscomplex en haar parkeerterreinen - te vernieuwen en te ontwikkelen tot een gemengd stedelijk gebied, maar dat deze ambities zich in een vroeg stadium bevinden waarover door Jaarbeurs noch de gemeenteraad definitieve besluiten zijn genomen.
   De gemeente lijkt in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan op sommige punten echter al in vergaande mate voor te sorteren op een transformatie van het Jaarbeurscomplex. Uit het voorgaande volgt dat die transformatie op dit moment nog niet definitief is. Daarbij valt op dat de gemeente in de toelichting nauwelijks aandacht besteedt aan het - direct tegen het plangebied aangelegen - resterende deel van het Jaarbeurscomplex in haar huidige functioneren, laat staan dat een doorkijk wordt genomen naar toekomstscenario's vanuit dat omliggende gebied. Jaarbeurs komt op dit punt later terug.
c. De ambities van Jaarbeurs, die zich op dit moment dus nog moeten uitkristalliseren, kunnen ertoe leiden dat over een bepaalde, geruime periode (bouw)werkzaamheden zullen plaatsvinden en dat daarvoor onder meer in Beurskwartier 2 tot en met 4 werkterreinen zullen moeten worden ingericht. In samenhang met de twee hiervoor genoemde punten is het voor Jaarbeurs ook van belang dat vanuit (de activiteiten in) het plangebied Beurskwartier 1 geen belemmeringen uitgaan om deze werkzaamheden te verrichten.

Jaarbeurs is – ondanks afspraken met de gemeente over het wederzijds informeren en ondanks herhaaldelijke verzoeken daartoe – niet gekend in het (concept) ontwerpbestemmingsplan; zij heeft eerst een link naar het ontwerpbestemmingsplan ontvangen toen dit al gereed was en enkele dagen later ter inzage ging. Vanwege de zeer centrale rol van de gronden, gebouwen en aard van de bedrijfsvoering van Jaarbeurs in het plangebied op dit moment en het feit dat de gemeente in de toelichting bepaalde ontwikkelingsscenario's bij Jaarbeurs als uitgangspunt neemt, had de gemeente vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid vroegtijdig met Jaarbeurs in overleg moeten treden. Omdat dit niet is gebeurd kan Jaarbeurs niet anders dan nu via deze formele weg een zienswijze indienen.
Nog meer betreurt Jaarbeurs dat in het kader van het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende onderzoek is gedaan naar gegevens die op haar betrekking hebben en daardoor haar positie onvoldoende in het ontwerpbestemmingsplan is geborgd, zoals hierna verder zal worden toegelicht. Jaarbeurs gaat ervan uit dat de gemeente deze zienswijze goed tot zich neemt en waar informatie onduidelijk is of ontbreekt, zij Jaarbeurs proactief benadert voor aanvulling en verduidelijking, en het ontwerpbestemmingplan op basis van de voorliggende zienswijze wordt gewijzigd. Verder wil Jaarbeurs met de gemeente in overleg over het (wel) goed inrichten van het vervolgproces, om dit soort situaties in de toekomst te voorkomen.

Reactie
Uit dit onderdeel van de zienswijze blijkt helaas niet dat de gemeente al enige jaren met de Jaarbeurs in overleg is met als doel om het Beurskwartier te transformeren naar een woongebied waarin de Jaarbeurs, fysiek in afgeslankte vorm, is ingebed. In onze beleving heeft dat overleg al tot goede afspraken en resultaten geleid – een constructief overleg dus.
Wij begrijpen de zienswijze daarom als een uiting van de spanning die een grote transitie als deze met zich meebrengt, waarbij de Jaarbeurs enerzijds bezorgd is voor een verstoring van de continuering van zijn bedrijfsvoering en anderzijds bezorgd is dat hij gehouden is aan plannen die in dit stadium nog niet concreet zijn.
Voorafgaand aan de terinzagelegging heeft de gemeente nog overleg gevoerd met de Jaarbeurs. Uit dat overleg heeft de gemeente geconcludeerd dat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage kan. Het is niet gebruikelijk dat een ontwerpbestemmingsplan aan partijen wordt voorgelegd, voordat het college van burgemeester en wethouders ingestemd hebben met het ontwerpbestemmingsplan.
De gemeente bekijkt de ontwikkeling van Beurskwartier 1 eerder vanuit de gezamenlijke ambities dan vanuit het perspectief van een continering van de huidige situatie. Maar dat neemt niet weg dat het ontwerpbestemmingsplan nog enige verbeteringen nodig heeft, ook om de belangen van de Jaarbeurs beter te borgen. Voor het borgen van die belangen is op dit moment geen extra onderzoek nodig. Juist vanuit het oogpunt van efficiëntie is het doen van nader onderzoek – waar mogelijk – naar het moment van vergunningverlening verschoven, omdat dan rekening kan worden gehouden met de situatie van dat moment, een situatie die hoogstwaarschijnlijk anders is dan de huidige situatie.

2. Geluid in de toelichting en de regels

a. Continuïteit van de bedrijfsvoering Jaarbeurs moet gewaarborgd zijn
   Om haar bedrijfsvoering te continueren is het voor Jaarbeurs cruciaal dat haar geluidssituatie wordt gerespecteerd, en dat toekomstige bewoners de dynamiek begrijpen van het gebied waarin zij komen te wonen. In algemene zin valt op dat, hoewel Jaarbeurs de belangrijkste "buuractiviteit" van het plangebied is, aan Jaarbeurs in de toelichting slechts beperkt aandacht wordt besteed.
   "Omdat de Jaarbeurs concrete plannen heeft voor een volledige verandering van de beursgebouwen en -activiteiten, met inpandige expeditie, binnen de termijn van dit bestemmingsplan is woningbouw daadwerkelijk mogelijk", aldus de gemeente. Zoals in de inleiding is toegelicht bevindt de uitwerking zich in de fase van een omgevingsvisie, waarover partijen te zijner tijd dienen te besluiten. Van een concrete ontwikkeling of concrete plannen, zoals de gemeente die noemt, is hier dus nog geen sprake. Bij de beoordeling van de geluidssituatie kan hiervan dan ook niet uit worden gegaan. Wat Jaarbeurs betreft, betrekt de gemeente daarmee onvoldoende de belangen van Jaarbeurs.

b. Aanvullend geluidsonderzoek nodig
Op enig moment heeft de gemeente Tauw verzocht om de geluidscontouren van Jaarbeurs in kaart te brengen. Daaraan heeft Tauw, met toestemming van Jaarbeurs, door middel van het Akoestisch onderzoek Tauw, gehoor gegeven. Dit onderzoek is vervolgens zonder medeweten van Tauw en Jaarbeurs als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegd. Jaarbeurs heeft daar moeite mee, enerzijds gelet op de civielrechtelijke (proces)afspraken en anderzijds omdat het Akoestisch onderzoek Tauw slechts een deel van de informatie over de geluidssituatie van Jaarbeurs bevat die nodig is om de maatregelen voor het (uiteindelijke) bestemmingsplan te bepalen. Zo heeft Tauw ook nadrukkelijk in haar conclusie (in §4) overwogen; het onderzoek is gebaseerd op een verouderd rekenmodel (2016) en Tauw concludeert dan ook dat het met nadruk aanbeveling verdient om een onderzoek te doen naar de actuele geluidsemissies en hierbij ook de (in zoverre reeds concrete) toekomstplannen te betrekken. Het is inmiddels duidelijk dat, om de bedrijfsvoering van Jaarbeurs gedurende de herontwikkeling te continueren, het gewenst is hal 1 tijdelijk langer te handhaven. Jaarbeurs is van mening dat deze aspecten ten onrechte selectief bij het geluidsonderzoek zijn betrokken. Daarnaast valt op dat het Akoestisch onderzoek Arcadis, dat deels ook op verouderde modellen is gebaseerd, niet mede de geluidssituatie van Jaarbeurs (dus behoudens het Beatrixgebouw) heeft beoordeeld. Onduidelijk is waarom dat niet is gebeurd. Als gevolg daarvan heeft ook geen cumulatieve beoordeling van de verschillende bedrijfsvoeringen en geluidsbronnen plaatsgevonden, terwijl dat wel voor de hand had gelegen. Op de hiervoor genoemde punten dient de gemeente alsnog onderzoek te verrichten.
In §3.5.4.4 van de toelichting concludeert de gemeente dat woningbouw in het plangebied niet wenselijk is zolang (de bedrijfsvoering van) Jaarbeurs niet ingrijpend wijzigt of alleen met speciale bouwwijzen - zoals dove gevels of afschermingen - aan de richtwaarde "wellicht kan worden voldaan", dat is echter niet onderzocht, zodat op dit moment onduidelijk is of de eisen die artikel 5, lid 5.4, onderdeel 2, onder a stelt haalbaar zijn en of dergelijke maatregelen een voldoende effect zullen hebben om aan de binnenwaarde te kunnen voldoen en een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te realiseren (inclusief balkons). Zie ook hieronder bij het onderdeel “Regels”.
Evenementen buiten zijn in het Akoestisch onderzoek Tauw nog niet meegenomen, dat moet nog gebeuren.

c. De eerbiediging van de bedrijfsvoering, en meer specifiek de geluidssituatie, van Jaarbeurs heeft de gemeente beoogd te borgen door het opnemen van artikel 5, lid 5.4, onderdeel 2, onder a. De uitgangsgedachte van de gemeente dat de geluidssituatie van Jaarbeurs moet worden gerespecteerd, juicht Jaarbeurs vanzelfsprekend zeer toe. Desalniettemin heeft zij op de inhoud en formulering van de planregel de volgende opmerkingen:
   - "de representatieve bedrijfssituatie [...] van of door activiteiten in de hallen van de Jaarbeurs Utrecht” dient nader te worden gedefinieerd en als zodanig ook in de regels te worden vastgelegd. Het betreft hier verschillende representatieve bedrijfssituaties (voor opbouw, afbouwen en het houden van beurzen) die voor de inrichting Jaarbeurs in het Akoestisch onderzoek Tauw zijn toegelicht.
   - In de planregel ontbreekt een voorwaarde over het langtijdgemiddelde beoordelings-niveau voor evenementen. In het Akoestisch onderzoek Tauw is samengevat geconcludeerd dat ter plaatse van het plangebied weliswaar aan de aan Jaarbeurs voor evenementen vergunde waarde van 65 dB(A) kan worden voldaan, maar deze waarde dient wel in de regels te worden geborgd. In de toelichting is hieraan geen aandacht besteed.
   - In de planregel ontbreekt ook een voorwaarde over de maximale geluidsniveaus. Het Akoestisch onderzoek van Tauw laat duidelijk zien dat ook deze maximale geluidsniveaus in het plangebied niet worden gehaald en daarom (mede) daarvoor maatregelen moeten worden getroffen. Dit behoeft nader onderzoek en opnieuw borging in de regels. Het alleen opnemen van een langtijdgemiddelde beoordelingsniveau betekent niet dat ook aan de maximale geluidsniveaus kan worden voldaan.
   - Tot slot valt op dat in de regels (of de toelichting) niet is voorgeschreven wie bij het aanvragen van een omgevingsbouwvergunning verantwoordelijk is voor het opstellen

van een akoestisch rapport en aan welke eisen dit rapport moet voldoen. Dit is onwenselijk omdat daarmee het reële risico bestaat dat initiatiefnemers bij het laten opstellen van het rapport zich onvoldoende rekenschap geven van de bedrijfsvoering van Jaarbeurs en haar bedrijfsactiviteiten. Jaarbeurs verzoekt de gemeente met haar in overleg te treden over een planregel of beoordelingsproces dat dit risico ondervangt en recht doet aan de bijzondere en complexe situatie van Jaarbeurs.

Reactie
Over a
De gemeente heeft met artikel 5, lid 5.4, onderdeel 2, onder a, willen regelen dat het bedrijfsgeluid van de Jaarbeurs op het moment vergunningverlening een gegeven is bij de beoordeling van de vergunning. De bouwer moet dus met onderzoek aantonen dat nieuwbouw, gezien de dan actuele stand van zaken, mogelijk is.
De geciteerde tekst uit de toelichting doet daar niets aan af. De gemeente is bekend met de status van de plannen van de Jaarbeurs, maar ziet daarin geen reden om de toelichting op dit onderdeel aan te passen.

Over b
Het in beeld brengen van de geluidcontouren van de Jaarbeurs was nodig om te beoordelen in hoeverre het mogelijk is om woningen te bouwen in de nabijheid van de Jaarbeurs. Het onderzoek laat zien dat zonder maatregelen door de bouwer geen woningbouw mogelijk is, tenzij er een verandering optreedt in de hoeveelheid geluid die de Jaarbeurs maakt. In de regels is die laatste situatie niet als uitgangspunt genomen. In §3.2.2 van dit rapport hebben we uitgelegd dat kosten gespaard kunnen worden door onderzoek te verschuiven naar het moment van de bouw. Aanvullend onderzoek naar de geluidsituatie van de Jaarbeurs is op dit moment niet nodig en niet zinvol.
Zoals hierboven in onze reactie op onderdeel a al is aangegeven, zal een bouwer op basis van onderzoek moeten aantonen dat de bouw voldoet aan de regels, kortom dat de bouw de dan actuele bedrijfssituatie van de Jaarbeurs niet in de knel kan brengen.
In de periode waarin de bouw begint en waarin de Jaarbeurs zelf de indeling en het gebruik van hallen wijzigt, is de milieuvergunning van de Jaarbeurs voor alle partijen bepalend. Nu blijkt uit de zienswijze dat Jaarbeurs graag garanties wil dat in die fase tijdelijk een hogere geluidbelasting wordt toegestaan, als dat nodig is voor het verplaatsen van activiteiten of voor bijvoorbeeld het vervangen van onderdelen van een hal. Voor de gemeente geldt als uitgangspunt dat aanpassingen aan de Jaarbeursgebouwen die tijdelijk hinder veroorzaken en die passen bij de ontwikkeling van het gebied die de gemeente en de Jaarbeurs voor ogen hebben in principe op medewerking van de gemeente mogen rekenen. Maar de Jaarbeurs zal zelf ervoor moeten zorgen dat hij kan voldoen aan de dan geldende wet- en regelgeving.

Over c.
De Jaarbeurs wijst er terecht op dat de actuele bedrijfssituatie ook kan zorgen voor pieken in de geluidbelasting. Daarom zal de gemeente een extra onderdeel opnemen in lid 5.5 (versie vaststelling, ontwerp: lid 5.4) dat ervoor zorgt dat een bouwer ook daarmee rekening moet houden. De gemeente heeft er begrip voor dat Jaarbeurs graag zekerheid heeft over de te gebruiken onderzoeks- en rekenmethode. Dus komen we aan het verzoek tegemoet door in de regels de gebruikelijke rekenmethode voor te schrijven.

3. Parkeren en Verkeer

a. Ambities
Via een aantal maatwerkmogelijkheden komt de gemeente tot een buitengewoon lage parkeernorm voor het gebied. Jaarbeurs heeft haar twijfels of dit een realistische norm is en niet eerder tot gevolg zal hebben dat ongewenste parkeerdruk op de omliggende gebieden - waaronder Jaarbeurs - zal ontstaan.

b. Parkeerbehoefte en parkeernorm
Jaarbeurs kan de door de gemeente gebruikte maatwerktoepassingen niet goed volgen. Een onderbouwing ontbreekt in het bijzonder voor de gebruikte aftrekken vanwege deelauto's en dubbelgebruik. Jaarbeurs concentreert zich hierbij op Beurskwartier 1, maar de opmerkingen

gelden in gelijke mate voor De Foreest. Het totaal aantal parkeerplaatsen dat na toepassing van de parkeernorm nodig is, bedraagt 2.999. Daarbij merkt Jaarbeurs op dat van de respectievelijk twee keer 7.500 m2 b.v.o. detailhandel en horeca waarmee is gerekend in planregel 5.3., lid 1, sub b slechts een maximum van 7.500 m2 voor horeca is geborgd. Vervolgens vindt een aftrek van deze norm van 2.999 parkeerplaatsen plaats van: (i) 10% vanwege vervanging door fietsplaatsen (300 parkeerplaatsen), (ii) 40% vanwege gebruik van deelauto's (netto aftrek 657 parkeerplaatsen) en (iii) aftrek vanwege dubbelgebruik (464 parkeerplaatsen). In reactie hierop merkt Jaarbeurs het volgende op.
(i) Fietsplaatsen > Jaarbeurs kan het realiseren van meer fietsplaatsen ter vervanging van autoparkeerplaatsen voorstellen, maar dan is het wel wenselijk deze fietsplaatsen in het definitieve bestemmingsplan te borgen.
(ii) Deelauto's > Op grond van de Omgevingsvisie en het Addendum is een maximum inzet van deelauto's gesteld op 20% (p. 121). De toelichting gaat voor dit plangebied, in afwijking van de Omgevingsvisie, uit van een verdubbeling van dit percentage naar 40% en daarmee het niet realiseren van ruim 325 extra plaatsen. Deze zeer ingrijpende reductie wordt beargumenteerd door te stellen dat daarmee de doelen uit de Omgevingsvisie worden gehaald en vanwege de centrale ligging van het centrum. Jaarbeurs acht de constatering van een centrale ligging van het plangebied onvoldoende onderbouwing voor het toepassen van een 40%-reductie. Te meer, omdat het gebruik van deelauto's (vermoedelijk) aan populariteit wint maar het zeker nog jaren zal duren eerdat dit een relevant aandeel in het autogebruik zal krijgen. Jaarbeurs verzoekt de gemeente daarom deze afwijking van 20% naar 40% nader te onderbouwen, waarbij borging van goede positionering, faciliteren van intensief gebruik en financiële haalbaarheid voor zowel exploitant als gebruiker, onderdeel is.
(iii) Dubbelgebruik> Ook vanwege dubbelgebruik is een forse en zeer precieze reductie toegepast van 464 parkeerplaatsen. Dat lijkt te suggereren dat er een grondige redenatie en berekening ten grondslag ligt aan het dubbelgebruik, maar Jaarbeurs kan deze niet beoordelen, nu die toelichting niet is gegeven. Zij verzoekt de gemeente daarom deze berekening alsnog te verstrekken.

c. Het aantal na de toegepaste maatwerkvoorschriften resterende parkeerplaatsen van 1.578 is ook fors minder dan waarvan de gemeente tot recent uitging. In de Omgevingsvisie werd nog uitgegaan van een aantal van 2.000, richting Jaarbeurs communiceerde de gemeente in het najaar van 2019 nog over 1.800 plaatsen (exclusief 219 deelautoplaatsen).
d. Nieuwe parkeervisie
Jaarbeurs vraagt de gemeente hoe de blijkbaar nieuwe parkeervisie met nieuwe parkeernormen, die begin 2021 wordt verwacht, in het kader van het onderhavige plan een rol zal gaan spelen.
e. Voldoende parkeerplaatsen in de regels
Op basis van de toelichting lijkt de gemeente voor ogen te hebben dat de 219 parkeerplaatsen voor deelauto's in parkeergarages binnen het plangebied worden gerealiseerd. De overige 1.359 parkeerplaatsen zouden “op afstand” dienen te worden voorzien, op de locatie Overzijde Merwedekanaal worden ondergebracht, of eventueel (al dan niet deels) op de P&R Papendorp (bij Hooggelegen), waarover zo meteen meer. Initiatiefnemers die in het plangebied willen bouwen krijgen, op grond van artikel 8, lid 8.1, onderdeel 1, alleen een vergunning als vaststaat dat er "voldoende parkeergelegenheid" is. Het ontwerpbestemmingsplan maakt op geen enkele wijze inzichtelijk wat dit criterium inhoudt en onder welke voorwaarden daaraan is voldaan. Jaarbeurs verzoekt de gemeente in de regels van het (uiteindelijke) bestemmingsplan op te nemen wanneer daaraan volgens haar wordt voldaan.
f. Beschikbaarheid parkeerplaatsen aan de overzijde van het Merwedekanaal
De oplossing van de parkeerbehoefte voor 1.359 parkeerplaatsen vanwege het plangebied Beurskwartier 1 is, blijkens de toelichting (§3.5.1.1.5), om deze plaatsen op de locatie Overzijde Merwedekanaal van Jaarbeurs te voorzien. Onduidelijk is hoe dit moet worden gefaciliteerd. Op dit moment exploiteert Jaarbeurs in het plangebied Beurskwartier 1 de parkeerterreinen P1 en P3, met een capaciteit van totaal circa 1.450 parkeerplaatsen. Ten behoeve van de ontwikkeling zal Jaarbeurs, als onderdeel van de afspraken met de gemeente, per 1 januari 2023 deze terreinen verlaten (met dien verstande dat Jaarbeurs en de gemeente nu spreken over een later moment voor het verlaten van P1, uiterlijk 1 januari 2026). Vanaf het moment dat PI en P3 zijn verlaten, zal Jaarbeurs het parkeren concentreren op de locatie

Overzijde Merwedekanaal (P2, P4 en P6). Dit terrein beschikt in de huidige situatie over een totaal aantal parkeerplaatsen van circa 3.110. Op basis van civielrechtelijke afspraken gaat Jaarbeurs per 1 januari 2023 derhalve terug van de huidige circa 4.560 parkeerplaatsen naar circa 3.110 parkeerplaatsen op de locatie Overzijde Merwedekanaal (P2, P4 en P6). Daarbij dient Jaarbeurs – volgens diezelfde civielrechtelijke afspraken – op die locatie te voorzien in de benodigde parkeerplaatsen voor zowel Beatrixgebouw (inclusief Beatrixtheater), haar Jaarbeurscomplex (inclusief bezoekers), Kinepolis en (een deel van de parkeerbehoefte van) Amrath plus parkeerplaatsen voor eventuele toekomstige functies op het Jaarbeursterrein. De verwachting op dit moment is evenwel, zoals ook herhaaldelijk met de gemeente is gecommuniceerd, dat Jaarbeurs (een groot aantal dagen per jaar) alle plaatsen op deze locatie nodig heeft voor haar bedrijfsvoering en verplichtingen vanuit de civielrechtelijke afspraken. Anders gezegd, Jaarbeurs heeft geen structurele restcapaciteit beschikbaar voor Beurskwartier 1. De toelichting gaat op dit punt dan ook van onjuiste informatie en beschikbaarheid uit.
De Ontwikkelovereenkomst (art. 4.7) bevat slechts een procesafspraak om de restcapaciteit te beoordelen en voor zover aanwezig aan de gemeente ter beschikking te stellen. Die capaciteit is er dus niet, de gemeente heeft dat ook niet bestreden maar lijkt desondanks te wensen dat Jaarbeurs de plaatsen ter beschikking stelt. Jaarbeurs verzoekt de gemeente dan ook rekening te houden met een basisscenario waarin voor 100% van parkeren op afstand, op de P&R, wordt uitgegaan. In de komende periode kunnen – als onderdeel van het reguliere overleg – partijen blijven verkennen op welke wijze Jaarbeurs wellicht in een deel van de parkeerbehoefte voor Beurskwartier 1 kan voorzien.

g. Parkeren op P+R Papendorp
Als aanvullende beoordeling voor het parkeren op de locatie Overzijde Merwedekanaal (P2, P4, en P6) zijn voor twee scenario's analyses gemaakt waarin auto's gedeeltelijk of niet op de locatie Overzijde Merwedekanaal (P2, P4, en P6), maar op afstand bij de P&R Papendorp parkeren. Zekerheid over de komst en voldoende capaciteit ten behoeve van het plangebied Beurskwartier 1 van deze P+R Papendorp, ontbreekt. De toelichting bevat tevens weinig tot geen informatie over hoe deze P&R, op grote afstand, naar verwachting zal gaan functioneren. Te meer gelet op het slechts beschikbaar zijn van deelauto's in het plangebied Beurskwartier 1 en de ontbrekende beschikbaarheid bij Jaarbeurs aan de locatie Overzijde Merwedekanaal (P2, P4 en P6), zal het effectief kunnen functioneren van een P&R voor dit specifieke plangebied veel beter moeten worden onderbouwd. De drempel voor bezoekers, laat staan bewoners, om op een bus te moeten wachten die er vervolgens 15 minuten over doet kan namelijk erg hoog liggen. Zoals de gemeente in de toelichting schrijft, is de mate van gebruik van parkeren op afstand afhankelijk van onder ander de factoren (i) de afstand en de reistijd naar de P+R-garage, (ii) de beschikbare alternatieven voor de reis, zoals de fiets en het openbaar vervoer (waaronder het reizen met de trein naar P+R-garages in de regio), (iii) de prijsstelling van alternatieve parkeerlocaties en de prijsvergelijking tussen de aangeboden P+R en alternatieve locaties op afstand en (iv) de leefstijl van de bewoner. Jaarbeurs ziet graag een nadere toelichting hoe de gemeente op deze vier punten gaat inzetten om het parkeren op afstand te maximeren, opdat de parkeerbehoefte voor het plangebied Beurskwartier 1 effectief op de P&R Papendorp kan worden opgelost.

h. Afspraken met bewoners en gebruikers
Op grond van het Addendum Nota parkeernormen fiets en auto moet de ontwikkelaar voor de toepassing van maatwerk afspraken maken met de toekomstige bewoners. Dat is nodig om te voorkomen dat de parkeerbehoefte wordt afgewenteld op de omgeving. Jaarbeurs ziet dit ook graag terug in de (toelichting) op het (uiteindelijke) bestemmingsplan.

Reactie
Over de opmerkingen onder a, b, e en g: zie het antwoord in §3.3 en dan vooral in §3.3.2 en §3.3.3 van dit rapport.

Over c. De 1.800 parkeerplaatsen waarover de gemeente met Jaarbeurs eerder gesproken heeft waren berekend met het globale programma uit de Omgevingsvisie. Inmiddels is het programma verder gedetailleerd en is bij de berekening rekening gehouden met bijvoorbeeld de woningtypes en het maximeren van horeca. Ook ging de eerdere berekening uit van de aftrek van 20% van de

parkeerplaatsen voor woningen door het gebruik van deelauto's, terwijl we nu met een percentage van 40% rekenen, waarbij ook nog 10% van de parkeerplaatsen is afgetrokken voor extra stallingsruimte voor fietsen.

Over d. We werken aan een voorstel aan de gemeenteraad om de visie kort voor of net na de zomer vast te stellen. Als het raadsbesluit de wijziging van de beleidsregels over het parkeren tot gevolg heeft, dan zullen die aangepaste beleidsregels gebruikt worden voor het toetsen van vergunningen waarop artikel 8 van het bestemmingsplan van toepassing is. In de conceptparkeervisie staan geen wijzigingen die in conflict komen met de uitwerking van het parkeerbeleid die in de toelichting (§3.5.1.2) is gegeven.

Uit onderdeel f van de zienswijze blijkt dat Jaarbeurs bezorgd is dat §3.5.1.1.5, "Autoverkeer: ontsluiting en onderzoek verkeersbewegingen", van de toelichting de indruk wekt dat de Jaarbeurs zal gaan zorgen voor parkeerplaatsen voor de nieuwe bewoners van Beurskwartier 1 en hun bezoekers.
De paragraaf waar Jaarbeurs naar verwijst maakt deel uit van de analyse van de verkeersbewegingen. Om een goed beeld te krijgen is het effect van verschillende scenario's doorgerekend. Het scenario waarin iedereen zijn auto in een P+R ver buiten het plangebied parkeert, is voor het aantal verkeersbewegingen in het plangebied natuurlijk heel gunstig. Daarom heeft de gemeente ook het scenario doorgerekend dat in die paragraaf staat beschreven, namelijk de situatie waarin de helft van de toekomstige bewoners hun auto aan de overzijde van het Merwedekanaal op een terrein van de Jaarbeurs gaan parkeren. Ook in dit scenario blijkt dat het aantal verkeersbewegingen niet onaanvaardbaar toeneemt.
De gemeente wil dus geen claim leggen op parkeercapaciteit bij de Jaarbeurs. Die indruk zou wel gewekt kunnen worden door de laatste zin van de alinea met het kopje "Eigen auto's en auto's van bezoekers" in §3.5.1.2.3, "Realiseren van voldoende parkeergelegenheid". Die zin luidt: "De Jaarbeurs stelt parkeerplaatsen binnen loopafstand beschikbaar op Jaarbeursterrein aan de zijde van de Merwedekanaalzone (P2/P4)." Deze zin zal de gemeente vervangen door de zin: Als de activiteiten van de Jaarbeurs niet de volledige capaciteit nodig hebben, stelt de Jaarbeurs parkeerplaatsen binnen loopafstand beschikbaar op het jaarbeursterrein aan de zijde van de Merwedekanaalzone (P2/P4).

Aan het verzoek dat Jaarbeurs in onderdeel h doet komt de gemeente niet tegemoet. Voorwaarden die zijn vastgelegd in beleid of beleidsregels worden niet allemaal herhaald in de toelichting van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is ook niet het document waarmee een ontwikkelaar communiceert met toekomstige bewoners. Op basis van het parkeerbeleid worden eisen gesteld aan de realisatie en de uitvoering. En daar hoort natuurlijk de door Jaarbeurs weergegeven verplichting bij om toekomstige bewoners goed te informeren.

4. Ruimtelijke inpassing en eigendomssituatie

De toelichting, regels en de plankaart bevatten elementen die geen recht doen aan de eigendomssituatie en de plankaart:

- een weg inclusief groenstrook die op een visualisatie van een mogelijke invulling van de zuidrand van het plangebied Beurskwartier 1 is ingetekend in §3.5.1.1.5, ligt op grond die op aan Jaarbeurs uitgegeven erfpachtgronden is gelegen;
- de regels lijken het bouwen tot aan de bestemmings- en tevens plangrens mogelijk te maken, waarmee op voor initiatiefnemers toetsbare gronden, een ruimtelijk goede - en bijvoorbeeld groene - overgang naar het Jaarbeursterrein onvoldoende verzekerd is;
- in verband met een gewenste "ruimtelijk goede overgang" tussen beide gebieden vraagt Jaarbeurs zich ook af of op de hoek met Jaarbeurs en Kinepolis voldoende manoeuvreerruimte voor vrachtverkeer zal blijven bestaan, zie ook onderdeel 7, waarin Jaarbeurs vraagt om een aantal aspecten te borgen in het bestemmingsplan;
- het deel van het plangebied dat grenst aan Beurskwartier 4 lijkt geen rekening te houden met de met de gemeente afgesproken demarcatielijn van het over en weer niet bouwen binnen vier meter van de erfgrens (art. 3.5.1 van de Ontwikkelovereenkomst).

Verder verdient volledigheidshalve opmerking dat bij de intekening van de verschillende activiteiten dat op een punt (deels) op grond van Jaarbeurs gebeurt terwijl zij die gronden in erfpacht uitgegeven heeft gekregen en nodig heeft voor haar bedrijfsvoering. Het betreft de volgende situatie:

- de (auto)verkeersontsluiting van het plangebied via de Van Zijstweg ter hoogte van de huidige expeditie entree, de zogenaamde "Beursstraat" (zie §3.5.1.1.5 en §3.5.8.4, en ook §3.5.1.1.3 van de toelichting) tussen het plangebied Beurskwartier 1 en Jaarbeursterrein Beurskwartier 2 ligt deels op grond van Jaarbeurs, terwijl Jaarbeurs deze ontsluiting en gronden hard nodig heeft voor de logistiek van haar hallen;
- opmerkelijk is overigens dat de plankaart deze Beursstraat weer niet lijkt te omvatten, de erfpachtgrenzen van Jaarbeurs worden daarin wel gerespecteerd, wat de vraag oproept hoe de realisatie van de Beursstraat, naast civielrechtelijk, planologisch is geborgd.

Jaarbeurs verzoekt het definitieve bestemmingsplan in overeenstemming te brengen met de eigendomssituatie en de tussen Jaarbeurs en de gemeente gemaakte civielrechtelijke afspraken.

Reactie
Gemeente en Jaarbeurs hebben nauw contact over de uitwerking van hun plannen. Beide partijen hebben naar elkaar uitgesproken dat de aansluiting tussen Beurskwartier 1 (woongebied) en Beurskwartier 2/4 (Jaarbeurshallen) functioneel en aantrekkelijk moet worden. Een openbare ruimte die hoogwaardig en groen is ingericht en waarin zowel bereikbaarheid van de woningen als het Jaarbeurscomplex goed ingepast is. Een definitieve invulling voor deze zone is nog niet bepaald, maar zal verder worden uitgewerkt in het Stedenbouwkundig plan Beurskwartier.

5. Voorzieningen binnen aan maximum oppervlakte

De regels moeten een maximum stellen aan horeca, detailhandel of centrumfuncties van 15.000 m^2. [§3.3 van de zienswijze.]

Reactie
Dit punt is ook ingebracht als voorbeeld voor de klacht dat de regels te globaal zijn. In §3.2.6.2 heeft de gemeente geconcludeerd dat het gevraagde maximum aan de regels zal worden toegevoegd. Dit onderdeel leidt tot een aanpassing van de regels.

6. Activiteiten voor jaarbeursdoeleinden alleen door de Jaarbeurs

In het gebied mogen, anders dan door Jaarbeurs, geen activiteiten voor jaarbeursdoeleinden worden verricht. Alhoewel in planregel 5.3 en planregel 5.5 is opgenomen welke activiteiten wel en niet zijn toegestaan, volgt hieruit niet evident dat activiteiten voor jaarbeursdoeleinden niet zijn toegestaan. Om eventuele onduidelijkheid op dit punt te voorkomen verzoekt Jaarbeurs in planregel 5.5 uitdrukkelijk op te nemen dat "activiteiten voor jaarbeursdoeleinden uit te voeren door een partij anders dan Jaarbeurs zijn verboden". Daarbij kan worden aangesloten bij de definitie zoals Jaarbeurs en de gemeente die in de Ontwikkelovereenkomst zijn overeengekomen: "het, in het kader van de uitoefening van de Functie jaarbeurs, bedrijfsmatig exploiteren van bedrijfsruimte ten behoeve van veilingen, handelsbemiddeling, vakbeurzen, conferentie- en manifestatieruimten, evenementen en trademark, daaraan gerelateerd ondergeschikte detailhandel en de daaraan dienstige verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen, erven en terreinen". [§5.1 van de zienswijze.]

Reactie
Aan dit verzoek kan de gemeente niet tegemoetkomen. De definitie die Jaarbeurs aanvoert komt uit het bestemmingsplan Actualisering Stationsomgeving. Daarin heeft Jaarbeurs de bestemming Bedrijf – Jaarbeursdoeleinden, waarin onder jaarbeursdoeleinden wordt verstaan: "het bedrijfsmatig exploiteren van bedrijfsruimte ten behoeve van veilingen, handelsbemiddeling, vakbeurzen, conferentie- en manifestatieruimten, evenementen en trademarkt". De Jaarbeursdoeleinden moeten gezien worden als een complex van activiteiten. De Jaarbeurs mag op grond van de bestemming dit complex aan activiteiten binnen zijn bedrijf uitvoeren. De uitleg van Jaarbeurs lijkt te zijn dat elke deelactiviteit zelfstandig bezien als een jaarbeursdoel moet worden aangemerkt, dat die activiteit alleen door de Jaarbeurs verricht mag worden en dat dat ook in het aangrenzende gebied zou

moeten gelden.
De transformatie die de functie Woongebied mogelijk wil maken moet leiden tot een levendig stadscentrum. Daarvoor zijn ook activiteiten nodig die kunnen worden gezien als een deelactiviteit die past binnen de bestemming die de Jaarbeurs heeft. Voorbeelden daarvan zijn evenementen of conferenties. En waarom zou een kantoor niet gebruikt mogen worden door een handelsbemiddelingsbureau?
Gezien de omvang van de activiteiten die toegestaan kunnen worden binnen de functie Woongebied, is de kans dat er onevenredige concurrentie voor de Jaarbeurs ontstaat klein. Afgezien van de kantoren, is er slechts 15.000 m² beschikbaar voor concurrerende functies en daar moeten dan noodzakelijke functies zoals winkels en onderwijsvoorzieningen nog van afgetrokken worden. In het bestemmingsplan Kop Beurskwartier ("Wonderwoods") zijn de activiteiten die onder jaarbeursdoeleinden vallen wel uitgesloten, om te verduidelijken dat de ruimte die de bestemming Gemengd biedt niet bedoeld is voor een jaarbeursfunctie. Dit gaat om een concrete en specifieke situatie, waarbij de omgevingsvergunning is meegecoördineerd.

7. Gebruik beleidsregels en tijdelijke situatie

a. Of een bouwvergunningaanvraag kort gezegd voldoet aan het doel van de functie dat daarmee wordt beoogd en dus kan worden verleend, beoordelen B&W aan de hand van beleidsregels (planregel 5.2). Jaarbeurs begrijpt de functie van beleidsregels aldus dat daarmee alleen een bouwfasering binnen het plangebied wordt aangebracht, maar helemaal duidelijk wordt dat niet. De beleidsregels zullen er bovendien mede in moeten voorzien dat Jaarbeurs (en Kinepolis) "gewoon kunnen blijven functioneren", naar Jaarbeurs aanneemt tijdens de ontwikkeling en realisatie van Beurskwartier 1 (§2.2.3.3 toelichting). Een bekend voordeel van het gebruik van beleidsregels, zoals ook in de toelichting is benoemd, is dat B&W deze vrij snel kunnen wijzigen. Daar zit hem echter ook de (rechts)onzekerheid van Jaarbeurs. Zij is van mening dat, omwille van die (rechts)zekerheid, reeds in de regels in meer detail de uitgangspunten van de beleidsregels moeten zijn benoemd, en hoe daarin met de bedrijfsvoering van de Jaarbeurs rekening moet worden gehouden en binnen welke kaders wijziging kan plaatsvinden. Jaarbeurs verzoekt de gemeente dan ook in het (uiteindelijke) bestemmingsplan deze gevraagde "extra slag" te maken en Jaarbeurs daarbij actief te betrekken zodat de randvoorwaarden scherp worden. Voor Jaarbeurs is immers cruciaal dat zij tijdens bouwwerkzaamheden in het plangebied haar bedrijfsvoering onverkort en met de minst mogelijke hinder kan voortzetten. En daar niet met iedere aanvrager om een omgevingsbouwvergunning separaat aan tafel voor hoeft te gaan.
b. In samenhang met het voorgaande is van belang dat de regel in artikel 5, lid 5.3, onderdeel 2 (in samenhang met artikel 5, lid 5.2, onderdeel 2) kort gezegd bepaalt dat tijdens de transformatie van het gebied activiteiten die passen bij de nog bestaande situatie, waaronder parkeren en jaarbeursdoeleinden, kunnen plaatsvinden. Een (rechts)zekere inhoud van de hiervoor genoemde beleidsregels is voor Jaarbeurs dus te meer van belang vanwege bijvoorbeeld een tijdelijke voortzetting van het gebruik van hal 1 en/of parkeerterrein 1. In verband met die tijdelijkheid zou de gemeente bovendien kunnen nadenken over het effectief faciliteren van dergelijke situaties (procedureel en materieel) en dat in de regels kunnen borgen. Dat past ook bij de bijzondere functionaliteiten van een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte.
c. Het is onduidelijk wat in relatie tot de beleidsregels met "de programmatische invulling van het gebied" wordt bedoeld (artikel 5, lid 5.4, onderdeel 5, sub b).

[Paragrafen 5.2 en 5.3 van de zienswijze.]

Reactie
Zie §3.2 en vooral §3.2.5, §3.2.6.2 en §3.2.7 van dit rapport. Dit onderdeel van de zienswijze leidt tot diverse aanpassingen van de regels.
Aanvullend daarop wijst de gemeente erop dat de beleidsregels alleen gaan over het verlenen van een vergunning voor activiteiten die passen binnen de regels over de transformatie van het gebied. De regels over het geluid (zie bij onderdeel 2 van deze zienswijze) moeten zorgen dat de bedrijfsvoering van Jaarbeurs beschermd is tegen een beperking van zijn activiteiten als gevolg van de geluidbelasting op nieuwe woningen. Het overgangsrecht (artikel 18 van de regels) bepaalt dat

de huidige activiteiten van Jaarbeurs binnen het plangebied voortgezet kunnen worden. Voor een tijdelijke voortzetting van het gebruik van hal 1 moeten gemeente en Jaarbeurs het privaatrechtelijk eens zijn - het bestemmingsplan staat een voorzetting niet in de weg.
Met een programmatische invulling bedoelt de gemeente de uitvoering van het stedenbouwkundige programma dat in de omgevingsvisie staat en dat vertaald is in lid 5.1 van de regels, dus: het aantal woningen, de te bouwen vierkante meters aan kantoorruimte en aan voorzieningen.

8. Bouwhoogte, schaduwwerking en windhinder
Jaarbeurs begrijpt planregel 5.1, lid 1, sub k aldus dat in beginsel in het hele plangebied "hoogteaccenten", waarvan niet goed duidelijk is wat daarmee wordt bedoeld, tot 90 meter kunnen worden toegestaan. Dit roept de vraag op wat dat doet met de stedenbouwkundige inpassing richting Beurskwartier 2 & 4 en daarmee samenhangende schaduwwerking en windhinder. In de toelichting is daarover niets opgemerkt. Jaarbeurs verzoekt de gemeente hiernaar alsnog onderzoek te doen en de verplichting daartoe in de uitvoeringsfase afdoende in de regels te borgen.
[§5.4 van de zienswijze.]

Reactie
Zie het antwoord op onderdeel 3 van zienswijze 6, op pagina 50. Dit onderdeel van de zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan.

9. WKO Jaarbeurs
Over WKO-bronnen is in de toelichting (§3.5.2.5) onder meer overwogen dat is nagegaan of WKO-bronnen consequenties hebben voor de positionering van bouwblokken in het Beurskwartier en binnen de contouren van het bestemmingsplan geen bestaande WKO-bronnen liggen. Mede op basis hiervan is onduidelijk op welke wijze met de WKO van Jaarbeurs, die zich buiten het plangebied bevindt maar die wel grondwater onttrekt uit de ondergrond van het plangebied, rekening is gehouden. Jaarbeurs verzoekt de gemeente hier meer inzicht in te bieden en zo nodig dit gebruik in de regels te borgen.
[§5.5 van de zienswijze.]

Reactie
De vraag indiener gaat over de mogelijkheid dat tijdens bouwwerkzaamheden door een aannemer onttrekkingen plaatsvinden die van invloed zijn op de beschikbaarheid grondwater die door het warmte-koudeopslagsysteeem (WKO) van de Jaarbeurs wordt gebruikt. In het bestemmingsplan zijn geen regels opgenomen over het effect van onttrekking van grondwater op WKO's buiten het bestemmingsplangebied, omdat op dat aspect bijzondere wet- en regelgeving van toepassing is . Het onttrekken van grondwater is geregeld in de Waterwet, keur en regels zoals provinciale verordeningen en daarvoor moet of een vergunning of een melding worden gedaan bij de Provincie Utrecht of het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden of geldt een vrijstelling. Deze bevoegde gezagen beoordelen of grondwater mag worden onttrokken en hoe moet worden omgegaan onttrekkingsrechten, zoals onttrekkingen door WKO's.

10. Invloed Omgevingswet
In de formulering van de regels wordt op verschillende punten voorgesorteerd op de Omgevingswet, die naar verwachting op 1 januari 2022 in werking treedt. Materieel gaat de gemeente niet in op de invloed van de Omgevingswet. Jaarbeurs zou in dit verband graag van de gemeente bevestigd hebben dat de invoering van de Omgevingswet, waaronder de introductie van het omgevingsplan, op decentraal of gemeentelijk niveau de rechtspositie van Jaarbeurs (vanwege dit plangebied) niet zal beïnvloeden.
[§5.6 van de zienswijze.]

Reactie
De in dit bestemmingsplan gebruikte termen en de systematiek van het plan zullen bij de inwerkingtreding van de wet geen gevolg hebben voor de positie van Jaarbeurs. Bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet zal het bestemmingsplan Beurskwartier 1 namelijk ongewijzigd opgaan in het "tijdelijke omgevingsplan" en zijn werking behouden.

Conclusie

Naar aanleiding van deze zienswijze zullen de volgende aanpassingen worden gedaan:

- de regel onder a van artikel 5, lid 5.4, onderdeel 2 (ontwerp), wordt vervangen door onderdeel 1f van lid 5.5 (versie vaststelling) met een inleidende bepaling, gevolgd door twee onderdelen:
  - het eerste onderdeel vervangt in samenhang met de inleidende bepaling de oorspronkelijke regel onder a;
  - het tweede onderdeel regelt dat een bouwplan ook rekening moet houden met de piekbelasting als gevolg van activiteiten van de Jaarbeurs;
  - de tekst in de aanhef geeft aan hoe geluidsberekeningen die nodig zijn voor het onderzoek naar de geluidbelasting gemaakt moeten worden;
- in artikel 5, lid 5.5 (versie vaststelling), onderdeel 1b, een regel opgenomen die garandeert dat het college een bouwplan toetst op windhinder en bezonning, een regel die het aantal torens beperkt tot 8 met een indicatie van de locatie van de torens, en een regel in lid 5.6 die burgemeester en wethouders opdraagt om de wijze van toetsing van hinder als gevolg van schaduw en wind in beleidsregels vast te leggen. Het resultaat staat in §2.3.1.1 (artikel 5, versie vaststelling) en §3.2.6.2 (toelichting van de wijziging in de reactie van de gemeente op de onderdelen e, f en g op pagina 32) van dit rapport.
- de aanpassingen die in 3.2.7 van dit rapport zijn beschreven, waaronder een maximumoppervlak voor “overige voorzieningen”;
- in §3.5.1.2.3 van de toelichting zal de zin over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen van de Jaarbeurs aan de overzijde van het Merwedekanaal worden vervangen door de zin ”Als de activiteiten van de Jaarbeurs niet de volledige capaciteit nodig hebben, stelt de Jaarbeurs parkeerplaatsen binnen loopafstand beschikbaar op het jaarbeursterrein aan de zijde van de Merwedekanaalzone (P2/P4).”

De exacte aanpassingen zijn terug te vinden in §2.3 van dit rapport.

Zienswijze 30 Rabobank, Croeselaan 18

Deze zienswijze is ingediend door advocatenkantoor BarentsKrans namens de Coöperatieve Rabobank kantoorhoudende aan de Croeselaan 18 in Utrecht (verder: Rabobank).
Rabobank is eigenaar van de percelen grond die direct grenzen aan de zuidoostelijke zijden van de plandelen met de bestemming “Wonen” en de bestemming “Verkeer-Verblijfsgebied”. Rabobank is voornemens om op een deel van haar perceel nieuwe kantoorruimte, woningen, commerciële voorzieningen en ondergronds parkeren te realiseren.

1. De regels zijn rechtsonzeker en in strijd met de wet

De regels in artikel 5, lid 5.1, eerste onderdeel, van het ontwerpbestemmingsplan met randvoorwaarden voor de verlening van een omgevingsvergunning zijn niet (voldoende) objectief begrensd. Artikel 5, lid 5.4, onderdeel 2, onder b, stelt de verlening van de omgevingsvergunning voor de locaties met de functie Woongebied namelijk afhankelijk van de invulling die het college van burgemeester en wethouders geven aan de in die regels opgenomen vage, subjectieve criteria, bijvoorbeeld dat de locaties bijdragen aan (1) de doelstelling van een gezonde, stedelijke ontwikkeling en (2) de uitvoering van de gemeentelijke ambities over toegankelijkheid en over duurzaamheid. Gelet op het voorgaande is het ontwerpbestemmingsplan in strijd met artikel 7c, veertiende lid, van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet, in samenhang met artikel 3.6, eerste lid, onder c, van de Wet ruimtelijke ordening, artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) en het rechtszekerheidsbeginsel. [Onderdelen 3-6 van de zienswijze.]

Reactie
Zie §3.2 en vooral §3.2.6 en §3.2.7 van dit rapport. Dit onderdeel van de zienswijze leidt tot diverse aanpassingen van de regels.

2. Onvoldoende duidelijk welk gevolg het plan voor de Rabobank heeft
Een actuele visie over de ontwikkeling ontbreekt ten onrechte. De regels maken niet duidelijk welke bebouwing tegenover het bestuurscentrum van de Rabobank komt en welk effect die bebouwing heeft op de bestaande bebouwing van de bank. In het bijzonder had van de gemeente mogen worden verwacht dat onderzoek zou zijn verricht naar alle relevante milieuaspecten, zoals de mate van windhinder ter plaatse van het bestuurscentrum en de verkeerscapaciteit van het wegennet. Daarmee is het ontwerpbestemmingsplan is in strijd met de wettelijke systematiek, het zorgvuldigheidsbeginsel, het rechtszekerheidsbeginsel en met een goede ruimtelijke ordening. [Onderdeel 7 van de zienswijze.]

Reactie
Indiener merkt hier en in onderdeel 3 terecht op dat in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan een visie op de ontwikkeling van De Foreest ontbreekt. Deze omissie is hersteld door §2.2.4 van de toelichting uit te breiden. In §2.3.3.3 van dit rapport is de nieuwe §2.2.4 van de toelichting integraal opgenomen.
De ontwikkeling van De Foreest is overigens wel meegenomen in de onderzoeken die voor de onderbouwing van het bestemmingsplan zijn gedaan en die in hoofdstuk 3 van de toelichting besproken worden.

3. Onvoldoende belangenafweging bij keuze voor woningen op de locatie De Foreest
Op de locatie met de functie Wonen staat het ontwerpbestemmingsplan de bouw van een gebouw van met maximaal 9 bouwlagen met een totale hoogte van maximaal 30 meter toe. Deze functie legt een onevenredige beperking op de bestaande en toekomstige gebruiks- en ontwikkelingsmogelijkheden op de percelen van de Rabobank. Een onderbouwing van deze beperking en een deugdelijke belangenafweging ontbreekt.
Indiener voert ter onderbouwing van bovenstaande de volgend punten aan:
a. de functie schept een bouwmogelijkheid op zeer korte afstand van de perceelsgrens, hetgeen onder meer bezien vanuit het oogpunt van het burenrecht, privacy in de vorm van inkijk, schaduwhinder, de onmogelijkheid voor Rabobank om bestaande bouwmogelijkheden te benutten en de richtafstanden van de VNG-brochure onbegrijpelijk en onaanvaardbaar is;
b. de positionering van het smalle, hoge woongebouw op het hiervoor bedoelde perceel is vanuit planologisch en stedenbouwkundig opzicht volstrekt onbegrijpelijk en misplaatst - in het ontwerpbestemmingsplan is geen stedenbouwkundige visie of stedenbouwkundig plan te vinden waaruit blijkt hoe rekening is gehouden met de bestaande zichtlijnen, de rooilijn aan die kant van de Croeselaan, de bestaande wegenstructuur (de huidige situatie bestaande smalle groenstrook, openbaar fietspad en rijstrook van de Croeselaan worden opgeofferd) en de afscherming van bestaande en toekomstige bebouwing (het zuidelijke deel van het perceel van de Rabobank-locatie aan de Croeselaan en daar op korte termijn te realiseren bebouwing (kantoren, woningen en bijbehorende commerciële voorzieningen) worden volledig aan het zicht onttrokken);
c. het ontwerpbestemmingsplan houdt op geen enkele wijze rekening met de forse bedragen die Rabobank in de afgelopen jaren heeft geïnvesteerd in haar huisvesting in Utrecht (waaronder de bouw van het nieuwe bestuurscentrum) en de uitstraling van haar complex door onder meer de inrichting van het publieke gedeelte (brede stoep) voor het bestuurscentrum. Rabobank betreurt dat het ontwerpbestemmingsplan daar op geen enkele wijze rekening mee houdt en een brede, maar ondiepe en hoge “woondoos” pal neerzet op een niet bestaande bouwlocatie waardoor circa 40 a 45% van de Rabobank-locatie aan het zicht wordt onttrokken vanaf het maaiveld van de Croeselaan (bezien vanaf noordwestzijde) en de Van Zijstweg;
d. een gedegen verkeerskundig onderzoek ontbreekt; de Rabobank vreest een slechtere bereikbaarheid van het zuidoostelijke deel van haar perceel, omdat de in- en uitritten die toegang geven tot dit perceelgedeelte als gevolg van de voorziene ontwikkeling in het ontwerpbestemmingsplan zullen verdwijnen en omdat de Jan van Foreeststraat en de kruising met de Croeselaan overbelast zullen raken;
e. een onderzoek naar alternatieve locaties voor de realisatie van de woontoren ontbreekt, terwijl vele andere locaties meer in aanmerking komen die de belangen van de direct naastgelegen percelen niet schenden zoals dat hier wel het geval is.

[Onderdelen 8-16, 19 en 36 van de zienswijze.]

Reactie
Wij begrijpen de gevoeligheid en zorgen over de inpassing en over de ontwikkelingsmogelijkheden. Wij waarderen de inspanningen van de Rabobank ten aanzien van de zorg aan hun complex en de goede aansluiting daarvan op de omgeving.
De plaatsing van bouwblok De Foreest raakt de ontwikkelintentie van de Rabobank. In het ontwerpbestemmingsplan Beurskwartier is dan ook nog geen dichtgetimmerde stedenbouwkundige visie of een stedenbouwkundig plan opgenomen, omdat de gemeente de ontwikkeling graag in samenwerking met de Rabobank wil oppakken. De gemeente is al enige tijd met de Rabobank in gesprek over de invulling van De Foreest en de daaraan grenzende locatie. Om tot een goede inpassing te komen, willen we gezamenlijk een Stedenbouwkundig Programma van Eisen opstellen, waarin de plannen van de gemeente (Foreest) en de Rabobank (de aangrenzende locatie) op elkaar afgestemd worden. De belangen van de Rabobank zijn daarbij prominent in beeld. Het Stedenbouwkundig Programma van Eisen moet ook ingaan op de aspecten zichtbaarheid, het mengen van functies, een goede aantakking op het stedelijk weefsel met goede looproutes naar het station en dergelijke.
In het gezamenlijke proces zijn scenario's ontwikkeld waaruit blijkt dat het goed mogelijk is om zowel bouwblok De Foreest goed in te passen.
Bovenstaande neemt niet weg dat de klacht in dit onderdeel van de zienswijze dat de toelichting onvoldoende duidelijk maakt hoe de belangen van Rabobank betrokken zijn bij de keuze van de locatie terecht is, zoals we hierboven bij onderdeel 2 al hebben opgemerkt.
Hieronder gaan we in op de diverse aspecten die indiener aanvoert.

Over a (afstand tot de perceelsgrens)
De woningen van De Foreest liggen met hun voorzijde op de rooilijn, aan het trottoir van de Croeselaan. Dit komt overeen met de positionering van de woningen in de Dichterswijk.
Aan de achterzijde van het bouwblok, gezien vanaf de Croeselaan, bevinden zich de tuinen van de woningen. De woningen liggen dus niet direct tegen de kavelgrens van de Rabobank aan. Er zit, afhankelijk van de diepte van het bouwblok, ca 12 tot 15 meter tussen de woningen en de kavelgrens.

Alleen aan de twee kopzijdes (noordzijde Croeselaan en zijde Jan van Foreeststraat) komt het U-vormige bouwblok dicht bij de kavelgrens van het terrein van de Rabobank. Bij het eventueel solitair ontwikkelen van bouwblok De Foreest zal hier de wettelijke afstand van minimaal 2 meter vanuit de perceelsgrens worden aangehouden voor het bouwblok.

De woningen aan de Croeselaan en Jan van Foreeststraat worden maximaal 4 bouwlagen hoog, met uitzondering van de kop aan de kant van de Rabobank die 9 bouwlagen hoog mag worden. Door de combinatie van afstand en geringe hoogte van het grootste deel van het bouwblok blijven inkijk en schaduwwerking aanvaardbaar.

Over b en c (stedenbouwkundige inpassing)
Het blok De Foreest is geplaatst op een voor de structuur van de stad logische plek, namelijk op de plek waar men vanuit het stationsgebied (een gebied met een stedelijke ontwikkeling) de Dichterswijk binnengaat. De Dichterswijk is een woongebied met een veel lagere dichtheid en hoogte dan het stationsgebied. De overgang van de Stationsomgeving naar Dichterswijk is al in 2003 vormgegeven en vastgelegd in de Visie Kruisvaartkwartier.
Hierboven hebben we in onderdeel 2 al aangegeven dat de toelichting naar aanleiding van deze zienswijze is aangevuld. Die aanvulling bevat een uitgebreide uitleg van de stedenbouwkundige inpassing die de gemeente voor ogen heeft, een inpassing conform de Visie Kruisvaartkwartier. De aanvulling van de toelichting staat in §2.3.3.3 van dit rapport.

Hoogte en zichtbaarheid
Vanuit de zuidwest richting (zijde Dichterswijk) wordt de zichtbaarheid van het Rabobankterrein bij het bebouwen van de plot De Foreest minder, zoals indiener aangeeft. Echter, vanuit de richting Van

Zijstweg en vanuit het noordelijke deel van de Croeselaan ligt het Rabobankterrein onverminderd goed in het zicht. Zie verder de aanvulling van de toelichting in §2.3.3.3 van dit rapport.

Over d (verkeersstructuur)
In de hierboven genoemde aanvulling van de toelichting is ook een beschrijving van de toekomstige verkeersstructuur opgenomen, zie §2.3.3.3 van dit rapport.
Indiener wijst er overigens terecht op dat De Foreest is geprojecteerd over de huidige in- en uitrit van het parkeerterrein aan de Croeselaan. Voordat we deze ontwikkeling kunnen realiseren zal de gemeente met de Rabobank onderzoeken wat de beste plek is voor een alternatieve ontsluiting van het parkeerterrein. Daarvoor bestaan diverse mogelijkheden.
Over de overbelasting van de kruising Croeselaan – Jan van Foreeststraat kan worden opgemerkt dat voor het bestemmingsplan HOV-baan Dichterswijk onderzoek is gedaan naar de doorstroming (bijlage 14 Onderzoek doorstroming Busbaan Dichterswijk bij het ontwerp bestemmingsplan) waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van Beurskwartier 1 en dan alleen met het parkeren van deelauto's op de plot en ook met andere ontwikkelingen in het gebied, zoals het Kruisvaartkwartier. Voor De Foreest geldt dat voor deze ontwikkeling geen extra parkeerplaatsen gerealiseerd worden die effect hebben op deze kruising.

Over e (onderzoek alternatieve locatie voor De Foreest ontbreekt)
De locatie De Foreest is een logische locatie voor het plaatsen van bouwblok De Foreest, zie onze reactie over b en c. De locatie van het bouwblok De Foreest voldoet ook aan een belangrijke wens van een deel van de bewoners Croeselaan die vanwege de ontwikkeling Beurskwartier hun woning moeten verlaten; zij willen binnen het gebied en aan de Croeselaan blijven wonen.
De locatie De Foreest is vanuit deze twee invalshoeken de aangewezen locatie voor het plaatsen van het woningbouwblok, zodat er geen reden was om naar een alternatief te zoeken.

Bij het onderzoek naar een creatieve inpassing van de woningen aan de Croeselaan naar aanleiding van het amendement A2017/69: Creatieve inpassing woningen Croeselaan, 7 december 2017), is als alternatief wel de mogelijkheid onderzocht om de bestaande woningen te vervangen door woningen in de directe omgeving. In dat onderzoek kwam de locatie De Foreest als passende locatie naar voren. Dat blijkt uit de conclusie van dat rapport waarin onder meer het volgende staat:
"Binnen het plangebied Beurskwartier worden woningen gebouwd in alle categorieën: klein en groot, (sociale) huur en koop in compacte hoog stedelijke bouwblokken. In principe kan de ontwikkeling van het Beurskwartier zo worden gefaseerd, dat huidige bewoners in het gebied kunnen blijven. Echter direct grenzend aan het Beurskwartier is er de mogelijkheid om beneden-bovenwoningen te realiseren, vergelijkbaar met de bestaande woningen. Dit is de locatie Croeselaan-Jan van Foreeststraat."

4. Strijdigheid beheersverordening

De ontwikkeling die het ontwerpbestemmingsplan voorziet op de locatie De Foreest is in strijd met de nu geldende beheersverordening. Rabobank vindt dat dat niet juist is. [Onderdeel 17 van de zienswijze.]

Reactie
De reden om een nieuw bestemmingsplan vast te stellen is nu juist dat de gemeente een ontwikkeling mogelijk wil maken die niet past binnen de bestaande planologische regelingen.

5. Planschade

De vaststelling van het ontwerpbestemmingsplan zal gezien het voorgaande leiden tot grote schade voor Rabobank. Deze schade komt voor vergoeding in aanmerking op grond van artikel 6.1 Wro. Uit de toelichting blijkt niet dat een adequate planschaderisicoanalyse ter zake van deze schade heeft plaatsgevonden. Bovendien ontbreekt de in de toelichting benoemde planschaderisicoanalyse als bijlage bij de toelichting. De economische uitvoerbaarheid van het ontwerpbestemmingsplan is dan ook onzeker. [Onderdeel 18 van de zienswijze.]

Reactie
De kosten van eventuele planschade zijn opgenomen in de grondexploitatie. Dat werd als vanzelfsprekend beschouwd en daarom besteedt de toelichting daar geen aandacht aan. Omdat de gemeente planschaderisicoanalyses heeft laten opstellen door een deskundige, had het in de rede gelegen de uitkomst van die analyses in de toelichting te vermelden en de betreffende analyses als bijlage daarbij te voegen. Indiener wijst daar terecht op.
Uit de planschaderisicoanalyse van het plandeel Beurskwartier blijkt dat de deskundige enige vermindering van zonlichttoetreding voor de Rabobank verwachten, maar dat die vermindering geen waardedaling van de onroerende zaak tot gevolg heeft "en daarmee dan ook geen risico's op voor vergoeding in aanmerking komende planschade".
De deskundige heeft, conform de opdracht van de gemeente, het perceel van de Rabobank niet betrokken in de planschaderisicoanalyse van De Foreest. Dat was niet nodig, gezien de uitkomst van de analyse van het Beurskwartier. Door de ligging van de Rabobank, ten noorden van De Foreest, spelen bezonningsaspecten nauwelijks een rol en gezien het planologisch gebruik, kantoor, is een grote schade, zoals indiener meent, niet te verwachten. Een tweede reden om het perceel van de Rabo niet mee te nemen was dat de Rabobank zelf ontwikkelingen van het gebied rond De Foreest wil initiëren. Die ontwikkelingen kunnen mogelijk compensatie bieden voor eventuele schade als gevolg van De Foreest, maar daar valt op dit moment nog niks over te zeggen, zodat in een planschaderisicoanalyse alleen de nadelen en niet de voordelen betrokken hadden kunnen worden.
De conclusie van bovenstaande is

- *dat de toelichting aangevuld moet worden met een korte uitleg over planschade en dat de planschaderisicoanalyses daar als bijlage bijgevoegd moeten worden;*
- *dat er geen reden is om grote schade voor de Rabobank te verwachten,*

dat de grondexploitatie voorziet in planschade, zodat de financiële en economische uitvoerbaarheid geborgd is.

6. Strijd met de Wegenwet

De voorziene ontwikkeling in het ontwerpbestemmingsplan heeft als gevolg dat wegen worden onttrokken aan de openbaarheid. De realisatie van de voorziene woningbouw maakt het gebruik van de wegen voor het openbaar verkeer aan onder meer de Croeselaan immers onmogelijk. Voor zover Rabobank heeft kunnen nagaan, heeft de gemeenteraad nog geen besluit genomen om wegen aan de openbaarheid te onttrekken, wat in strijd is met artikel 9, eerste lid, van de Wegenwet. Gelet op de in deze zienswijze opgenomen aspecten is het bovendien niet waarschijnlijk dat een dergelijk onttrekkingsbesluit in alle redelijkheid zou kunnen worden genomen. [Onderdeel 20 van de zienswijze.]

Reactie
Een weg houdt op openbaar te zijn, als dat gebeurt op de manier die de Wegenwet voorschrijft. De gemeente moet artikel 9 van die wet toepassen, als de gemeente de openbaarheid van de weg wil beëindigen. Anders dan indiener aanvoert heeft het vaststellen van het bestemmingsplan geen gevolg voor het openbaar zijn van de weg in de zin van de Wegenwet.
De onttrekking vindt feitelijk plaats, zodra, bijvoorbeeld door hekken of door op de weg te bouwen, het gebruik van die locatie als deel van de openbare weg onmogelijk wordt gemaakt. De gemeente moet er dus voor zorgen dat tijdig een besluit op grond van artikel 9 van de Wegenwet wordt genomen, zodat de feitelijke onttrekking in overeenstemming is met die wet. Als de gemeente zo'n besluit nu zou nemen, dan zou dat besluit in conflict komen met de huidige feitelijke situatie. Dat zou tot onnodige verwarring leiden.

7. Parkeergelegenheid onvoldoende gewaarborgd

Het ontwerpbestemmingsplan voorziet niet in voldoende parkeergelegenheid en is daarmee in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Er is al een tekort in de omgeving van het plangebied. Dat tekort is ten onrechte niet meegenomen in de berekening van de parkeerbehoefte. Bovendien heeft de gemeenteraad niet kunnen volstaan met het standpunt dat de parkeerplaatsen die gebruikers en bezoekers van het plangebied nodig hebben, beschikbaar zijn op het parkeerterrein aan de Jaarbeurs aan de overzijde van het Merwedekanaal en in een gemeentelijke P+R garage.

De locatie “De Foreest” is te klein om de parkeerbehoefte van die locatie te kunnen opvangen. [Onderdeel 21, 22 en 24 van de zienswijze.]

Reactie
Zie §3.3 van dit rapport.
Voor De Foreest geldt dat hier geen parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Globaal geldt dat De Foreest hetzelfde parkeerconcept kent als Beurskwartier 1, dus alleen parkeerplaatsen voor deelauto’s in het gebied en parkeren op afstand. De bewoners van De Foreest maken voor de deelauto’s gebruik van de voorzieningen van Beurskwartier 1. Een uitgebreide toelichting op het parkeren voor De Foreest is opgenomen in de toelichting op het Bestemmingsplan (§3.5.1.2).

8. Verwijzing naar beleidsregels is niet correct
In artikel 8, lid 8.1, onder 3, van de regels van het ontwerpbestemmingsplan ontbreekt een verwijzing naar concrete beleidsregels. [Onderdeel 23 van de zienswijze.]

Reactie
Zie §3.3.3.4, onderdeel 4, van dit rapport.

9. Geluid
In §3.5.3.2 van de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan wordt de algemene conclusie getrokken dat de voorziene ontwikkeling kan worden gerealiseerd binnen de regels en de eisen van de Wet geluidhinder en het gemeentelijk geluidbeleid. Rabobank stelt dat het ontwerpbestemmingsplan in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en geeft daarvoor de volgende onderbouwing:

a. er is een veelheid aan geluidsbronnen, niet alleen diverse vormen van verkeer, maar ook die van de nabijgelegen Jaarbeurshallen met (i) geluid afkomstig van buitenactiviteiten, waaronder laad- en losactiviteiten; (ii) geluid afkomstig van apparatuur op het dak en (iii) geluid als gevolg van muziekevenementen;
b. ondanks de veelheid aan geluidbronnen en de cumulatieve effecten hiervan voorziet het ontwerpbestemmingsplan in geluidgevoelige bestemmingen, zoals bedoeld in de Wet geluidhinder, namelijk de realisatie van een groot aantal woningen;
c. in §3.5.4 2 en §3.5.4.3 van de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan staat dat het langtijdgemiddelde geluidniveau van de expeditiestraat en de vele installaties op de Jaarbeurshallen respectievelijk het langtijdgemiddelde geluidniveau veroorzaakt door de gebruikers van het parkeerterrein van de Rabobank ver boven de richtwaarde voor een rustig woongebied ligt langtijdgemiddelde geluidniveaus veroorzaken die in het hele plangebied ver boven de richtwaarde liggen;
d. in artikel 5, lid 5.4, onderdeel 2, onder a, en in artikel 6, lid 6.3, onderdeel 2, aanhef en onder a, is weliswaar als voorwaarde opgenomen dat bepaalde geluidsniveaus in acht moeten worden genomen, maar in het ontwerpbestemmingsplan is ten onrechte niet nader onderzocht op welke wijze kan worden voldaan aan de normen uit het Activiteitenbesluit milieubeheer voor het langtijdgemiddelde geluidniveau als gevolg van onder meer (i) de bedrijfsvoering van de Jaarbeurs en (ii) het nabijgelegen parkeerterrein van Rabobank, aangezien het parkeerterrein niet is afgesloten of overdekt.

[Onderdeel 25-30 van de zienswijze.]

Reactie
De geluiden die indiener onder a noemt zijn niet goed geborgd in de regels. Zie onze reactie op onderdeel 2 van zienswijze 15 op pagina 60 en op onderdeel 2, onder c, van zienswijze 29. De aanpassing van artikel 5, lid 5.4, die daarin is aangegeven, zal ook doorgevoerd worden in artikel 6, lid 6.3, zodat een ongewijzigde voortzetting van het gebruik van het parkeerterrein van de Rabobank dat grenst aan de locatie De Foreest op dezelfde manier gewaarborgd wordt.
Indiener wijst ten onrechte op de normen van het Activiteitenbesluit. Die normen zijn van toepassing op de bedrijfsactiviteiten, in het geval van dit bestemmingsplan bijvoorbeeld van de Jaarbeurs. Het bouwen van een woningcomplex wordt niet aan die normen getoetst. Daarom zijn in de regels zelf de geluidsniveaus vastgelegd. De bouwer van zo’n complex is daar wel aan gebonden

en moet aan de hand van een onderzoek dat door deskundigen is verricht laten zien dat het te bouwen gebouw aan de regels voldoet.

10. Aantasting groen

Rabobank voert aan dat het plandeel met de functie “Wonen” ten koste gaat van de groenstrook gelegen op de hoek van de Croeselaan en de Jan van Foreestraat. Het verwijderen van groen leidt tot een onaanvaardbare aantasting van de groene structuur in de omgeving en tot een verslechtering van het leefklimaat, onder meer omdat het bestaande groen bijdraagt aan de kwaliteit van de lucht. Dat is ook in strijd met het gemeentelijke groenstructuurplan “Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030”, vastgesteld op 8 maart 2018, dat als doel heeft het bestaande stedelijk groen dient te worden beschermd en verbeterd en een samenhangende groenstructuur dient te worden ontwikkeld door de groene gebieden om de stad te verbinden met de parken in de stad. Als gevolg van de voorziene ontwikkeling in het ontwerpbestemmingsplan wordt het groene karakter van de omgeving en het gebruik van het groen verslechterd. Bovendien ontbreekt een (deugdelijk) groencompensatieplan. [Onderdelen 31 en 32 van de zienswijze.]

Reactie
Onderdelen van het plangebied voor de Rabobank vallen inderdaad binnen de stedelijke groenstructuur, zoals opgenomen in de Actualisatie Groenstructuurplan, vastgesteld op 8 maart 2018. Voor deze delen van het plangebied geldt dat bestaande elementen van de stedelijke groenstructuur en de hoofdbomenstructuur worden beschermd. Vermengen van het stedelijk groen met andere stedelijke functies is in principe mogelijk. Voorwaarde hiervoor is dat het groene karakter, de kwaliteiten en het gebruik van het groen worden behouden of verbeterd.
Bij de inrichting van het (bestaande en nieuwe) groen in het gebied zal rekening worden gehouden met de vijf hoofdopgaven uit de Actualisatie Groenstructuurplan.
Zie verder de reactie op zienswijze 19, onderdeel 6, op pagina 70, die ook ingaat op het belang van het groen op de locatie De Foreest. Dit onderdeel leidt tot aanpassing van de toelichting.

11. Strijd met de hoogbouwvisie

De toegestane maximale bouwhoogten van 30 meter, respectievelijk 45 meter en 90 meter binnen de plandelen met de bestemming “Wonen” en 'Woongebied” van het ontwerpbestemmingsplan zijn in strijd zijn met de uitgangspunten in de hoogbouwvisie (vastgesteld op 13 januari 2005). Rabobank vindt het bovendien opmerkelijk dat het ontwerpbestemmingsplan voorziet in de realisatie van gebouwen met maximaal toegestane bouwhoogten die aanzienlijk hoger zijn dan de maximaal toegestane bouwhoogten ter plaatse van een groot deel van de percelen van Rabobank. [Onderdeel 7 van de zienswijze.]

Reactie
De gemeente heeft op 7 december 2017 de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein vastgesteld, waarin nieuw beleid is opgenomen voor de ontwikkeling van het plangebied, waarbij ook de uitgangspunten voor hoogbouw zijn geformuleerd. Daarmee is het hoogbouwbeleid voor het plangebied geactualiseerd en blijft de Hoogbouwvisie voor dit aspect buiten toepassing. Het valt overigens te betwisten of de hoogbouw in strijd is met die visie. Ook het masterplan Stationsgebied voorzag overigens al hoogbouw in het plangebied.

12. Luchtkwaliteit

In §3.5.6 van de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan staat dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling. Rabobank trekt deze conclusie in twijfel. Daartoe stelt zij dat het onderzoek naar de gevolgen van het ontwerpbestemmingsplan voor de luchtkwaliteit, dat aan het ontwerpbestemmingsplan ten grondslag is gelegd, gebrekkig en onvolledig is. Uit het onderzoek naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit kan niet worden afgeleid dat aan de wettelijke normen wordt voldaan. Bovendien zijn in dat onderzoek uitsluitend de hoofdwegen onderzocht en niet de wegen rondom de percelen van Rabobank. [Onderdeel 35 van de zienswijze.]

Reactie
Indiener geeft helaas niet aan welke wettelijke normen het plan naar zijn mening niet voldoet. Wij menen dat het plan wel voldoet aan de wet. In aanvulling op de toelichting merken we daarbij het volgende op. Sinds 2017 wordt overal in Utrecht voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Dit wordt in de uitgevoerde luchtbeoordeling Beurskwartier ook aangetoond voor de hoofdwegen, waarover het verkeer van en naar het Beurskwartier zich afwikkelt. De hoogste berekende waarde (langs de Ds. M.L. Kinglaan) bedraagt voor het rekenjaar 2020 respectievelijk voor stikstofdioxide 35,4 µg/m³, voor fijnstof PM10 21,7 µg/m³ en voor fijnstof PM2,5 13,7 µg/m³. Voor het rekenjaar 2030 bedraagt de hoogste berekende waarde (eveneens langs de Ds. M.L. Kinglaan) respectievelijk voor stikstofdioxide 22,1 µg//m³, voor fijnstof PM10 19,0 µg//m³ en voor fijnstof PM2,5 10,9 µg/m³. De concentratie langs wegen is opgebouwd uit een achtergrondconcentratie en een verkeersbijdrage en wordt medebepaald door omgevingskenmerken. Wanneer langs de hoofdwegen (met grote verkeersintensiteiten) de luchtkwaliteit ruimschoots voldoet aan de grenswaarden in de rekenjaren 2020 en 2030, dan kan worden uitgesloten dat op de wegen rondom de percelen van de Rabobank niet zou worden voldaan aan de grenswaarden. Daarom zijn deze wegen ook niet meegenomen in de opgestelde luchtbeoordeling van 13 mei 2020 (bijlage 5 bij de toelichting).

13. Gebrekkig onderzoek
Uit het bovenstaande blijkt dat diverse onderzoeken, waaronder het akoestisch onderzoek, het parkeeronderzoek en het onderzoek naar de luchtkwaliteit, gebrekkig zijn uitgevoerd of opgesteld. Dit geldt echter voor meerdere onderzoeken, zoals onder meer met betrekking tot externe veiligheid en flora- en fauna. Rabobank maakt zich dan ook zorgen over de zorgvuldigheid van de totstandkoming en de inhoud van het ontwerpbestemmingsplan, het ontwerp MER-besluit en het Ontwerp Hogere Waarden-besluit.
Een deugdelijk onderzoek naar de gevolgen van de ontwikkeling van De Foreest op de bezonning van de percelen van Rabobank ontbreekt.
[Onderdeel 37 en 39 van de zienswijze.]

Reactie
De onderzoeken voor geluid, parkeren en luchtkwaliteit zijn al eerder besproken. Indiener maakt niet duidelijk welke gebreken in andere onderzoeken indiener bezorgd maken of welke belangen van indiener daarmee in de knel komen. De zorgen van indiener kan de gemeente dan ook helaas niet wegnemen. De gemeente is van mening dat de onderzoeken correct zijn uitgevoerd en de onderbouwing van de genoemde besluiten voldoende kunnen dragen.
Over flora- en faunaonderzoek: zie de reactie op onderdeel 6 van zienswijze 15 op pagina 61. Dit aspect leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
Een bezonningstudie naar het effect van De Foreest op de bezonning is, zeker in deze fase van planvorming, niet nodig. Door de noordelijke ligging van de Rabobank ten opzichte van De Foreest is er geen of een hooguit een gering het effect van de hogere bebouwing in de kop van De Foreest op de Rabobank te verwachten.

14. Het bestemmingsplan is niet uitvoerbaar
Rabobank twijfelt voorts aan de uitvoerbaarheid van het ontwerpbestemmingsplan. Dit geldt zowel voor de financiële uitvoerbaarheid als voor de juridische en feitelijke uitvoerbaarheid. [Onderdeel 38 van de zienswijze.]

Reactie
Voor de integrale gebiedsontwikkeling van het plangebied Beurskwartier 1 is op basis van de beschreven uitgangspunten een grondexploitatie opgesteld. In deze grondexploitatie worden de kosten en opbrengsten geraamd, en wordt het verwachte resultaat van de gebiedsontwikkeling bepaald. De conclusie van de grondexploitatie is dat de kosten worden gedekt door de opbrengsten van deze gebiedsontwikkeling. Dit bestemmingsplan is daarmee financieel uitvoerbaar.
Het is niet duidelijk of de twijfels van indiener over de juridische uitvoerbaarheid de plansystematiek betreffen of iets anders. De plansystematiek is in §3.2 van dit rapport uitgebreid besproken en ook de aanpassingen die de gemeente in het ontwerp aanbrengt om de

uitvoerbaarheid te verbeteren. Het bestemmingsplan is als toetsingskader voor het vergunnen van de beoogde ontwikkelingen en het binnen kaders toestaan van activiteiten uitvoerbaar.

Conclusie

Naar aanleiding van deze zienswijze zijn de volgende aanpassingen in het plan gemaakt:

- de toelichting is uitgebreid met een paragraaf over de stedenbouwkundige inpassing van de De Foreest, zie §2.3.3.3 van dit rapport;
- de regels zijn verduidelijkt, zoals besproken in §3.2.6 en §3.2.7 van dit rapport; in §2.3.1.1 van dit rapport is het gewijzigde artikel 5 opgenomen en ook de andere wijzigingen die in §3.2.7 zijn genoemd zijn doorgevoerd;
- aan de artikelen 5 (zie §2.3.1.1 van dit rapport) en 6 (zie §2.3.1.2 van dit rapport) is in respectievelijk lid 5.5, onderdelen 1.f en g, en lid 6.3, onderdeel 2.a, een regel toegevoegd die borgt dat de geluidbelasting op voor nieuwe woningen, ook door piekgeluiden, van de Jaarbeurs, de kantoren aan de Graadt van Roggenweg en het parkeerterrein van de Rabobank op een aanvaardbaar niveau blijft;
- in §3.7.2 van de toelichting is een alinea over planschade opgenomen, zie §2.3.3.5 van dit rapport en de daarbij horende rapporten zijn als bijlage toegevoegd, zie §2.3.3.6;
- §3.5.7.4 van de toelichting wordt geactualiseerd met de resultaten van het aanvullende onderzoek naar de huismus in en rond De Foreest, zie §2.3.3.4 van dit rapport.

Zienswijze 31 [bewoner Croeselaan]

Indiener heeft na 12 jaar ingeschreven te zijn bij woningnet haar woning aan de Croeselaan via Portaal gekregen. Een woning voor het leven! Indiener wil er nooit meer weg. Een prachtig huis, met ruime tuin, in een mooie straat en gezellige buurt waar indiener veel contact mee heeft.

1. Geen sloop van de woningen

Indiener voert de volgende argumenten tegen sloop aan:

a. Er is geen noodzaak, want de nieuwbouwwijk kan gebouwd worden zonder sloop.
b. Sloop kost enorm veel in alle opzichten. Baten zijn er niet, behoudens een hondenuitlaatplek.
c. De gemeente gaat minder bouwen (past dat wel in het bestemmingsplan?), dus de woningnood kan geen reden zijn.
d. Het zijn prachtige woningen die een mooie sfeer aan het gebied geven. Dit komt ook de sociale cohesie en veiligheid ten goede. Dit komt nooit meer terug als er gesloopt wordt.
e. Er zijn alternatieven. De gemeente spreekt daar niet meer over sinds De Foreest is bedacht. De gemeente heeft het bewonersalternatief, plan Kurstjens, te makkelijk naast zich neergelegd, omdat er "niet aan de opdracht" was voldaan. De omgeving rond Croeselaan was onderdeel van het ontwerp en hierop is het "afgeschoten." Volgens Indiener is er sprake van tunnelvisie.
f. Sloop van onze woningen in ruil voor een parkje ter grootte van een voetbalveld is disproportioneel. Er zijn andere plekken te vinden in het nieuwe Beurskwartier, bijvoorbeeld in combinatie met de jaarbeursplannen of in het alternatieve ontwerp van de bewoners.

Reactie
Zie §3.1.3.1 van dit rapport.

2. De vervangende woningen die de gemeente wil aanbieden zijn niet gelijkwaardig

Indiener woont in een benedenhuis met 3 slaapkamers en een grote tuin van bijna 50m^2.
De gemeente kijkt alleen naar De Foreest als het gaat om vervangende woningen. Alternatieven zijn nog niet in beeld, zoals de voorrang op de nieuwe te bouwen sociale woningen (40% was het uitgangspunt, dat moet ook de uitkomst zijn) in het Beurskwartier.
De woningen in de Foreest zullen niet gelijkwaardig zijn: kleiner, minder kamers, geen recht op een tuin. Een jaar geleden werd ons verteld dat we ons geen zorgen hoefden te maken omdat hoogbouw niet past in de omgevingsvisie. Inmiddels wordt De Foreest 6 verdiepingen hoog, wat meer op een flat lijkt. Dat kan geen gelijkwaardige vervanging zijn voor de benedenwoning van indiener.

Reactie
Zie §3.1.3.1 van dit rapport.

3. Participatie over De Foreest geeft geen vertrouwen
Indiener heeft geen vertrouwen in de bewonersparticipatie over de ontwikkeling van de Foreest. De gemeente zendt enkel mededelingen en doet niets met wat zij ontvangt. De gemeente heeft bewoners niet betrokken bij het bestemmingsplan of het ontwerp voor De Foreest of bij het zoeken naar alternatieve sociale woningen in het Beurskwartier voor de huidige bewoners.

Reactie
De gemeente betreurt het dat indiener geen vertrouwen heeft in de bewonersparticipatie voor De Foreest. De gemeente heeft in diverse (digitale) bijeenkomsten de bewoners betrokken bij de inhoud van dit bestemmingsplan. Zoals dit bestemmingsplan ook aangeeft, ligt er nog geen ontwerp voor De Foreest. De participatie over de stedenbouwkundige plannen voor de Foreest en voor het Beurskwartier vindt nog plaats.
In voorbereiding hierop heeft de gemeente individuele gesprekken met de desbetreffende bewoners van de Croeselaan e.o. gevoerd om te inventariseren wie behoefte heeft om hierbij te worden betrokken. Daarnaast heeft de gemeente door de individuele gesprekken al in een vroeg stadium een beeld van de wensen van de huidige bewoners die in de toekomst naar De Foreest of het Beurskwartier willen verhuizen.

4. Zorgen en vragen
De sociale, financiële en mentale gevolgen voor alle bewoners zijn groot wanneer onze huizen en onze buurt verdwijnen. Indiener wil zien dat haar gesprekspartners van de gemeente dat beseffen. Zij illustreert de gevolgen als volgt: “Kan mijn kind in de toekomst veilig en gezond in haar huidige buurt opgroeien en op haar huidige school blijven? Kan zij nog wel veilig buiten spelen met haar vriendjes uit de buurt? Zal er mogelijk gezondheidsschade zijn ten gevolge van de vervuilde grond (Foreest), geluidshinder en luchtverontreiniging? Wil ik nog wel op zo'n plek wonen in de toekomst? Het buurtje waarin mijn dochter nu opgroeit, geworteld is en iedereen kent, zal verdwijnen. Dit heeft negatieve gevolgen voor haar, mijzelf en mijn partner.”

Reactie
De gemeente is zich bewust van de gevolgen die de sloop en transformatie van de woningen met zich meebrengen. Om die reden voert de gemeente individuele gesprekken met de desbetreffende bewoners van de Croeselaan e.o., zodat eventuele zorgen en vragen kunnen worden gedeeld en naar oplossingen gezocht kan worden.
Het Sociaal Afsprakenkader zal hiervoor ook inzicht bieden. Zie ook §3.1van dit rapport.

Conclusie
Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp.

Zienswijze 32 [bewoner Veemarktstraat]

1. De behoefte voor een groot park op de plaats van de woningen aan de Croeselaan nu
De Jaarbeurs gaat een park ontwikkelen op het dak van zijn enorme hallen met een grootte waarbij het park waar onze woningen voor moeten wijken in het niet valt. De noodzaak voor de sloop van de mooie huizen voor een veel kleiner park op de plaats van onze woningen valt hierbij weg. Indiener vindt het niet juist dat bij de bespreking van de alternatieven die naar aanleiding van amendement 2017/73 zijn opgesteld de bewoners en de gemeenteraad niet zijn ingelicht over die Jaarbeursplannen, terwijl de ambtenaren en het college van de gemeente de hoogte geweest moeten zijn van die plannen.
Het park zal niet alleen in de schaduw staan van een hoogbouw die niet past in de stad en zijn vergelijking hier niet kent, het park zal voor eeuwig een symbool zijn voor hoe een goed functionerende gemeenschap met diepe wortels in het gebied is behandeld door zijn eigen overheid, met als oorzaak ambtelijke en politiek spel.

Reactie
Over de noodzaak van het park: zie paragraaf 3.1.2 van dit rapport.
Het amendement 2017/73 is destijds verworpen. Indiener bedoelt waarschijnlijk amendement 2017/69. De plannen van de Jaarbeurs waren op dat moment van het onderzoek naar de mogelijkheden voor een creatieve inpassing nog niet bekend. Het Masterplan 2.0 van de Jaarbeurs (De Nieuwe Jaarbeurs) is pas in oktober 2019 aan de gemeente gepresenteerd.

2. Stedelijke ontwikkeling met achterhaalde uitgangspunten
Terwijl ons college zich inzet op hoge inkomens rond het traditionele centrum van de stad, stijgt de wachttijd exponentieel op de sociale huurmarkt. Met prijzen zoals voorspeld, €7.000 per vierkante meter voor koopwoningen in het gebied, rijst de vraag voor wie hier nou echt gebouwd gaat worden, voor de lokale vraag of voor mensen die vlakbij treinverbindingen wonen in Amsterdam, Rotterdam of Den Haag? Dit in een economische onzekere situatie voor velen in onze stad en in ons land en waarbij het gebruik van OV voor woon-werkverkeer duidelijk in kwestie wordt getrokken. Het beoogde gebruik van OV door de nieuwe bewoners is nu ingehaald door de realiteit waarbij OV wordt vermeden en er meer 2e hands auto's worden verkocht. Parkeernormen en de verkeersaders rond het project zijn hierbij ook achterhaald. Het project en zijn omvang wordt hierbij uiterst onverantwoordelijk en gaat een te grote druk zijn op bestaande infrastructuur.

Reactie
De vraag naar woningen is landelijk, maar zeker ook in de gemeente Utrecht, heel groot. De gemeente wil een bijdrage leveren aan het oplossen van het woningtekort met een gevarieerd woningaanbod. In 2016 is de Ruimtelijke Strategie Utrecht vastgesteld waarin de binnenstedelijke groei van het aantal woningen als beleid is geformuleerd. Dat beleid is overgenomen in de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) 2040, dat overigens nog vastgesteld moet worden door de gemeenteraad. Zie ook het antwoord op onderdeel 1 van zienswijze 9 op pagina 54.
De verwachting is niet dat dit beleid door de coronacrisis wezenlijk gaat veranderen.
Met een goede inrichting van het gebied wil de gemeente de risico's op gezondheidsproblemen, waar indiener zijn zorgen over uit, voorkomen. Zie ook het antwoord op onderdeel 9d van zienswijze 21 op pagina 74.

3. Ambitie "Healthy Urban Living" en geluidsnormen
Indiener ziet niet in hoe de ambitie "gezond stedelijk leven" waargemaakt kan worden in een gebied dat al 15 jaar te maken heeft en nog 15 jaar te maken krijgt met een grote transformatie. Bij die transformatie hoort ook bouwoverlast, en bij de aantallen woningen ook een verkeersoverlast laat staan overlast van horeca. Dit nog los van de Jaarbeurs waarbij het businessmodel van nachtelijke muziekevenementen een belangrijk deel van zijn strategie is geweest in de afgelopen jaren. Recentelijk heeft de gemeente dit ook ingezien, maar ten onrechte niet betrokken bij de besluitvorming.
Gezond stedelijk leven werkt ook niet tijdens de pandemie waarin wij ons bevinden, er zijn tal van wetenschappelijke artikelen waaruit blijkt dat extreem verdichte wijken, met veel gedeelde ingangen, liften en trappen, juist hebben gezorgd voor een snelle verspreiding van het covid-19 virus.
Ook het oprekken van de geluidsnormen geeft twijfel, hoewel de gemeente vaststelt dat dit door verkeer komt op de Croeselaan is dit in twijfel te trekken door de gereduceerde snelheid in de straat (30km) en de ingevoerde knip. Waar de geluidsnormen wel geschaad worden is door evenementen op het plein voor het station en bij de Jaarbeurs naast de 15 jaar bouwoverlast. Hier lijkt weer op non transparante wijze een besluit beïnvloed te worden door het ambtelijk bestuur en het college.

Indiener legt ten onrechte de relatie tussen bouwoverlast en de ambitie "gezond stedelijk leven."
Ook al neemt de transformatie een groot aantal jaren in beslag, dan nog kan de ambitie waargemaakt worden door de bouw van goede woningen met de voorzieningen en vormen van vervoer die voor een gezond stedelijk leven nodig zijn.
De hallen van de Jaarbeurs, waarin evenementen plaatsvinden vallen buiten dit bestemmingsplan.

De aanname dat de gemeente geluidnormen oprekt is niet juist. In artikel 5, lid 5.5, onder 1f (versie vaststelling, ontwerp: lid 5.4, onder 2a), is geregeld dat de geluidsbelasting op de gevels van nieuwbouw als gevolg van activiteiten van de Jaarbeurs aan de normen moet voldoen. De Wet geluidhinder biedt de mogelijkheid om hogere grenswaarden voor het verkeerslawaai vast te stellen, omdat binnenstedelijke ontwikkelingen wenselijk zijn, maar vaak niet mogelijk zijn met toepassing de voorkeursgrenswaarde.

4. Ambitie College 35% Sociaal
Hoewel ons college en regerende coalitie 35% sociale woningen als ambitie heeft, is dit nog op geen enkel project tijdens deze bestuursperiode gelukt. Sterker nog: onze sociale woningen worden gesloopt voor een park dat best een andere vorm kan hebben om de woningen en buurt samenleving te behouden. Met een ander plan kunnen er nog steeds substantiële hoeveelheden sociale woningen gebouwd worden als aanwinst en oplossing voor de stad. Hoewel de vraag voor starterswoningen stijgt en Utrecht populairder dan ooit is, heeft dit college een groei naar een 11-jarige wachtlijst gedoogd.

Reactie
Zie de reactie op onderdeel 1 van zienswijze 9 op pagina 54.

5. Onduidelijkheid van het project in tijdelijkheid en veiligheid
Volgens de planning in het Beurskwartier gaat er plot voor plot 15 jaar gebouwd worden. De huidige bewoners hebben ervaring met jarenlang overlast door bouwactiviteiten en willen zorgen dat dit in heroverweging wordt genomen. Indiener hoopt te kunnen blijven wonen waar hij woont, maar ook voor de toekomstige buren maakt hij zich zorgen. Kinderen met concentratie problematiek, maar ook zorgmedewerkers met nachtdiensten, of mensen die van huis werken, er zal geen rust te vinden zijn.
Er is een duidelijk plan nodig, waarin onderwerpen zoals rustperiodes, een opgeruimde openbare ruimte, groenbeheer, verkeersveiligheid, bereikbaarheid voor mensen met fysieke beperkingen, handhaving, kennisdeling om overlast te voorkomen met best practices geregeld zijn. En misschien wel het allerbelangrijkste: bewoners moeten een rechtspositie krijgen binnen het participatieproces, waardoor participatie een vorm van overleg wordt en geen informatievoorziening. Zodat bouwbedrijven en overheden geen bedreiging vormen maar partners zijn. Zonder deze duidelijke rol voor bewoners, zal het 15 jaar lang afzien worden voor de bewoners in het project.

Reactie
De ontwikkelstrategie, de planning voor de realisatie van het Beurskwartier zal nader worden uitgewerkt in het stedenbouwkundig plan. Ook zullen de door u genoemde onderwerpen, zoals groenbeheer, bereikbaarheid voor mensen met fysieke beperkingen daarin een zal de inrichting van de openbare ruimte daarin vorm krijgen. Bij de totstandkoming van het stedenbouwkundig plan zal uitgebreide participatie plaatsvinden en zeker niet slechts informatievoorziening. Directe omwonenden zullen hier met post die deur aan deur wordt bezorgd voor worden uitgenodigd.

Bouwoverlast is een aspect van uitvoering van een bestemmingsplan dat buiten de reikwijdte van deze procedure valt. Als reactie op dit aspect kunnen we op dit moment alleen onderstaande informatie aanbieden.
Nagenoeg elk bouwproject gaat gepaard met overlast. Deze overlast is tijdelijk en kan niet in een bestemmingsplan worden beperkt of gereguleerd.
Een de bouwer zich houden aan de verordening van de gemeente Utrecht. Op grond van de omvang en ligging van het project moet een bouwer een bouwveiligheidsplan opstellen. Daarin is onder meer aandacht voor: een omgevingsscan, een risicoanalyse, bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en gezondheid, een communicatieplan, sloop- en bouwveiligheid, een faseringsplan. De gemeente toetst het plan in ieder geval bij de omgevingsvergunning. Ontwikkelaar, aannemer, gemeente en een vertegenwoordiging van omwonenden gaan gezamenlijk tijdig in overleg om de bouwlogistiek te bespreken. Meer over het bouwveiligheidsplan en wat er allemaal in moet staan is te vinden op: https://www.utrecht.nl/ondernemen/vergunningen-en-regels/toolbox-bouwhinder/.

In het Bouwbesluit en de Circulaire Bouwlawaai 2010 zijn specifieke normen ter voorkoming van geluidsoverlast opgenomen. Het Bouwbesluit staat het bouwen op werkdagen en zaterdagen tussen 7.00 uur en 19.00 uur toe, mits de geluidsnormen tijdens de bouwperiode niet worden overschreden. De geluidswaarden liggen tussen de 60 dB (A) en 80 dB (A) op de gevel van geluidsgevoelige objecten, zoals aangrenzende woningen. Het Bouwbesluit geldt landelijk.
De bouwer is verplicht om met geluid- en trillingsmetingen aan te tonen dat de grenswaarden niet worden overschreden.
Voor het uitvoeren van werkzaamheden die de normen overschrijden buiten de reguliere werktijden, zoals in de avond of nacht, is een ontheffing van het college vereist. De gemeente is terughoudend in het verlenen van een dergelijke ontheffing. Alleen in specifieke situaties en bij dringende noodzaak wordt de ontheffing verleend onder strikte condities (dat zou bijvoorbeeld kunnen bij dringende verkeerstechnische, veiligheids- of bouwtechnische redenen). Er geldt dan wel dat de werkzaamheden moeten plaatsvinden met toepassing van de meest geluidarme machines en technieken.

6. Vervuiling van gronden

Zoals in het bestemmingsplan is aangegeven is de grond van de Foreeststraat vervuild. Deze locatie is als alternatief aangeboden voor de bewoners van de te slopen panden aan de Croeselaan. Het is volledig onduidelijk hoe dit de gezondheid van bewoners en vooral kinderen kan aantasten. Wederom is deze informatievoorziening voor mensen die niet in dit vakgebied zitten, volledig vaag, en het is niet uit te sluiten dat dit een duidelijke reden heeft.

Reactie
In § 3.5.2.3 van de toelichting is de bodemsituatie van De Foreest besproken, waarbij is aangeven dat de bodem gesaneerd is. De bodemsituatie is geen beletsel voor het bouwen van de woningen.

7. Niet uitgevoerde motie, participatie tekorten en covid

In motie M2017/243, aangenomen door de gemeenteraad op 7-12-2017, onder andere de volgende punten:

a. “Daarbij het uitgangspunt te hanteren om huurders een vergelijkbare woning tegen eenzelfde huurniveau te bieden.”
   Het is heel onduidelijk wat nu mogelijk is. Volgens Portaal, verhuurder aan indiener, staat de wet Portaal niet toe om woningen te bouwen met het oppervlak en het aantal kamers van de huidige woningen aan de Croeselaan. Volgens ambtenaren van de gemeente kan dat wel, maar dit staat nergens zwart-op-wit. Portaal was niet bij de participatie bijeenkomsten. Bewoners is voorgehouden dat boven-benedenwoningen, gelijkwaardige woningen, zeker mogelijk zijn. De foto in het document “Omgevingsvisie Beurskwartier Lombokplein Amendement 2017/69” van de 2 onder 1 kap woningen die er ooit hebben gestaan bevestigen dat beeld. Maar in het antwoord op schriftelijke vragen van de gemeenteraad schrijft het college op 3 december 2019 het volgende: “Ja, er zijn beperkingen op het type woningen dat op de Jan van Foreest wordt ontwikkeld. Dit heeft te maken met het programma, de stedenbouwkundige inpassing, de huidige eisen van het Bouwbesluit en de beschikbare ruimte op het uit te geven kavel." (SV 2019, nr. 243, antwoord vraag 9)
   Uit het bestemmingsplan blijkt dat er op de locatie De Foreest alleen appartementen komen. De gelijkwaardigheid zoals geschetst is dus een bijzonder flexibel begrip in de interpretatie van onze gesprekspartners bij de gemeente. De invulling van De Foreest is nooit in het “participatie traject” besproken.
b. “Zorg te dragen voor een goede afstemming van werkzaamheden en aankopen van panden, gezien de planning om al in 2018/2019 te beginnen aan de bouw van de naastgelegen gebouwen van het Amrath Hotel en Wonderwoods.”
   Indiener kan de gemeenteraad verzekeren dat dit niet gebeurd is. Wel is er na het begin van de bouw van het Amrath Hotel contact gezocht door indiener, en is er recent contact geweest op eigen initiatief met de bouwer van Wonderwoods. Via deze contacten heeft indiener vernomen dat er 12 uur per dag, 6 dagen in de week gebouwd mag worden. Overleg vooraf heeft niet plaatsgevonden terwijl dit een enorme inbreuk is op het leefgenot van bewoners. Indiener gaat er van uit dat de gemeenteraad dit zal corrigeren.

c. "Zorg te dragen voor heldere communicatie, en een aanspreekpunt, iemand waarbij bewoners en eigenaren terecht kunnen met hun vragen en waarvan uit snel en helder gereageerd wordt op alle mogelijke vragen en onduidelijkheden;"
Wederom is hier geen sprake van. Formele bijeenkomsten met notulen zijn vervangen door informele bijeenkomsten, waarbij niets wordt vastgelegd en er regelmatig tegenstrijdige uitspraken worden gedaan. Mails met vragen worden ook niet schriftelijk beantwoord maar via de telefoon. Het is logisch dat het participatie traject door Covid-19 een andere vorm heeft gekregen, maar nu is het zeer onduidelijk voor iedereen: welke uitspraak is rechtsgeldig en welke kan later veranderen? Waar liggen de rechten van de bewoners als gesprekspartner en in hoeverre hebben zij een rechtspositie? Wat is het verschil tussen een informatiebijeenkomst en participatie?
Er bestaan grote problemen met de informatievoorziening waarop raadsleden hun beslissingen moeten maken. De slachtoffers van dit plan zijn wij, onze buren en onze kinderen. Er bestaat geen rechtsgelijkheid, er is geen kennis gelijkheid of enige vorm van kansen terwijl de bedreiging vanuit onze gemeente fysiek aanwezig is in zijn leven, en op elk moment, elke dag dat indiener mentaal deze bedreiging ervaart. Participatie is geen eenrichtingsverkeer, het moet betekenen “samen onze stad maken” niet “vanwege prestigeprojecten een groep slachtofferen”.

Reactie
Wij betreuren het dat de huidige participatie en informatievoorziening niet bevalt. We doen er van alles aan om de informatie over dit project en de daaraan gekoppelde sloop of transformatie van de panden zo duidelijk mogelijk te geven. Dit doen we door middel van aan-huis-bezorgde brieven, (online)bijeenkomsten, maar ook door middel van individuele gesprekken. Daarnaast is er ook een contactpersoon van de gemeente aangesteld om alle vragen en zorgen van bewoners te beantwoorden. Uiteraard staan we open voor suggesties van indiener voor een betere wijze van informatievoorziening.

8. Conclusie en alternatief
Indiener dringt er bij de gemeenteraad op aan om een stap terug te maken, en het plan Kurstjens te heroverwegen, waarbij functioneel groen een verbinding biedt met de omgeving van het Beurskwartier. Hierbij inachtneming van enige realiteitszin, waarbij er stap voor stap gekeken wordt naar behoeftes van de bewoners van Utrecht en er directe heldere en transparante participatie plaatsvindt met de bewoners in de omgeving van het project en er niet 15 jaar bouwoverlast te verwachten zal zijn. Het is aan de gemeenteraad en college hier heldere kaders voor te ontwikkelen, en indiener biedt aan om namens bewoners hier graag over mee te denken.”

Reactie
Zie §*3.1 van dit rapport*

Conclusie
Deze zienswijze leidt tot de verhoging van het percentage sociale huurwoningen naar 35%, zie §2.3.1.1 van dit rapport (lid 5.2, onder 1a).

Zienswijze 33 Urban Interest Ontwikkeling BV

De inhoud van deze zienswijze is, met uitzondering van de onderdelen 2, 3 en 4, ook opgenomen in de zienswijze 30.
De zienswijze is ingediend door advocatenkantoor BarentsKrans namens Urban Interest Ontwikkeling BV (verder: Urban Interest). Urban Interest is eigenaar van en verhuurt winkels en winkelcentra (kantoren en woningen) in heel Nederland, waaronder Winkelcentrum NOVA (inclusief de bovengelegen woningen, kantoorruimte, en parkeergarage) in de Utrechtse wijk Kanaleneiland. Urban Interest is van mening dat onvoldoende is onderzocht in welke mate verwezenlijking van de in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen maximaal mogelijke vierkante meters aan winkelruimte consequenties heeft voor de bestaande detailhandel in de omgeving. Daarmee heeft het ontwerpbestemmingsplan de belangen van Urban Interest en winkeliers in de omgeving van het plangebied worden onvoldoende meegewogen.

Urban Interest verzoekt de gemeenteraad om het ontwerpbestemmingsplan niet, dan wel met inachtneming van deze zienswijze vast te stellen.

1. De regels zijn rechtsonzeker en in strijd met de wet
De regels in artikel 5, lid 5.1, eerste onderdeel, van het ontwerpbestemmingsplan met randvoorwaarden voor de verlening van een omgevingsvergunning zijn niet (voldoende) objectief begrensd. Artikel 5, lid 5.4, onderdeel 2, onder b, stelt de verlening van de omgevingsvergunning voor de locaties met de functie Woongebied namelijk afhankelijk van de invulling die het college van burgemeester en wethouders geven aan de in die regels opgenomen vage, subjectieve criteria, bijvoorbeeld dat de locaties bijdragen aan (1) de doelstelling van een gezonde, stedelijke ontwikkeling en (2) de uitvoering van de gemeentelijke ambities over toegankelijkheid en over duurzaamheid. Gelet op het voorgaande is het ontwerpbestemmingsplan in strijd met artikel 7c, veertiende lid, van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet, in samenhang met artikel 3.6, eerste lid, onder c, van de Wet ruimtelijke ordening, artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) en het rechtszekerheidsbeginsel. [Onderdelen 3-6 van de integrale zienswijze.]

Reactie
Zie de reactie op onderdeel 1 van zienswijze 30. Dit onderdeel leidt tot wijziging van de regels.

2. Onvoldoende duidelijk welk gevolg het plan voor Urban Interest heeft
Een actuele visie over de ontwikkeling van deze percelen ontbreekt ten onrechte. Het gevolg is dat voor Urban Interest onvoldoende duidelijk is wat de mogelijkheden zijn voor de realisatie van winkelruimte in het gebied. Daarmee is het ontwerpbestemmingsplan in strijd met de wettelijke systematiek, het zorgvuldigheidsbeginsel, het rechtszekerheidsbeginsel en met een goede ruimtelijke ordening. [Onderdeel 7 van de integrale zienswijze.]

Reactie
Het is niet zo duidelijk wat indiener met dit onderdeel bedoelt. De omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein beschrijft wat de gemeente van plan is met het plangebied: "Winkels in het Beurskwartier hebben een ondersteunend karakter en zijn gericht op bewoners, bezoekers en werkenden in het Beurskwartier. Winkels op deze locatie concurreren niet met de winkelfunctie in Hoog Catharijne en de historische binnenstad, waar op grote schaal kan worden gewinkeld. Voor het Beurskwartier kan gedacht worden aan het toevoegen van een beperkte hoeveelheid detailhandel, en alleen indien deze gericht is op de dagelijkse inkopen passend bij het type inwoners en passanten." Het bestemmingsplan legt de juridische basis voor de uitvoering van de omgevingsvisie.
De omvang van de commerciële voorzieningen in het Beurskwartier blijft beperkt. En omdat het winkelcentrum Kanaleneiland, waar indiener eigenaar van is, zo ver buiten het plangebied ligt, valt moeilijk in te zien welk nadeel indiener zal ondervinden van de uitvoering van het bestemmingsplan.
Zie ook de reactie op de punten 3 en 4.

3. Hoeveelheid winkels ten onrechte niet gemaximeerd
Met het Ontwerpbestemmingsplan wil de gemeente Utrecht, aldus de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan, de bouw van een nieuwe, hoogstedelijke woonwijk mogelijk maken. Hoogstedelijk houdt in dat er niet alleen woningen, maar ook andere voorzieningen, zoals winkels, horeca met terrassen en andere centrumvoorzieningen komen.
Het toegestane vloeroppervlak van winkelruimte is in het bestemmingsplan- anders dan het vloeroppervlak van woningen en het vloeroppervlak van zelfstandige kantoren - om voor Urban Interest onbegrijpelijke redenen in het Ontwerpbestemmingsplan niet gemaximeerd. Dit heeft tot gevolg dat onvoldoende duidelijk is hoeveel vierkante meter b.v.o. aan winkelruimte zal mogen worden gerealiseerd
Urban Interest wenst te benadrukken dat winkelcentra over het algemeen de afgelopen jaren zijn geconfronteerd met een constante daling van bezoekersaantallen. De Corona-crisis heeft dit beeld helaas enkel versterkt. Daar komt bij dat de detailhandelsvoorzieningen in de omliggende gebieden van het plangebied beschikken over een overcapaciteit. Naast Winkelcentrum NOVA wijst Urban

Interest in dit verband onder meer ook op Hart van Hoograven, Woonboulevard Utrecht, Leidsche Rijn Centrum en de detailhandelsvoorzieningen aan het Smaragdplein en de Rijnlaan.
Een ongemaximeerd aantal vierkante meters b.v.o. aan winkelruimte tast de concurrentiepositie van de huurders van winkelpanden in onder meer Winkelcentrum NOVA aan. Daardoor worden zij op een onnodige en daardoor onaanvaardbare manier benadeeld, hetgeen tot (meer dan de huidige) leegstand in het winkelcentrum zal leiden. Dit heeft op zijn beurt nadelige gevolgen voor de verhuur(baarheid) van winkelruimte door Urban Interest. De recente investeringen die Urban Interest heeft gedaan om het winkelcentrum weer aantrekkelijk te maken voor bezoekers zouden daardoor weer teniet worden gedaan.
Verwezenlijking van de in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen maximaal mogelijke vierkante meters aan winkelruimte zal bovendien zorgen voor een onevenwichtige spreiding van winkels, hetgeen in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.
Urban Interest is van mening dat het toegestane vloeroppervlak aan winkelruimte, net als het vloeroppervlak van woningen en het vloeroppervlak van zelfstandige kantoren, in het ontwerpbestemmingsplan gemaximeerd dient te worden, rekening houdend concurrentiepositie van de in de omgeving gevestigde winkeliers en met de reeds bestaande overcapaciteit van de detailhandelsvoorzieningen in de nabijgelegen gebieden en de wijze waarop middels dit potentieel reeds in de behoeften aan detailhandel kan worden voorzien. Handhaving van de huidige evenwichtige spreiding van winkels in de regio dient ook de goede ruimtelijke ordening. [Onderdeel 8-13 van de integrale zienswijze.]

Reactie
Zie §3.2.6.2 en §3.2.7 van dit rapport.
Op grond van dit onderdeel en van onderdeel 4 is nader onderzoek gedaan naar de behoefte aan voorzieningen. In het onderzoeksrapport wordt geadviseerd om de omvang van detailhandel te beperken. Wij volgen dat advies op. In de regels is een maximum gesteld aan de winkels van 2.600m², inclusief afhaalzaken. Het onderzoeksrapport is als bijlage aan toelichting toegevoegd.

4. Onderzoek in het kader van de ladder voor duurzame verstedelijking ondeugdelijk
Op grond van artikel 3.1.6, tweede lid, Besluit ruimtelijke ordening, dient de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling te bevatten. Deze bepaling is bedoeld om ongewenste leegstand te vermijden en zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren. Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in een mogelijke toevoeging van vele vierkante meters aan winkelruimte. De behoefte aan winkelruimte in het plangebied is in de toelichting echter onvoldoende toegelicht. Het ontwerpbestemmingsplan is daarom in strijd met artikel 3.1.6, tweede lid, Besluit ruimtelijke ordening.
In de toelichting wordt slechts ten aanzien van de 'ondersteunende functies en voorzieningen' gesteld dat de realisatie van maximaal 15.000 vierkante meter aan centrumfuncties en andere voorzieningen voorziet in de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte. Er wordt geenszins geconcretiseerd aan welke voorzieningen behoefte bestaat en wat die behoefte aan de betreffende voorzieningen inhoudt. Het is dan ook onduidelijk of er behoefte aan winkelruimte in het gebied bestaat en indien dat het geval zou zijn, aan hoeveel vloeroppervlakte aan winkelruimte behoefte zou bestaan.
Een verwijzing naar het Structuurplan Stationsgebied 2006 is eveneens onvoldoende om de behoefte aan winkelruimte toe te lichten. Niet alleen bevat het Structuurplan Stationsgebied 2006 geen toelichting op de behoefte aan winkelruimte, het Structuurplan Stationsgebied 2006 is bovendien gedateerd en kan reeds om die reden geen deugdelijke onderbouwing vormen van de behoefte aan winkelruimte in het plangebied op dit moment.
Omdat de behoefte aan winkelruimte niet goed in beeld is gebracht, kan de gemeenteraad het belang van Urban Interest en de van de winkeliers niet goed meewegen. Urban Interest meent dat er geen actuele regionale behoefte bestaat aan de in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen maximaal mogelijke vierkante meters aan winkelruimte. Zoals Urban Interest in onderdeel 3 al heeft toegelicht, is er al overcapaciteit van de detailhandelsvoorzieningen in de nabijgelegen gebieden. [Onderdeel 14-19 van de integrale zienswijze.]

Reactie
Zie de reactie hierboven op onderdeel 3.

5. Geluid
In §3.5.3.2 van de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan wordt de algemene conclusie getrokken dat de voorziene ontwikkeling kan worden gerealiseerd binnen de regels en de eisen van de Wet geluidhinder en het gemeentelijk geluidbeleid. Urban Interest stelt dat het ontwerpbestemmingsplan in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en geeft daarvoor de volgende onderbouwing:

a. er is een veelheid aan geluidsbronnen, niet alleen diverse vormen van verkeer, maar ook die van de nabijgelegen Jaarbeurshallen met (i) geluid afkomstig van buitenactiviteiten, waaronder laad- en losactiviteiten; (ii) geluid afkomstig van apparatuur op het dak en (ii) geluid als gevolg van muziekevenementen;
b. ondanks de veelheid aan geluidbronnen en de cumulatieve effecten hiervan voorziet het ontwerpbestemmingsplan in geluidgevoelige bestemmingen, zoals bedoeld in de Wet geluidhinder, namelijk de realisatie van een groot aantal woningen;
c. in §3.5.4 2 en §3.5.4.3 van de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan staat dat het langtijdgemiddelde geluidniveau van de expeditiestraat en de vele installaties op de Jaarbeurshallen respectievelijk het langtijdgemiddelde geluidniveau veroorzaakt door de gebruikers van het parkeerterrein van de Urban Interest ver boven de richtwaarde voor een rustig woongebied ligt langtijdgemiddelde geluidniveaus veroorzaken die in het hele plangebied ver boven de richtwaarde liggen;
d. in artikel 5, lid 5.4, onderdeel 2, onder a, en in artikel 6, lid 6.3, onderdeel 2, aanhef en onder a, is weliswaar als voorwaarde opgenomen dat bepaalde geluidsniveaus in acht moeten worden genomen, maar in het ontwerpbestemmingsplan is ten onrechte niet nader onderzocht op welke wijze kan worden voldaan aan de normen uit het Activiteitenbesluit milieubeheer voor het langtijdgemiddelde geluidniveau als gevolg van onder meer (i) de bedrijfsvoering van de Jaarbeurs en (ii) het nabijgelegen parkeerterrein, aangezien het parkeerterrein niet is afgesloten of overdekt.

[Onderdeel 20-26 van de integrale zienswijze.]

Reactie
Zie de reactie op onderdeel 9 van zienswijze 30.

6. Parkeergelegenheid onvoldoende gewaarborgd
Het ontwerpbestemmingsplan voorziet niet in voldoende parkeergelegenheid en is daarmee in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Er is al een tekort in de omgeving van het plangebied. Dat tekort is ten onrechte niet meegenomen in de berekening van de parkeerbehoefte. Bovendien kan de gemeenteraad niet volstaan met het standpunt dat de parkeerplaatsen die gebruikers en bezoekers van het plangebied nodig hebben, beschikbaar zijn op het parkeerterrein aan de Jaarbeurs aan de overzijde van het Merwedekanaal en een gemeentelijke P+R-garage. [Onderdeel 27 van de integrale zienswijze.]

Reactie
Zie §3.3 van dit rapport.

7. Luchtkwaliteit
In §3.5.6 van de Toelichting staat dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling. Urban Interest trekt deze conclusie in twijfel. Daartoe stelt zij dat het onderzoek naar de gevolgen van het ontwerpbestemmingsplan voor de luchtkwaliteit, dat aan het ontwerpbestemmingsplan ten grondslag is gelegd, gebrekkig en onvolledig is. Uit het onderzoek naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit kan niet worden afgeleid dat aan de wettelijke normen wordt voldaan. Bovendien zijn in dat onderzoek uitsluitend de hoofdwegen onderzocht. [Onderdeel 28 van de integrale zienswijze.]

Reactie
Zie de reactie op onderdeel 12 van zienswijze 30.

8. Gebrekkig onderzoek
In het voorgaande blijkt dat diverse onderzoeken, waaronder het akoestisch onderzoek, het parkeeronderzoek en het onderzoek naar de luchtkwaliteit, gebrekkig zijn uitgevoerd of opgesteld. Dit geldt echter voor meerdere onderzoeken, zoals onder meer met betrekking tot externe veiligheid en flora- en fauna. Urban Interest maakt zich dan ook zorgen over de zorgvuldigheid van de totstandkoming en de inhoud van het ontwerpbestemmingsplan, het ontwerp MER-besluit en het Ontwerp Hogere Waarden-besluit. [Onderdeel 29 van de integrale zienswijze.]

Reactie
Zie de reactie op onderdeel 13 van zienswijze 30.

9. Het bestemmingsplan is niet uitvoerbaar
Urban Interest twijfelt voorts aan de uitvoerbaarheid van het ontwerpbestemmingsplan. Dit geldt zowel voor de financiële uitvoerbaarheid als voor de juridische en feitelijke uitvoerbaarheid. [Onderdeel 30 van de integrale zienswijze.]

Reactie
Zie de reactie op onderdeel 14 van zienswijze 30.

Conclusie
Naar aanleiding van deze zienswijze zijn de volgende aanpassingen in het plan gemaakt:
- de regels zijn verduidelijkt, zoals besproken in §3.2.6 en §3.2.7 van dit rapport; in §2.3.1.1 van dit rapport is het gewijzigde artikel 5 opgenomen en ook de andere wijzigingen die in §3.2.7 zijn genoemd zijn doorgevoerd, zoals de wijzigingen naar aanleiding van het “ladderonderzoek”;
- aan de artikelen 5 (zie §2.3.1.1 van dit rapport) en 6 (zie §2.3.1.2 van dit rapport) is in respectievelijk lid 5.5, onderdelen 1.f en g, en lid 6.3, onderdeel 2.a, een regel toegevoegd die borgt dat de geluidbelasting op voor nieuwe woningen, ook door piekgeluiden, van de Jaarbeurs, de kantoren aan de Graadt van Roggenweg en het parkeerterrein van de Rabobank op een aanvaardbaar niveau blijft;
- §3.5.7.4 van de toelichting wordt geactualiseerd met de resultaten van het aanvullende onderzoek naar de huismus in en rond De Foreest, zie §2.3.3.4 van dit rapport.

5 Bijlage: overzicht verandering artikel 5 en 6

Inhoud

A. integrale tekst artikel 5, versie ontwerp
B. tabel met de omzettingen en veranderingen
C. integrale tekst artikel 6, versie ontwerp
D. tabel met de omzettingen en veranderingen

5.1 Artikel 5, tekst ontwerpbestemmingsplan

Artikel 5 Woongebied

5.1 Doel van de functie

1. Locaties met de functie Woongebied zijn bedoeld voor het transformeren van de bestaande locatie naar een hoogstedelijk woongebied met in ieder geval de volgende kenmerken:
   a. de invulling van het gebied draagt bij aan de doelstelling van een gezonde, stedelijke ontwikkeling, met een goede mix van woningen, centrumfuncties en groen en een fijnmazig verkeersnetwerk voor langzaam verkeer;
   b. de invulling van het gebied sluit aan op de ontwikkeling van het Stationsgebied;
   c. de ontwikkeling draagt bij aan de uitvoering van de gemeentelijke ambities over toegankelijkheid en over duurzaamheid, zoals een zorgvuldig gebruik van grondstoffen, natuurinclusief en diervriendelijk bouwen en energie;
   d. de inrichting van het gebied legt ecologische verbindingen met de gebieden buiten het plangebied;
   e. de voorzieningen voor autoverkeer zijn beperkt tot uitsluitend de voorzieningen die nodig zijn voor het laden en lossen en voor het parkeren van deelauto's, hulpdiensten en auto's van invaliden; in de openbare ruimte is op of boven maaiveldniveau geen plaats voor het parkeren van andere auto's;
   f. het benodigde aantal parkeerplaatsen op grond van daadwerkelijke invulling bedraagt niet meer dan 1.359 parkeerplaatsen, berekend volgens de methode die aan de onderbouwing van het bestemmingsplan ten grondslag ligt, waarbij de nog niet vergunde ruimte van het programma volgens die methode meegerekend wordt;
   g. de invulling van het gebied houdt rekening met de gevolgen van klimaatverandering, zoals wateroverlast en hoge temperaturen;
   h. het aantal woningen bedraagt maximaal 3.384, waarvan minimaal 20% in de categorie sociale woningbouw; de woningen hebben in totaal een maximum bruto vloeroppervlak van 223.500 m²;
   i. het vloeroppervlak van zelfstandige kantoren bedraagt maximaal 50.000 m² b.v.o.;
   j. de begane grondlaag van de bouwblokken biedt ruimte aan activiteiten met een uitstraling die zorgt voor een levendig straatbeeld;
   k. hoofdgebouwen vormen gesloten bouwblokken met een gevarieerde bouwhoogte tot een hoogte van maximaal 45 meter met hoogteaccenten tot maximaal 90 meter;
   l. in het noordelijke deel van het plangebied is ruimte voor een park.
2. Zolang een locatie nog niet gebruikt wordt voor het bouwen of inrichten voor het doel dat onder 1 is beschreven, is de functie woongebied ook bedoeld:
   a. voor activiteiten die nodig zijn voor de voorbereiding van de uitvoering van het doel onder

1,
   b. voor activiteiten die horen bij de functies en activiteiten in en om het plangebied en
   c. voor tijdelijke activiteiten die het doel onder 1 niet in de weg staan, die geen onevenredige hinder veroorzaken voor de gebruikers van het plangebied en de directe omgeving daarvan en die geen noemenswaardige toename van het motorverkeer tot gevolg hebben, tijdelijk bouwverkeer niet meegerekend.
3. Op locaties waar het doel dat onder 1 is beschreven is verwezenlijkt is de functie Woongebied alleen nog bedoeld voor het in stand houden van de gebouwen en de inrichting van die locaties. Een nog te bouwen gebouw dat hoort bij een omgevingsvergunning voor het bouwen wordt na de bekendmaking van de omgevingsvergunning beschouwd als een onderdeel van het doel dat verwezenlijkt is.

5.2 Uitvoering en voortgangsbewaking

1. Burgemeester en wethouders beoordelen aan de hand van beleidsregels of het bouwen en de activiteiten die met het beoogde bouwwerk samenhangen voldoen aan het doel van de functie.
2. De beleidsregels geven duidelijkheid over de fase van uitvoering van het project. Activiteiten die horen bij de doelen die in lid 5.1, onder 1, zijn beschreven en die niet vallen onder de doelen van lid 5.1, onder 2, zijn alleen toegestaan vanaf het moment dat de fase die hoort bij de doelen van lid 5.1, onder 1 is aangebroken. Zolang burgemeester en wethouders geen beleidsregels hebben vastgesteld verkeert het project in de fase van lid 5.1, onder 2.
3. Over de voortgang van de realisering van het in lid 5.1, onder 1, beschreven doel leggen burgemeester en wethouders vanaf 1 januari 2023 jaarlijks verantwoording af in een voortgangsrapport.
4. Het voortgangsrapport bevat in ieder geval de volgende onderdelen:
   a. een overzicht van de gerealiseerde onderdelen van het programma voor het Beurskwartier;
   b. een overzicht van de onderdelen van het programma voor het Beurskwartier die vergund of in uitvoering zijn;
   c. een evaluatie van de invulling, de planning en de fasering van het project;
   d. een conclusie waaruit blijkt of het programma, de beoogde stedenbouwkundige invulling, de fasering of de planning veranderd moeten worden.

5.3 Activiteiten die bij de functie passen

1. Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals:
   a. wonen en de daarbij horende activiteiten die voldoen aan de regels over de activiteit wonen en het gebruik van de woning;
   b. activiteiten die bij een levendig stadscentrum horen: het exploiteren van winkels, waaronder afhaalzaken, het verlenen van diensten, sport, vermaak, cultuur en andere publieksfuncties;
   c. horeca, met uitzondering de categorieën A1 en A2 van Lijst van Horeca-activiteiten, tot een maximum van 7.500 m^2 b.v.o.;
   d. het gebruiken van zelfstandige kantoren;
   e. lichte bedrijfsactiviteiten door bedrijven in categorie A en B1 van de Lijst van bedrijven in de woonomgeving;
   f. onderwijs, medische en paramedische diensten, kinderopvang;
   g. spelen en bewegen;
   h. het aanleggen en gebruiken van dakterrassen en daktuinen;
   i. activiteiten die horen bij de activiteiten die in dit onderdeel genoemd zijn, zoals het aanleggen, gebruiken en in stand houden van parken, tuinen, erven, parkeervoorzieningen, waterberging, toegangspaden, ontsluitingswegen .

2. Op de locaties die vallen onder de werking van lid 5.1 onder 2 kunnen activiteiten plaatsvinden zolang die de transformatie van het gebied niet verhinderen, zoals activiteiten die passen bij de nog bestaande situatie, waaronder parkeren en jaarbeursdoeleinden, of activiteiten die tijdelijk zorgen voor een passend gebruik van een locatie en activiteiten die nodig zijn voor de transformatie, zoals het gebruiken van de locatie als tijdelijk bouwterrein of voor het aanleggen van verkeersstructuur.
3. Op de locaties die vallen onder de werking van lid 5.1 onder 3 zijn in de ruimten van gebouwen alleen de onder 1a tot en met 1g genoemde categorieën van activiteiten en het aantal woningen toegestaan die in de vergunning voor het bouwen zijn opgenomen.
4. Terrassen bij horecagelegenheden zijn toegestaan, als het gecumuleerde langtijdgemiddelde geluidniveau veroorzaakt door stemgeluid op het terras op de gevels van omliggende geluidgevoelige functies niet meer bedraagt dan 55 dB(A) voor de dagperiode (7-19 uur), 50 dB(A) voor de avondperiode (19-23 uur) en 45 dB(A) voor de nachtperiode (23-7 uur).

5.4 Bouwen op deze locatie, alleen met vergunning

1. Het is verboden om zonder vergunning te bouwen.
2. Burgemeester en wethouders verlenen een vergunning alleen, als het beoogde bouwwerk aan de volgende voorwaarden voldoet:
   a. op de gevels van woningen of andere geluidsgevoelige functies mag in de representatieve bedrijfssituatie het langtijdgemiddelde geluidniveau door het gebruiken van of door activiteiten in de hallen van de Jaarbeurs Utrecht van 7-19 uur niet meer zijn dan 45 dB(A), van 19-23 uur niet meer dan 40 dB(A) en van 23-7 uur niet meer dan 35 dB(A); vanaf de vierde bouwlaag zijn waarden toegestaan die maximaal 5 dB(A) hoger zijn dan de genoemde waarden;
   b. het bouwwerk past, met toepassing van lid 5.3, in het doel van de functie dat in lid 5.1, onder 1, is beschreven;
   c. het bouwwerk draagt bij en doet geen afbreuk aan de invulling van het hele gebied;
   d. een gebouw dat lager dan 30 meter is heeft een dak dat voor een groot deel bedekt is met planten;
   e. voorzieningen in de ondergrond die nodig zijn voor het functioneren van het bouwwerk passen bij een doelmatige verdeling van het gebruik van de ondergrond en doorboren de scheidingslaag tussen de het eerste en het tweede waterhoudend pakket alleen als daar een dringende reden voor is.
3. Burgemeester en wethouders houden bij de beoordeling of een aanvraag voldoet aan de voorwaarden rekening met eerder verleende vergunningen.
4. Burgemeester en wethouders weigeren een vergunning:
   a. als aannemelijk is dat de vergunning leidt tot overschrijding van een aantal, oppervlakte of hoogte die in lid 5.1 onder 1 staat;
   b. als aannemelijk is dat het verlenen van de vergunning het realiseren van een percentage dat in lid 5.1 onder 1f staat onmogelijk maakt of ernstig bemoeilijkt.
5. Burgemeester en wethouders kunnen in ieder geval een vergunning weigeren:
   a. als uit de beleidsregels bedoeld in lid 5.2 of uit de regel in lid 5.2, onder 2, blijkt dat de aanvraag niet past bij de bouwfase van de locatie waarop de aanvraag betrekking heeft;
   b. als uit de beleidsregels bedoeld in 5.2 blijkt dat de aanvraag niet past in de programmatische invulling van het gebied of
   c. als de aanvraag een locatie betreft waarop lid 5.1, onder 3, van toepassing is.

5.5 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. opslag, anders dan tijdelijke opslag in verband met het bouwen, van goederen met een totale stapelhoogte van meer dan 4 meter op onbebouwde gronden;
2. het gebruiken van ruimtes voor shisha lounges en belhuizen.

5.2 Tabel omzettingen en veranderingen van artikel 5

Aanwijzingen voor het lezen

- Met onderdeel 1.a.i wordt bedoeld: onderdeel 1, onder a, onder i.
- De opmerking “uitgebreid” betekent: aan de regel van het ontwerp zijn elementen toegevoegd. Zo zijn is de nieuwe regel in lid 5.2, onderdeel 1, onder a, uitgebreid, omdat die regel een samenvoeging is van de regels in het ontwerp in lid 5.1, onderdeel 1, onder ha en in lid 5.3, onderdeel 1 onder a. Andere uitbreidingen zijn verduidelijkingen of toevoegingen naar aanleiding van een zienwijze.
- De opmerking “ongewijzigd” betekent: de regel is exact overgenomen.

z.o.z

Tabel wijzigingen artikel 5

ontwerpbestemmingsplan		vast te stellen bestemmingsplan		
lid	**onderdeel**	**lid**	**onderdeel**	**opmerking**
5.1	aanhef	5.1	aanhef	uitgebreid
	1.a	5.1	aanhef	
	1.b	–	–	geschrapt
	1.c: toegankelijk	5.2	2.a, 3e onderdeel	
	1.c: energie	5.5	1.d	
	1.c: grondstoffen	–	–	geschrapt
	1.c: diervriendelijk	–	–	geschrapt
	1.d	5.2	2.a, 1e onderdeel	
		5.5	1.c	
	1.e	5.2	2.a, 4e onderdeel	
	1.f	5.5	1.i	
	1.g	5.2	2.a, 3e onderdeel i	
		5.5	1.c	
	1.h	5.2	1.a	percentage geschrapt
	1.i	5.2	1.b	
	1.j	5.5	1.e	
	1.k	5.5	1.b	uitgebreid
	1.l	5.5	1.c	
	2	5.4	2	essentie, rest geschrapt
	3	–	–	geschrapt
5.2	1	5.6	1	uitgebreid
	2	5.6	2	geschrapt
	3	5.6	2	ongewijzigd
	4	5.6	3	ongewijzigd
5.3	1.a	5.2	1.a	uitgebreid
	1.b en 1.c	5.2	1.c, 1e onderdeel	
	1.d	5.2	1.b	
	1.e	5.2	1.c, 2e onderdeel	
	1.f: onderwijs en kinderopvang	5.2	1.c, 3e onderdeel	
	1.f: overig	5.2	1.c, 1e onderdeel	
	1.g	–	–	geschrapt
	1.h en 1.i	5.2	1.d	
	2	–	–	geschrapt
	3	–	–	geschrapt
	4	5.2	2.b	
5.4	1	5.4	1 en 2	uitgebreid
	2.a	5.5	1.f, 1e onderdeel	
	2.b	5.5	1, aanhef	essentie
	2.c	–	–	geschrapt
	2.d	5.5	1.d	
		5.6	1.d	
	2.e	5.5	1.h	ongewijzigd
	3	5.5	2	ongewijzigd
	4.a	–	–	geschrapt
	4.b	5.5	1.a	essentie, rest geschrapt
	5	–	–	geschrapt
5.5		5.3	–	ongewijzigd

5.3 Artikel 6, tekst ontwerpbestemmingsplan

Artikel 6 Wonen

6.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Wonen zijn bedoeld voor:

1. maximaal 60 woningen, waarvan minimaal 50% in de categorie sociale woningbouw en de overige woningen in de categorie middeldure huurwoningen, met de daarbij horende voorzieningen;
2. in het noordelijke deel kan, aansluitend aan de functie Verkeer - Verblijfsgebied, ruimte geboden worden aan een centrumfunctie met een bruto vloeroppervlakte van maximaal 350 m2.

6.2 Activiteiten die bij de functie passen

1. Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals de activiteiten die passen in een woning, het aanleggen, gebruiken en in stand houden van tuinen, erven, parkeervoorzieningen, waterberging, toegangspaden, ontsluitingswegen.
2. Activiteiten die bij de centrumfunctie passen zijn:
    a. activiteiten die bij een levendig stadscentrum horen: het exploiteren van winkels, het verlenen van diensten, sport, vermaak, cultuur en andere publieksfuncties;
    b. horeca, met uitzondering de categorieën A1 en A2 van Lijst van Horeca-activiteiten;
    c. lichte bedrijfsactiviteiten door bedrijven in categorie A en B1 van de Lijst van bedrijven in de woonomgeving;
    d. medische en paramedische diensten, kinderopvang.

6.3 Bouwen op deze locatie, alleen met vergunning

1. Het is verboden om zonder vergunning te bouwen.
2. Burgemeester en wethouders verlenen een vergunning alleen, als het beoogde bouwwerk aan de volgende voorwaarden voldoet:
    a. op de gevels van woningen of andere geluidsgevoelige functies mag in de representatieve bedrijfssituatie het langtijdgemiddelde geluidniveau door het gebruiken van of door activiteiten van het parkeerterrein dat aangrenzend aan de functie Wonen aan de spoorzijde ligt van 7-19 uur niet meer zijn dan 45 dB(A), van 19-23 uur niet meer dan 40 dB(A) en van 23-7 uur niet meer dan 35 dB(A); vanaf de vierde bouwlaag zijn waarden toegestaan die maximaal 5 dB(A) hoger zijn dan de genoemde waarden;
    b. aan de kant van de Jan van Foreeststraat, de zuidkant, heeft een gebouw maximaal 4 bouwlagen met een totale hoogte van maximaal 15 meter; aan de kant van de Van Zijstweg, de noordkant, zijn maximaal 9 bouwlagen, met een totale hoogte van maximaal 30 meter toegestaan; de tussenliggende bebouwing mag geleidelijk oplopen van 4 naar 9 bouwlagen, waarbij ook hoogte geleidelijk oploopt;

c. alle ingangen van woningen en bij de woning horende gebouwen zijn toegankelijk voor iedereen;
d. een woning waarvan de ruimten allemaal of bijna allemaal op dezelfde verdieping liggen, is een nultredenwoning.

3. Burgemeester en wethouders weigeren een vergunning als aannemelijk is dat de vergunning leidt tot overschrijding van een aantal woningen, tot een lager percentage woningen in de categorie sociale huur, of tot overschrijding van de oppervlakte van de centrumfunctie die in lid 6.1 staat.

6.4 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. opslag, anders dan tijdelijke opslag in verband met het bouwen, van goederen met een totale stapelhoogte van meer dan 4 meter op onbebouwde gronden;
2. het gebruiken van ruimtes voor shisha lounges, afhaalzaken en belhuizen.

5.4 Tabel omzettingen en veranderingen van artikel 6

Aanwijzingen voor het lezen: zie hierboven in §5.2.

Tabel wijzigingen artikel 6

ontwerpbestemmingsplan		vast te stellen bestemmingsplan		
lid	**onderdeel**	**lid**	**onderdeel**	**opmerking**
6.1	aanhef	6.1		uitgebreid
	1	6.2	1	percentage geschrapt
	2	6.2	2	
6.2	1	6.2	3	
	2	6.2	2	
6.3	1	6.3	1	uitgebreid
	2.a	6.3	2.a	uitgebreid
	2.b	6.3	2.b	aangepast
	2.c	6.3	2.c	ongewijzigd
	2.d	6.3	2.d	ongewijzigd
	3	–	–	geschrapt
6.4		6.5	–	ongewijzigd

Chw bestemmingsplan Beurskwartier 1

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleidende regels 5

Artikel 1 Begrippen 5
Artikel 2 Wijze van meten 5

Hoofdstuk 2 Functies 6

Artikel 3 Groen 6
Artikel 4 Verkeer - Verblijfsgebied 6
Artikel 5 Woongebied 7
Artikel 6 Wonen 9

Hoofdstuk 3 Bouwen 11

Artikel 7 Inleidende bepalingen over het bouwen 11
Artikel 8 Bijzondere regels over bouwen 11
Artikel 9 Bouwen is toegestaan 11
Artikel 10 Bouwen met vergunning 12

Hoofdstuk 4 Gebouwen en locaties gebruiken 13

Artikel 11 Activiteiten die niet zijn toegestaan 13
Artikel 12 Activiteiten in de woning, nieuwe woonruimte 13
Artikel 13 Additionele horeca 14
Artikel 14 Ondersteunende horeca in een winkel of verkoop in horeca 15
Artikel 15 Afwijkende bedrijfsactiviteiten met een vergunning 16
Artikel 16 Kruisingen, tunnels, bruggen en viaducten 16

Hoofdstuk 5 Grondwerk 17

Artikel 17 Bescherming van archeologische waarden 17

Hoofdstuk 6 Overgangs- en slotregels 19

Artikel 18 Overgangsrecht 19
Artikel 19 Slotregel 19

Bijlagen regels 21

Bijlage 1 Begrippenlijst 21

Bijlage 2 Lijst van bedrijfsactiviteiten 21

Bijlage 3 Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving 21

Bijlage 4 Lijst van Horeca-activiteiten 21

Bijlage 5 Schets van de locatie van de torens 21

Hoofdstuk 1 Aanleiding, doel en beleidskader 23

1.1 Aanleiding 23
1.2 Doel 23
1.3 Beleid 24
1.4 Juridische aspecten 26

Hoofdstuk 2 Toelichting per artikel 29

2.1 Begrippen en meten (hoofdstuk 1 van de regels) 29

2.2 Functies (bestemmingen; hoofdstuk 2 van de regels) 29
2.3 Bouwen (hoofdstuk 3 van de regels) 41
2.4 Gebouwen en locaties gebruiken (hoofdstuk 4 van de regels) 45
2.5 Grondwerk: activiteit in de bodem (hoofdstuk 5 van de regels) 52
2.6 Algemeen overgangsrecht (hoofdstuk 6 van de regels) 53
2.7 Bijlagen bij de regels 54

Hoofdstuk 3 Uitvoerbaarheid 55

3.1 Inleiding 55
3.2 Milieueffectrapportage 55
3.3 Gezondheid 56
3.4 Klimaat en duurzaamheid 57
3.5 Thematisch onderzoek 61
3.6 Kabels, leidingen en straalpaden 95
3.7 Economische uitvoerbaarheid 95
3.8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 96
3.9 Handhaving 97
3.10 Conclusie 97

Bijlagen toelichting 98

Bijlage 1 Belangrijkste wettelijke bepalingen 98

Bijlage 2 Watertoets 98

Bijlage 3 Externe veiligheid, advies RUD 98

Bijlage 4 Externe veiligheid, onderzoek 98

Bijlage 5 Luchtkwaliteit, beoordeling 98

Bijlage 6 Stikstofdepositie, onderzoek 98

Bijlage 7 Akoestisch onderzoek 98

Bijlage 8 Geluidcontouren Jaarbeurs 98

Bijlage 9 Ecologie, quick scan 98

Bijlage 10 Natuurtoets De Foreest, quick scan 98

Bijlage 11 Vleermuisonderzoek 98

Bijlage 12 Geluid weg en spoor, onderzoek 98

Bijlage 13 Tabel berekening parkeernorm 98

Bijlage 14 Rapport doorstroming Busbaan Dichterswijk 98

Bijlage 15 Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein 98

Bijlage 16 Actualisatie aanvullend MER Stationsgebied 98

Bijlage 17 Aanmeldnotitie Bestemmingsplan Beurskwartier 1 (29 juni 2020) 98

Bijlage 18 Quick scan natuurtoets Jan van Foreeststraat 98

Bijlage 19 Naar toekomstbestendige werklocaties in de regio U16, Stec Groep, 17 maart 2020 98

Bijlage 20 Gebiedsprofielen werklocaties Utrecht, Stec Groep, 23 maart 2020 98

Bijlage 21 Laddertoets voorzieningen Utrecht Beurskwartier 98

Bijlage 22 Verkennende bezonningsstudie (mei 2021) 98

Bijlage 23 Planschaderisicoanalyse Beurskwartier 1 98

Bijlage 24 Planschaderisicoanalyse De Foreest 98

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

De uitleg van de begrippen zoals die in de Begrippenlijst, bijlage 1 bij de regels, zijn opgenomen, is bepalend bij de uitleg van het bestemmingsplan.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van de regels worden onderstaande regels over het meten en berekenen gebruikt.

2.1 Hoogtematen

1. De hoogte van een bouwwerk: de afstand vanaf het peil tot aan het hoogste punt van het gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.
2. De goothoogte van een bouwwerk: de afstand vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, de druiplijn, het boeiboord of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.
3. De hoogte van een kap: de afstand vanaf de bovenkant van de goot, de druiplijn, het boeiboord of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel tot het hoogste punt van de kap.

2.2 Dakhelling

De hoek die het dakvlak maakt ten opzichte van het horizontale vlak.

2.3 Oppervlakte

1. De oppervlakte van een bouwwerk: de oppervlakte, gemeten tussen de buitenwerkse gevelvlakken of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.
2. Bruto vloeroppervlakte (b.v.o.): het totaal van de binnen een gebouw beschikbare vloeroppervlakte van alle verdiepingen, inclusief kelders en souterrains.
3. Verkoopvloeroppervlakte (v.v.o.): de totale oppervlakte van de voor publiek toegankelijke en zichtbare winkelruimte, inclusief de etalageruimte en de ruimte achter de toonbank.
4. De gebruiksoppervlakte van woonruimte: met toepassing van de norm NEN 2580.

2.4 Inhoud

De inhoud van een bouwwerk: de inhoud, gemeten tussen

- de onderzijde van de begane grondvloer,
- de buitenzijde van de gevels, het hart van de scheidsmuren en
- de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.5 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Hoofdstuk 2 Functies

Artikel 3 Groen

3.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Groen zijn bedoeld voor groen met de daarbij behorende voorzieningen, voor vergroting van de leefbaarheid en een gezond leefklimaat, voor water en speel- en verblijfsplekken. Locaties met de functie Groen zijn ook bedoeld voor groen dat een gezond leefklimaat voor flora en fauna vergroot, de biodiversiteit stimuleert en voedsel en schuilgelegenheid biedt aan dieren.

3.2 Activiteiten die bij de functie passen

Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals het aanleggen, gebruiken en in stand houden van groenvoorzieningen, voet- en fietspaden, bruggen, duikers en faunapassages, geluidwerende voorzieningen, veldjes voor het uitlaten van honden, watergangen, waterpartijen, ontmoetingsplaatsen al dan niet met zitbanken of speeltoestellen, kunstobjecten.

3.3 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. het aanleggen van parkeervoorzieningen voor motorvoertuigen;
2. het aanleggen van ontsluitingswegen voor aangrenzende functies (bestemmingen);
3. het houden van evenementen die niet voldoen aan de eisen van de Algemene Plaatselijke Verordening;
4. activiteiten die bomen aantasten;
5. activiteiten die de biodiversiteit aantasten, met uitzondering van gebruik van het groen dat op een locatie normaal is.

Artikel 4 Verkeer - Verblijfsgebied

4.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Verkeer - Verblijfsgebied zijn bedoeld voor verblijf in de openbare ruimte, voor langzaam verkeer, gemotoriseerd verkeer, voor groen en water, en voor de bijbehorende voorzieningen.

4.2 Activiteiten die bij de functie passen

1. Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals het aanleggen, gebruiken en in stand houden van rijwegen, voet- en fietspaden, groenvoorzieningen, bruggen, duikers, parkeerplaatsen, standplaatsen, kleine gebouwde parkeervoorzieningen voor fietsen, geluidwerende voorzieningen, speelvoorzieningen en kunstobjecten.
2. Het plaatsen en gebruiken van terrassen die voldoen aan de eisen van de horecaverordening en het terrassenreglement zijn toegestaan bij een horecagelegenheid.
3. Terrassen bij horecagelegenheden zijn toegestaan, als het gecumuleerde langtijdgemiddelde geluidniveau veroorzaakt door stemgeluid op het terras op de gevels van omliggende geluidgevoelige functies niet meer bedraagt dan 55 dB(A) voor de dagperiode (7-19 uur), 50 dB(A) voor de avondperiode (19-23 uur) en 45 dB(A) voor de nachtperiode (23-7 uur).

4.3 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. het houden van evenementen die niet voldoen aan de eisen van de Algemene Plaatselijke Verordening;
2. activiteiten die bomen aantasten.

Artikel 5 Woongebied

5.1 Doel van de functie

Op een locaties met de functie Woongebied wordt een transformatie naar een hoogstedelijk woongebied voor gezond, stedelijk leven, met een goede mix van woningen, centrumfuncties, groen en een fijnmazig verkeersnetwerk voor langzaam verkeer beoogd. De leden 5.2 tot en met 5.5 bevatten de voorwaarden waaronder deze transformatie gestalte moet krijgen.

5.2 Activiteiten die bij de functie passen

1. Op een locatie met de functie Woongebied zijn de volgende activiteiten met inachtneming van de in de leden 5.4 en 5.5 gestelde regels toegestaan:
   a. wonen en de daarbij behorende activiteiten die voldoen aan de regels over de activiteit wonen en het gebruik van de woning, waarbij geldt dat er maximaal 3.384 woningen toegestaan zijn en de bruto vloeroppervlakte van alle woningen gezamenlijk in totaal niet meer dan 223.500m^2 bedraagt;
   b. zelfstandige kantoren, maximaal 50.000m^2 bedrijfsvloeroppervlak;
   c. voorzieningen, in totaal maximaal 15.000m^2 bedrijfsvloeroppervlak, in de vorm van:
      - activiteiten die bij een levendig stadscentrum horen, te weten winkels, waaronder afhaalzaken, in totaal maximaal 2.600m^2 bedrijfsvloeroppervlak, het verlenen van diensten, horeca, met uitzondering de categorieën A1 en A2 van de Lijst van Horeca-activiteiten en in totaal maximaal 7.500m^2 bedrijfsvloeroppervlak, sport, vermaak, cultuur, medische en paramedische diensten en andere publieksfuncties;
      - bedrijfsactiviteiten van bedrijven in categorie A en B1 van de Lijst van bedrijven in de woonomgeving;
      - onderwijs, kinderopvang;
      - activiteiten die horen bij de activiteiten die in dit onderdeel genoemd zijn, zoals het aanleggen, inrichten, gebruiken en in stand houden van, tuinen, erven, daktuinen, dakterrassen, parkeervoorzieningen voor deelauto's, fietsen of voertuigen van mensen met een beperking, waterberging, toegangspaden, ontsluitingswegen, voorzieningen voor het verzamelen en afvoeren van afval.
2. In de openbare ruimte zijn toegangspaden, ontsluitingswegen, groenvoorzieningen, verblijfsgebied, terrassen, ongebouwde voorzieningen voor parkeren en het stallen van fietsen, voorzieningen voor het verzamelen en afvoeren van afval, waterberging, nutsvoorzieningen en de daarbij horende activiteiten toegestaan, waarbij de volgende regels in acht genomen worden:
   a. de inrichting van de openbare ruimte voldoet aan de volgende voorwaarden:
      - de inrichting van het gebied legt ecologische verbindingen met de gebieden rond het plangebied;
      - in het noordelijke deel van het plangebied komt een park met een minimaal oppervlak van 3.000m2;
      - de inrichting van het gebied houdt rekening met de gevolgen van klimaatverandering, zoals wateroverlast en hoge temperaturen en voldoet aan de gemeentelijke toegankelijkheidseisen;
      - de voorzieningen voor autoverkeer zijn beperkt tot uitsluitend de voorzieningen die nodig zijn voor het laden en lossen en voor het parkeren van deelauto's, hulpdiensten en auto's van invaliden; in de openbare ruimte is op of boven maaiveldniveau geen plaats voor het parkeren van andere auto's;
   b. terrassen bij horecagelegenheden zijn toegestaan, als het gecumuleerde langtijdgemiddelde geluidniveau van het geluid dat op het terras veroorzaakt wordt, zoals stemgeluid, op de gevels van omliggende geluidgevoelige functies niet meer bedraagt dan 55 dB(A) voor de dagperiode (7-19 uur), 50 dB(A) voor de avondperiode (19-23 uur) en 45 dB(A) voor de nachtperiode (23-7 uur).

5.3 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. opslag, anders dan tijdelijke opslag in verband met het bouwen, van goederen met een totale stapelhoogte van meer dan 4 meter op onbebouwde gronden;
2. het gebruiken van ruimtes voor shisha lounges en belhuizen.

5.4 Nieuwe activiteiten alleen met vergunning

1. Het is verboden om zonder vergunning activiteiten te starten. De vergunning wordt verleend als voldaan wordt aan de beoordelingsregels van lid 5.5.

2. Het verbod onder 1 is niet van toepassing op bestaande activiteiten en op de activiteiten die in lid 5.2 onder 2 genoemd worden.

5.5 Voorwaarden voor een vergunning

1. Burgemeester en wethouders verlenen de vergunning van lid 5.4 alleen voor activiteiten en voorzieningen die in lid 5.2 worden genoemd, die niet in strijd zijn met de regels in lid 5.3 en als voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:
   a. een bouwwerk wordt gebouwd en gebruikt in overeenstemming met lid 5.2;
   b. gebouwen voldoen aan de volgende voorwaarden:
      - gebouwen vormen gesloten bouwblokken;
      - de hoogte van een gebouw bedraagt maximaal 30 meter; een hoogte tot 45 meter is ook toegestaan en er mogen maximaal 8 gebouwen in de vorm van een toren gebouwd worden die hoger zijn dan 45 meter, met een maximale hoogte van 90 meter en een maximale breedte van 30 meter, als die hogere bebouwing geen onevenredige hinder voor de omgeving veroorzaakt;
      - een gebouw in de vorm van toren dat hoger is dan 45 meter staat ter plaatse of in de nabijheid van de locatie die in bijlage 5, Schets van de locatie van de torens, bij de regels is aangegeven en heeft een grondvlak van maximaal 750m^2 en maximale hoogte van 90 meter als de locatieaanduiding van het gebouw in die bijlage een rode kleur heeft en in de andere gevallen een grondvlak van maximaal 650m^2 en een maximale hoogte van70 meter; de omvang van het grondvlak wordt op 45 meter hoogte gemeten;
   c. de situering van de bouwblokken laat voldoende ruimte voor ecologische verbindingen met de gebieden rond het plangebied, een park in het noordelijke deel van minimaal 3.000 m2 en voor maatregelen in verband met de gevolgen van klimaatverandering, zoals wateroverlast en hoge temperaturen;
   d. een gebouw levert een evenredige bijdrage aan het beheersen en beperken van de gevolgen van de klimaatverandering bijvoorbeeld met maatregelen die leiden tot een efficiënt energiegebruik, voorzieningen voor waterafvoer of groene daken op de lagere gebouwen;
   e. de activiteiten die op de begane grond van een gebouw plaatsvinden doen geen afbreuk aan de beleving van een levendig straatbeeld;
   f. geluidsonderzoek toont aan hand van de door het Rijk uitgegeven Handreiking Meten en Rekenen Industrielawaai aan dat de geluidbelasting door activiteiten of installaties die bij de representatieve bedrijfssituaties van de Jaarbeurs horen op het moment van een aanvraag binnen de onderstaande normen blijft:
      - op de gevel van een woning of van een andere geluidsgevoelige verblijfsruimte mag het langtijdgemiddelde geluidniveau van 7-19 uur niet meer zijn dan 45 dB(A), van 19-23 uur niet meer dan 40 dB(A) en van 23-7 uur niet meer dan 35 dB(A); vanaf de vierde bouwlaag zijn waarden toegestaan die maximaal 5 dB(A) hoger zijn dan de genoemde waarden;
      - op de gevel van een woning of van een andere geluidsgevoelige verblijfsruimte mag het maximale geluidniveau van 7-19 uur niet meer zijn dan 70 dB(A), van 19-23 uur niet meer dan 65 dB(A) en van 23-7 uur niet meer dan 60 dB(A);
   g. geluidsonderzoek toont aan hand van de door het Rijk uitgegeven Handreiking Meten en Rekenen Industrielawaai aan dat de geluidbelasting door installaties van de kantoren aan de Graadt van Roggenweg op het moment van een aanvraag binnen de onderstaande normen blijft:
      - op de gevel van een woning of van een andere geluidsgevoelige verblijfsruimte mag het langtijdgemiddelde geluidniveau van 7-19 uur niet meer zijn dan 50 dB(A), van 19-23 uur niet meer dan 45 dB(A) en van 23-7 uur niet meer dan 40 dB(A);
      - op de gevel van een woning of van een andere geluidsgevoelige verblijfsruimte mag het maximale geluidniveau van 7-19 uur niet meer zijn dan 70 dB(A), van 19-23 uur niet meer dan 65 dB(A) en van 23-7 uur niet meer dan 60 dB(A);
   h. voorzieningen in de ondergrond die nodig zijn voor het functioneren van het bouwwerk passen bij een doelmatige verdeling van het gebruik van de ondergrond en doorboren de scheidingslaag tussen de het eerste en het tweede waterhoudend pakket alleen als daar een dringende reden voor is;
   i. de totale parkeerbehoefte van alle functies, berekend volgens de algemene regels over het realiseren van voldoende parkeergelegenheid, met de systematiek die in de toelichting is beschreven, mag het aantal van 1.359 parkeerplaatsen niet overschrijden.
2. Burgemeester en wethouders houden bij de beoordeling of een aanvraag voldoet aan de voorwaarden rekening met eerder verleende vergunningen.

5.6 Uitvoering en voortgangsbewaking

1. Burgemeester en wethouders stellen de Beleidsregels Uitvoering programma Beurskwartier 1 vast om de beoordelingscriteria die in lid 5.5 worden opgesomd in te vullen of te verduidelijken. Voor zover over het betreffende beoordelingscriterium beleidsregels zijn gesteld, beoordelen burgemeester en wethouders aan de hand van de Beleidsregels Uitvoering programma Beurskwartier 1 of een aanvraag voldoet aan de beoordelingscriteria. Als de beleidsregels worden gewijzigd, treden de gewijzigde beleidsregels in de plaats van de daarvoor geldende beleidsregels. De beleidsregels gaan over:
   a. de wijze waarop de situering van gebouwen of delen van gebouwen geen onevenredige hinder voor de omgeving veroorzaken, waarbij de beleidsregels in ieder geval de aspecten schaduwwerking en windhinder betrekken en de beleidsregels locaties mogen aanwijzen voor gebouwen die hoger zijn dan 30 meter aanvaardbaar zijn;
   b. de wijze waarop de situering van gebouwen voldoende bijdraagt een ecologische verbindingen, groen en de gevolgen van klimaatverandering;
   c. wanneer een gebouw een evenredige bijdrage levert aan het beheersen en beperken van de gevolgen van klimaatverandering;
   d. welke activiteiten geen afbreuk doen aan een levendig straatbeeld.
2. Over de voortgang van de realisering van het in lid 5.1 beschreven doel leggen burgemeester en wethouders vanaf 1 januari 2023 jaarlijks verantwoording af in een voortgangsrapport.
3. Het voortgangsrapport bevat in ieder geval de volgende onderdelen:
   a. een overzicht van de gerealiseerde onderdelen van het programma voor het Beurskwartier;
   b. een overzicht van de onderdelen van het programma voor het Beurskwartier die vergund of in uitvoering zijn;
   c. een evaluatie van de invulling, de planning en de fasering van het project;
   d. een conclusie waaruit blijkt of het programma, de beoogde stedenbouwkundige invulling, de fasering of de planning veranderd moeten worden.

Artikel 6 Wonen

6.1 Doel van de functie

Op locaties met de functie Wonen wordt een transformatie naar, in hoofdzaak, woningen beoogd. De leden 6.2 tot en met 6.5 bevatten de voorwaarden waaronder deze transformatie gestalte moet krijgen.

6.2 Activiteiten en voorzieningen die zijn toegestaan

Op een locatie met de functie Woongebied zijn de volgende activiteiten met inachtneming van de in de leden 6.3 tot en met 6.5 gestelde regels toegestaan:

1. wonen en de daarbij behorende activiteiten die voldoen aan de regels over de activiteit wonen en het gebruik van de woning, waarbij geldt dat er maximaal 60 woningen zijn toegestaan;
2. in het noordelijke deel, op de locaties waar een bouwhoogte van 30m is toegestaan, is op de begane grond en de eerste verdieping een centrumfunctie met een bruto vloeroppervlakte van maximaal 350 m^2 toegestaan; de centrumfunctie mag ruimte bieden aan de volgende activiteiten:
   a. activiteiten die bij een levendig stadscentrum horen, met uitzondering van het exploiteren van winkels of afhaalzaken: het verlenen van diensten, sport, vermaak, cultuur, medische en paramedische diensten en andere publieksfuncties;
   b. horeca, met uitzondering de categorieën A1 en A2 van Lijst van Horeca-activiteiten;
   c. lichte bedrijfsactiviteiten door bedrijven in categorie A en B1 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving;
   d. kinderopvang.

6.3 Nieuwe activiteiten alleen met vergunning

1. Het is verboden om zonder vergunning activiteiten te starten. De vergunning wordt verleend als voldaan wordt aan de beoordelingsregels in onderdeel 2 van dit lid en de activiteiten niet in strijd zijn met de leden 6.4 en 6.5.
2. Burgemeester en wethouders verlenen een vergunning alleen voor activiteiten en voorzieningen die in lid 6.2 worden genoemd en als het beoogde bouwwerk aan de volgende voorwaarden voldoet:
   a. geluidsonderzoek toont aan hand van de door het Rijk uitgegeven Handreiking Meten en Rekenen Industrielawaai aan dat de geluidbelasting door het gebruiken van of door activiteiten van het parkeerterrein dat aangrenzend aan de functie Wonen aan de spoorzijde ligt op het moment van een aanvraag binnen de onderstaande normen blijft;
      - op de gevel van een woning of van een andere geluidsgevoelige verblijfsruimte mag het

langtijdgemiddelde geluidniveau van 7-19 uur niet meer zijn dan 45 dB(A), van 19-23 uur niet meer dan 40 dB(A) en van 23-7 uur niet meer dan 35 dB(A); vanaf de vierde bouwlaag zijn waarden toegestaan die maximaal 5 dB(A) hoger zijn dan de genoemde waarden;
    - op de gevel van een woning of van een andere geluidsgevoelige verblijfsruimte mag het maximale geluidniveau van 7-19 uur niet meer zijn dan 70 dB(A), van 19-23 uur niet meer dan 65 dB(A) en van 23-7 uur niet meer dan 60 dB(A);
b. een gebouw is niet hoger dan de hoogte die de aanduiding 'maximale bouwhoogte (m) op een locatie aangeeft, waarbij een gebouw maximaal 4 bouwlagen heeft op locaties met een maximum bouwhoogte van 15 meter en maximaal 9 bouwlagen op locaties met een maximum bouwhoogte van 30 meter;
c. alle ingangen van woningen en bij de woning horende gebouwen zijn toegankelijk voor mensen met een beperking;
d. een woning met woonruimten die allemaal of allemaal op één na op dezelfde verdieping liggen, wordt gebouwd als een nultredenwoning.

6.4 Voorwaardelijke verplichting toegang parkeerterrein

Activiteiten die tot gevolg hebben dat de bestaande inrit van het parkeerterrein dat aangrenzend aan de functie Wonen aan de spoorzijde ligt geblokkeerd wordt zijn pas toegestaan op het moment dat het parkeerterrein via een nieuwe inrit bereikbaar is.

6.5 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. opslag, anders dan tijdelijke opslag in verband met het bouwen, van goederen met een totale stapelhoogte van meer dan 4 meter op onbebouwde gronden;
2. het gebruiken van ruimtes voor shisha lounges, afhaalzaken en belhuizen.

Hoofdstuk 3 Bouwen

Artikel 7 Inleidende bepalingen over het bouwen

7.1 Werking van de regels in dit hoofdstuk

Regels in dit hoofdstuk blijven buiten toepassing voor zover zij niet te verenigen zijn met een regel over de toegewezen functie, met uitzondering van de regel in artikel 8, lid 8.2, die altijd van toepassing is.

7.2 Nieuwe bouwwerken

Het bouwen is alleen toegestaan als de activiteit bouwen past bij het doel van de functie en als ook de activiteit of activiteiten waar het bouwwerk voor gebouwd wordt passen bij het doel van de functie.

7.3 Bestaande bouwwerken

1. Bouwwerken die legaal zijn gebouwd zijn in overeenstemming met de regels die dit bestemmingsplan over de activiteit bouwen stelt.
2. Bouwwerken of voorzieningen die zijn gebouwd of aangebracht om te voldoen aan een voorwaarde van een regel over een functie die op een locatie geldt, mogen niet worden afgebroken of veranderd, als daardoor niet meer aan die voorwaarde wordt voldaan.

Artikel 8 Bijzondere regels over bouwen

8.1 Voorwaardelijke verplichting over parkeren

1. Een vergunning voor het bouwen wordt alleen verleend, als vast staat dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd.
2. De regel onder 1 is niet van toepassing op het bouwen van bijbehorende bouwwerken, dakopbouwen of dakterrassen.
3. Aan de hand van beleidsregels waarin de normen voor parkeergelegenheid zijn opgenomen, stellen burgemeester en wethouders vast of aan de regel onder 1 wordt voldaan.

8.2 Woningvorming en omzetting

Het verbouwen, vervangen of vergroten van een woning die de vorming van een extra woning of de omzetting van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte tot gevolg heeft is alleen toegestaan als de eigenaar van de woning voldoet aan artikel 12, lid 12.3.

Artikel 9 Bouwen is toegestaan

9.1 Vergunningvrij bouwen

Op grond van dit bestemmingsplan is voor het bouwen geen vergunning nodig:

1. als wettelijk bepaald is dat een bouwactiviteit niet hoeft te voldoen aan de regels van het bestemmingsplan;
2. als het bouwwerk op grond van de volgende leden van dit artikel is toegestaan;
3. als in de regels over de toegewezen functie regels over het bouwen zijn opgenomen en het bouwen in overeenstemming is met die regels en met de regels in dit hoofdstuk.

9.2 Bijbehorend bouwwerk dat aan een openbaar gebied grenst

1. Een bijbehorend bouwwerk bij een woning dat niet voldoet aan de bepaling in artikel 2, onderdeel 3, onder c, van Bijlage II van het Besluit omgevingsrecht, maar wel voldoet aan de overige bepalingen van dat onderdeel, mag gebouwd worden, als het openbaar toegankelijke gebied een deel van een binnenterrein is dat aan alle zijden omgeven is door hoofdgebouwen.
2. Voor de toepassing van de regel onder 1 wordt de versie van het Besluit omgevingsrecht gebruikt die geldt op de datum van vaststelling van dit bestemmingsplan.

9.3 Bouwen in de openbare ruimte

In de openbare ruimte is, als de toegewezen functies zich daartegen niet verzetten en de verkeersveiligheid, de waterveiligheid en de veiligheid van personen die in de openbare ruimte verblijven niet worden aangetast, het bouwen van de volgende voorzieningen toegestaan:

1. sport- of speeltoestellen die niet hoger zijn dan 4 meter en die uitsluitend functioneren met behulp van de zwaartekracht of de fysieke kracht van de mens;
2. geluidwerende voorzieningen en
3. kunstobjecten.

Artikel 10 Bouwen met vergunning

10.1 Bouwen buiten de bouw- en bestemmingsgrens

1. Burgemeester en wethouders kunnen een vergunning verlenen voor het afwijken van de regels die op een locatie gelden en daarbij toestaan dat een bouw- en bestemmingsgrens, ongeacht de aanduidingen en regels over die functies of over de maatvoering en de situering, met maximaal 1,5 meter overschreden worden door:
   a. bij gebouwen horende trappenhuizen, entreeportalen, veranda's;
   b. andere ondergeschikte bouwdelen, zoals bij gebouwen horende stoepen, stoeptreden, hellingbanen;
   c. balkons, erkers en afdaken, als de vrije hoogte, gemeten van de onderzijde van het overschrijdende bouwdeel tot aan het aansluitende, afgewerkte maaiveld minimaal 2,2 meter bedraagt.
2. Burgemeester en wethouders verlenen de onder 1 bedoelde vergunning niet als:
   a. de overschrijding niet te verenigen is met het doel van de functie of
   b. de overschrijding onevenredige hinder voor aangrenzende percelen tot gevolg heeft of
   c. op een locatie die in verband met een functie beschermd is met een verbod om te bouwen.

10.2 Bouwen met een kleine afwijking van regels

Burgemeester en wethouders kunnen, voor zover geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen, een vergunning verlenen voor:

1. het afwijken van hoogtematen en bebouwingspercentages met maximaal 10% van deze maten en percentages, voor zover de afwijking niet leidt tot een extra bouwlaag;
2. het afwijken van de regels voor het plaatsen van vlucht- of noodtrappen;
3. het overschrijden van de maximale bouwhoogte van gebouwen met maximaal 1,5 meter voor het plaatsen van hekwerken of borstweringen voor dakterrassen op een locatie zonder de aanduiding 'overige zone - bouwen';
4. het afwijken van de regels voor het bouwen met een geringe afwijking van de plaats en richting van de bestemmingsgrenzen, als dit noodzakelijk is in verband met onnauwkeurigheden ten opzichte van de feitelijke situatie of in gevallen waar een rationele verkaveling van de gronden een kleine afwijking vraagt;
5. het afwijken van de regels over de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, voor een bouwhoogte van maximaal 10 meter;
6. het afwijken van de regels over de hoogte van bouwwerken voor een bouwhoogte van sirenemasten of masten voor mobiel dataverkeer toestaan tot maximaal 30 meter.

10.3 Bouwen of verbouwen van ondergeschikte bouwwerken voor mantelzorg

Burgemeester en wethouders kunnen, in afwijking van artikel 9, lid 9.1, een tijdelijke vergunning verlenen voor het vergroten van een bijgebouw voor mantelzorg, ongeacht de gezamenlijke oppervlakte van aanbouwen en bijgebouwen, voor zover de vergroting voor het doel noodzakelijk is en geen onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende woonpercelen veroorzaakt. Zodra de vergunning vervalt, moet de vergroting ongedaan gemaakt worden voor zover die in strijd is met de regel onder 1.

Hoofdstuk 4 Gebouwen en locaties gebruiken

Artikel 11 Activiteiten die niet zijn toegestaan

11.1 Een activiteit moet passen bij het doel van functies

Activiteiten die niet passen bij het in de regels beschreven doel van een functie die aan een locatie is toegewezen, gelezen met toepassing van artikel 12, zijn verboden.

11.2 Activiteiten die in het algemeen niet mogen

1. De volgende activiteiten zijn verboden:
   a. het plaatsen, laten plaatsen of geplaatst houden van een onderkomen op een sta- of ligplaats op onbebouwde locaties;
   b. bedrijfsmatige seksactiviteiten;
   c. zelfstandige horeca-activiteiten, belhuizen en afhaalzaken;
   d. het aanbieden van logies;
   e. het permanent bewonen van stacaravans en recreatiewoningen;
   f. het kamperen op onbebouwde gronden;
   g. het wonen in vrijstaande bijbehorende bouwwerken;
   h. het opslaan van goederen voor de voorgevelrooilijn;
   i. het opslaan van goederen in de openbare ruimte anders dan opslag die hoort bij een aan de openbare ruimte toegewezen functie;
   j. het opslaan van meer dan 10.000 kg consumentenvuurwerk;
   k. het opslaan van voertuigen, vliegtuigen, boten of onderdelen daarvan op onbebouwde locaties;
   l. het storten of het opslaan van puin en afvalstoffen op onbebouwde locaties, met uitzondering van het voor korte tijd opslaan van huishoudelijk tuinafval.
2. Het verbod onder 1 geldt niet voor locaties met een functie die de activiteit expliciet toestaat.

Artikel 12 Activiteiten in de woning, nieuwe woonruimte

12.1 Uniforme toepassing van regels over wonen

1. Locaties waar op grond van de toegewezen functie de activiteit wonen is toegestaan, zijn voor zover het die activiteit betreft uitsluitend bedoeld voor het wonen in een woning.
2. Als de regels over een functie expliciet andere vormen van wonen toestaan, zoals het wonen in onzelfstandige woonruimtes of in zorgwoningen, dan:
   a. blijft de regel onder 1 buiten toepassing, als de regels over de functie uitsluitend die andere vormen toestaan, en anders
   b. wordt het onder 1 genoemde doel aangevuld met die vormen van wonen.
3. De regels over de aantallen, het type of de aard van woningen of woonruimtes die in verband met het doel van de functie wonen op een locatie gelden, blijven onverminderd van toepassing.

12.2 Algemene regels over wonen

1. De activiteit wonen is alleen toegestaan op locaties met de functie wonen.
2. In één woning woont slechts één huishouden.
3. Voor de toepassing voor deze regels worden de volgende situaties ook gezien als één huishouden:
   a. een eigenaar die als hoofdbewoner kamers verhuurt aan maximaal twee personen (hospitaregeling);
   b. een huishouden dat mantelzorg verleent, waarbij de ontvanger van mantelzorg in de woning woont of in een gebouw dat bij de woning hoort.
4. In afwijking van de regel onder 1 is mag een bedrijfswoning als woning gebruikt worden.
5. In afwijking van de regel onder 2 is het wonen in onzelfstandige woonruimte toegestaan,
   a. als het wonen in onzelfstandige woonruimte, na toepassing van lid 12.1, past binnen het doel van de functie,
   b. als de eigenaar van de woning een vergunning heeft die het gebruik van die woonruimte als onzelfstandige woonruimte toestaat,
   c. als de eigenaar van de woning beschikt over een gedoogverklaring en de onzelfstandige bewoning sinds het ontvangen van die verklaring onafgebroken heeft plaatsgevonden in

maximaal diezelfde omvang of
   d. als de eigenaar aannemelijk kan maken dat de onzelfstandige bewoning voor 1 mei 1975 bestond en sindsdien onafgebroken heeft plaatsgevonden in maximaal diezelfde omvang.

12.3 Woningvorming en omzetting

1. Het is verboden om zelfstandige woonruimte in onzelfstandige woonruimte om te zetten of om een woning zo te veranderen dat er een extra woning ontstaat.
2. Het is verboden om een bijbehorend bouwwerk te gebruiken of in te richten als woning.
3. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder 1 om woningvorming of omzetting toe te staan, als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen uit de beleidsregels "Beleidsregels wijziging samenstelling woningvoorraad (woningsplitsen en omzetten) gemeente Utrecht" blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimten of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
   a. het woon- en leefmilieu;
   b. de privacy van omwonenden;
   c. het verkeer en de parkeersituatie;
   d. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen.

12.4 Bedrijf-aan-huis

1. Een bedrijf-aan-huis, met uitzondering van een bed-and-breakfast, voldoet aan de volgende voorwaarden:
   a. het bedrijf-aan-huis past in een woonomgeving, wat onder meer blijkt uit het feit dat de activiteiten geen bijzondere verkeersbewegingen of parkeerdruk veroorzaken in vergelijking tot een normaal gebruik van de woning;
   b. het totale vloeroppervlak van het bedrijf-aan-huis, de som van de oppervlaktes die bij de toepassing van de regels onder c, d en e gebruikt worden, bedraagt maximaal 60m^2;
   c. het bedrijf-aan-huis gebruikt maximaal een derde deel van het bruto vloeroppervlak van de woning of de bedrijfswoning;
   d. het bijbehorend bouwwerk dat voor een bedrijf-aan-huis wordt gebruikt staat vrij, waarbij het bedrijf-aan-huis maximaal 40 m^2 van het bruto vloeroppervlak van het bijbehorend bouwwerk gebruikt;
   e. in afwijking van de regel onder b kan een bedrijf-aan-huis maximaal 60 m^2 bruto vloeroppervlak van een bijbehorend bouwwerk gebruiken, als het bruto vloeroppervlak van het bijbehorende bouwwerk groter is dan 100 m^2;
   f. de bedrijfsactiviteiten worden binnen verricht;
   g. de bedrijfsactiviteiten bestaan uit de uitoefening van een beroep of uit activiteiten van een bedrijf in de categorie A of B1 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving;
   h. het bedrijf-aan-huis is geen inrichting waarvoor een omgevingsvergunning nodig is op grond van artikel 2.1, eerste lid, onder e, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;
   i. het bedrijf-aan-huis is geen winkel, geen afhaalzaak, geen belhuis, geen horecabedrijf of seksinrichting.
2. In afwijking van de regel onder 1e, kunnen de burgemeester en wethouders een vergunning verlenen voor andere dan de op de lijst aangeven activiteiten, waaronder bedrijfsactiviteiten in categorie B2 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving, als die activiteit geen of een beperkte invloed op de omgeving heeft, vergelijkbaar met activiteiten die vallen onder de categorie A of B1 van deze lijst.

12.5 Logies: bed-and-breakfast en particuliere vakantieverhuur

1. In afwijking van de regel in artikel 11, lid 11.2, onder 1d, is het aanbieden van logies in een woning toegestaan in de vorm van een bed-and-breakfast, als die voldoet aan de volgende voorwaarden:
   a. de bed-and-breakfast wordt gedreven door de hoofdbewoner of door een volwassen bewoner die hoort tot het huishouden van de hoofdbewoner;
   b. de hoofdbewoner houdt minimaal 50% van de woning in gebruik voor zijn huishouden.
2. In afwijking van de regel in artikel 11, lid 11.2, onder 1d, is het aanbieden van logies in een woning toegestaan in de vorm van particuliere vakantieverhuur die voldoet aan de "Beleidsregels Particuliere Vakantieverhuur".

Artikel 13 Additionele horeca

Additionele horeca is als ondergeschikte activiteit toegestaan, onder de volgende voorwaarden:

1. de additionele horeca vindt plaats in een gebouw dat in hoofdzaak wordt gebruikt voor een van de volgende activiteiten: zelfstandige kantoren, bedrijfsactiviteiten in bedrijven, maatschappelijke diensten, culturele en sociaal-culturele activiteiten, sport en recreatie;
2. het deel van het gebouw voor de additionele horecaruimte is alleen open tijdens de openingstijden van de genoemde hoofdactiviteit;
3. bij een gebouw met een bruto vloeroppervlak van maximaal 1.200m^2 is het deel voor additionele horeca niet groter dan 30% van het bruto vloeroppervlak, tot een maximum van 300m^2;
4. bij een gebouw met een bruto vloeroppervlak van 1.200m^2 of groter is het deel voor additionele horecaruimte niet groter dan 25% van het bruto vloeroppervlak;
5. de additionele horecaruimte is alleen bereikbaar via de ingang van het gebouw met de hoofdactiviteit.

Artikel 14 Ondersteunende horeca in een winkel of verkoop in horeca

14.1 Voorwaarden voor ondersteunende horeca in een winkel

Ondersteunende horeca is als ondergeschikte activiteit toegestaan in een winkel, onder de volgende voorwaarden:

1. verkoop van artikelen in de winkel is de hoofdactiviteit;
2. de horeca-activiteit vindt plaats in één deel van de winkel;
3. vanaf de straat is niet zichtbaar dat er een horecadeel in de winkel is;
4. bij een winkel met een bruto vloeroppervlak van maximaal 350m^2 is het horecadeel niet groter dan 40% van het bruto vloeroppervlak, tot een maximum van 100m^2;
5. bij een winkel met een bruto vloeroppervlak van 350 tot 1.500 m^2 is het horecadeel niet groter dan 30% van het bruto vloeroppervlak,, tot een maximum van 300m^2;
6. bij een winkel met een bruto vloeroppervlak boven 1.500 m^2 is het horecadeel niet groter dan 20% van het bruto vloeroppervlak;
7. de horecaruimte is alleen bereikbaar via de ingang van de winkel;
8. de winkel heeft een toilet voor bezoekers.

14.2 Voorwaarden voor ondersteunende verkoop in een horecabedrijf

In een horecabedrijf is winkelverkoop als ondergeschikte activiteit toegestaan, onder de volgende voorwaarden:

1. de horeca-activiteit is de hoofdactiviteit;
2. de winkel-activiteit vindt plaats in één deel van het horecabedrijf;
3. vanaf de straat is niet zichtbaar dat er een winkeldeel in het horecabedrijf is;
4. bij een horecabedrijf met een bruto vloeroppervlak van maximaal 350 m^2 is het winkeldeel niet groter dan 40% van het bruto vloeroppervlak, tot een maximum van 100m^2;
5. bij een horecabedrijf met een bruto vloeroppervlak boven 350 m^2 is het winkeldeel niet groter dan 30% van het bruto vloeroppervlak;
6. het winkeldeel is alleen bereikbaar via de ingang van het horecabedrijf.

14.3 Gevelbankjes bij ondersteunende horeca of bij horeca met ondersteunende verkoop

Een winkel met ondersteunende horeca of een horecabedrijf met ondersteunende verkoop mag een of meer gevelbankjes plaatsen, als die aan de volgende regels voldoen:

1. een gevelbankje staat op een locatie met de functie Verkeer, Verkeer - Verblijfsgebied of met een functie die een winkel toestaat;
2. gevelbankjes worden niet gebruikt als horecaterras;
3. op een locatie met de functie Verkeer of Verkeer - Verblijfsgebied ontstaat er geen hinder voor verkeer, waarbij in ieder geval minimaal 1,5 meter voor passerende voetgangers beschikbaar blijft, gerekend van een gevelbankje;
4. de totale breedte van de gevelbankjes bij een winkel of een horecabedrijf bedraagt maximaal 4 meter;
5. het gevelbankje steekt maximaal 0,6 meter uit, gerekend vanaf de gevel van de winkel;
6. als de winkel of het horecabedrijf gesloten is, zijn gevelbankjes weggehaald of opgeklapt.

Artikel 15 Afwijkende bedrijfsactiviteiten met een vergunning

In afwijking van een regel waarin bepaald is dat alleen bedrijven van een bepaalde categorie van de Lijst van bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan, kunnen burgemeester en wethouders een vergunning verlenen voor een bedrijfsactiviteit die niet op deze lijst staat of die onder een hogere categorie valt dan in die regel is bepaald, voor zover die bedrijfsactiviteit naar aard en invloed op de omgeving gelijk kan worden gesteld aan de in die regel bepaalde categorie.

Artikel 16 Kruisingen, tunnels, bruggen en viaducten

16.1 Werking van dit artikel

Dit artikel is alleen van toepassing op kruisingen van verkeersinfrastructuur of water met andere verkeersinfrastructuur of met water, waarbij de toegewezen functie, een andere functie doorkruist, wat onder meer blijkt uit het feit dat ter plaatse van de kruising aan weerszijden diezelfde andere functie is toegewezen.

16.2 Activiteitenregeling bij kruisingen

Op de locatie van de kruising zijn naast de activiteiten die bij de toegewezen functie horen ook de activiteiten toegestaan die bij de functie horen die gekruist wordt.

Hoofdstuk 5 Grondwerk

Artikel 17 Bescherming van archeologische waarden

Dit artikel treedt in werking op 1 januari 2022. Tot die datum blijven de vergelijkbare bepalingen in de Verordening op de archeologische monumentenzorg van toepassing.

17.1 Grondwerk waarvoor geen vergunning in verband met archeologische waarden nodig is

Het volgende grondwerk is toegestaan:

1. grondwerk dat wordt verricht op een locatie die niet is aangeduid als een archeologische verwachtingszone;
2. grondwerk dat normaal onderhoud en beheer betreft, zoals onderhouds- en vervangingswerkzaamheden van bestaande bestratingen en beplantingen en werkzaamheden binnen bestaande tracés van kabels en leidingen;
3. grondwerk dat samenhangt met vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bouwwerken, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en waarbij gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering;
4. grondwerk dat nodig is voor archeologisch onderzoek of voor onderzoek naar de bodemkwaliteit;
5. grondwerk dat in overeenstemming met de wettelijke voorschriften al in uitvoering is op het tijdstip van de inwerkingtreding van het bestemmingsplan.

17.2 Grondwerk zonder vergunning in verband met de zone archeologische verwachtingswaarde

Het het volgende grondwerk mag op een locatie binnen een zone met een archeologische verwachtingswaarde zonder vergunning uitgevoerd worden, voor zover de activiteit aan de op de locatie geldende voorwaarden voldoet:

1. op een locatie met de aanduiding 'overige zone - archeologische verwachting - 1' onder de voorwaarde dat het grondwerk een oppervlakte van maximaal 1000m^2 verstoort en geen verstoring veroorzaakt beneden een diepte van 50cm onder het maaiveld;
2. op een locatie met de aanduiding 'overige zone - archeologische verwachting - 2' onder de voorwaarde dat het grondwerk een oppervlakte van maximaal 1000m^2 verstoort en geen verstoring veroorzaakt beneden een diepte van 30cm onder het maaiveld;
3. op een locatie met de aanduiding 'overige zone - archeologische verwachting - 3' onder de voorwaarde dat het grondwerk een oppervlakte van maximaal 100m^2 verstoort en geen verstoring veroorzaakt beneden een diepte van 50cm onder het maaiveld;
4. op een locatie met de aanduiding 'overige zone - archeologische verwachting - 4' onder de voorwaarde dat het grondwerk een oppervlakte van maximaal 100m^2 verstoort en geen verstoring veroorzaakt beneden een diepte van 30cm onder het maaiveld;
5. op een locatie met de aanduiding 'overige zone - archeologische verwachting - 5' onder de voorwaarde dat het grondwerk een oppervlakte van maximaal 50m^2 verstoort en geen verstoring veroorzaakt beneden een diepte van 50cm onder het maaiveld;
6. op een locatie met de aanduiding 'overige zone - archeologische verwachting - 6' onder de voorwaarde dat het grondwerk een oppervlakte van maximaal 50m^2 verstoort en geen verstoring veroorzaakt beneden een diepte van 30cm onder het maaiveld;
7. op een locatie met de aanduiding 'overige zone - archeologische verwachting - 7' onder de voorwaarde dat het grondwerk een verwaarloosbaar oppervlakte verstoort en geen verstoring veroorzaakt beneden een diepte van 30cm meter onder het maaiveld.

17.3 Vergunning in verband met de archeologische waarde

1. Op een locatie met een van de in lid 17.2 genoemde aanduidingen is het verboden om zonder vergunning grondwerk te verrichten, behalve als de activiteit op grond van lid 17.1 of lid 17.2 is toegestaan.
2. De vergunning wordt verleend, als is gebleken dat het grondwerk geen directe of indirecte gevolgen heeft voor het archeologische erfgoed of als er maatregelen zijn getroffen waardoor de archeologische resten in de bodem worden behouden.
3. Bij de aanvraag voor een vergunning als bedoeld onder 1 wordt een deskundigenrapport overlegd, als zo'n rapport over de gevolgen van het grondwerk op de archeologische waarde nodig is voor een goede beoordeling van de aanvraag.
4. Aan de vergunning als bedoeld onder 1 kunnen in ieder geval de volgende voorschriften worden verbonden:

a. de verplichting tot het treffen van maatregelen waardoor de archeologische resten in de bodem worden behouden;
b. de verplichting tot het doen van opgravingen;
c. de verplichting om het grondwerk te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg.

Hoofdstuk 6 Overgangs- en slotregels

Artikel 18 Overgangsrecht

18.1 Overgangsrecht bouwwerken

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, of dat gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
   a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
   b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is tenietgegaan.
2. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het eerste lid een vergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van vaststelling van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

18.2 Overgangsrecht gebruik

1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van vaststelling van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
2. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
3. Als het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van vaststelling van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
4. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsregels van dat plan.

Artikel 19 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

regels van het bestemmingsplan Beurskwartier 1.

Bijlagen regels

Bijlage 1 Begrippenlijst

Bijlage 2 Lijst van bedrijfsactiviteiten

Bijlage 3 Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving

Bijlage 4 Lijst van Horeca-activiteiten

Bijlage 5 Schets van de locatie van de torens

Toelichting

Hoofdstuk 1 Aanleiding, doel en beleidskader

1.1 Aanleiding

Op 7 december 2017 heeft de gemeenteraad de omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein vastgesteld, waarin de visie op de invulling van een deel van de ontwikkelingslocatie Stationsgebied (2e fase) is verwoord.

Het plangebied Beurskwartier uit de omgevingsvisie is het vervolg op de 1e fase van de Stationsgebiedontwikkeling. Het bestemmingsplan hanteert de naam Beurskwartier 1, omdat het de eerste ontwikkeling is van het hele gebied van en rond de Jaarbeurs. Beurskwartier 1 wordt een hoogstedelijk woongebied met wonen in hoge dichtheden, verschillende stedelijke functies en een tweetal parken.

Om het beleid uit de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein uit te voeren voor het Beurskwartier 1 is een nieuw bestemmingsplan nodig.

1.2 Doel

1.2.1 Doelstelling

Het bestemmingsplan Beurskwartier 1 bevat een regeling die het programma kan uitvoeren dat nodig is voor de nieuwe inrichting van het plangebied. De inrichting die het plan mogelijk maakt is een uitwerking van de omgevingsvisie. De regeling moet voldoende waarborgen geven voor een invulling met de kwaliteit die in de visie beoogd is, maar ook de ruimte bieden aan een flexibele, gefaseerde uitvoering.

Artikel 5 van de regels, over de functie Woongebied, neemt daarbij een centrale plaats in. In paragraaf 2.2.3 wordt artikel 5 uitgebreid toegelicht.

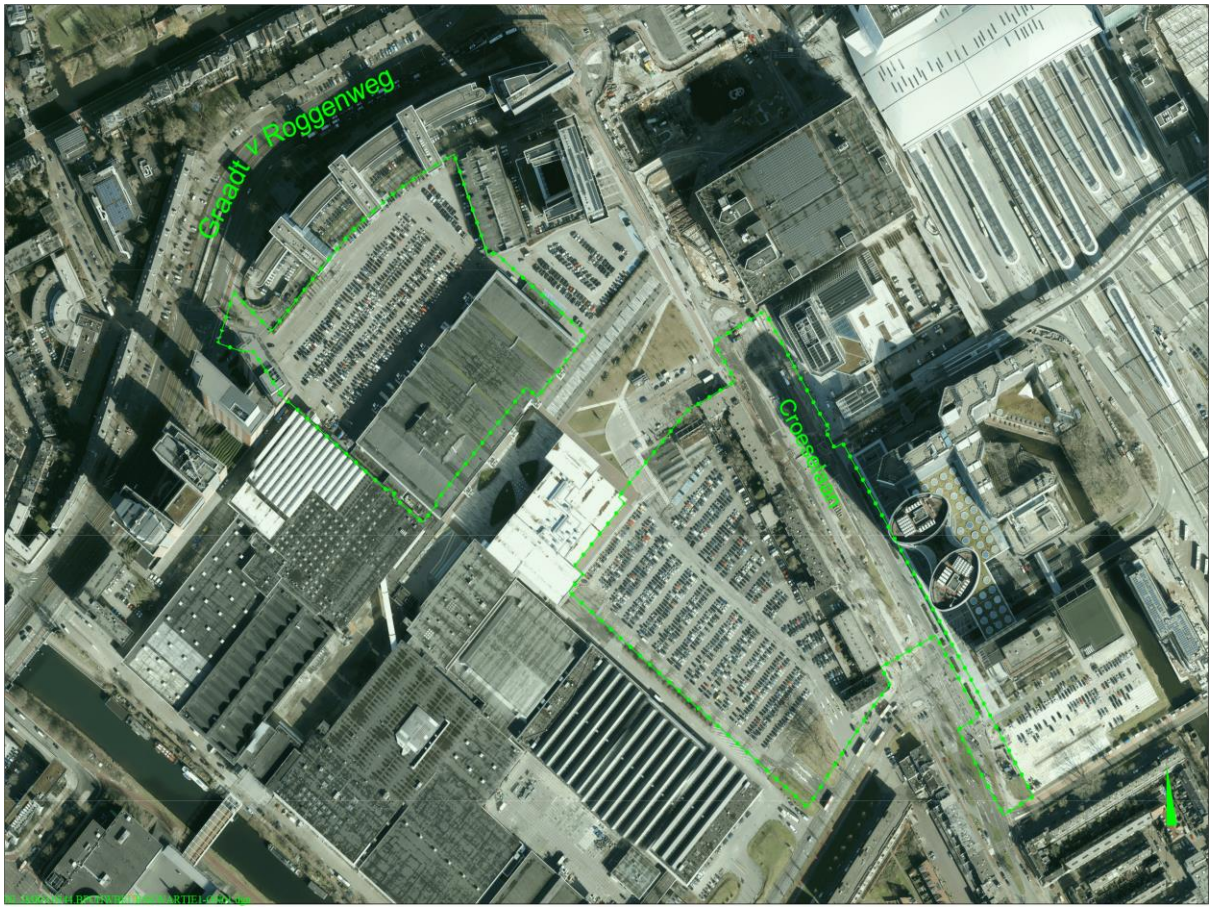
De ontwikkellocatie op het kruispunt van de Croeselaan-Jan van Foreeststraat (hierna: De Foreest) is in de loop van 2019 toegevoegd aan de ontwikkeling van het Beurskwartier 1. De Foreest is toegevoegd aan het Beurskwartier 1 om een extra locatie te creëren binnen het Beurskwartier 1 waar in eerste instantie huidige huurders – afhankelijk van de aard van het huidige huurcontract - naartoe kunnen verhuizen. Voor de ontwikkeling van het Beurskwartier koopt de gemeente woningen aan de Croeselaan, de Veemarktstraat, het Veemarktplein en de Van Zijstweg aan. De bewoners van die panden moeten op termijn hun woningen verlaten, zodat de woningen gesloopt of getransformeerd kunnen worden. De woningen die op de locatie De Foreest komen zijn dus in eerste instantie bedoeld voor bewoners die hun woning moeten verlaten als gevolg van de ontwikkeling van het Beurskwartier 1. Het gaat om bewoners die nu tegen een sociale en middeldure huur een woning huren. De woningen op de locatie De Foreest vallen daarom in de categorie sociale huur en middeldure huur. Er kunnen maximaal 60 woningen op die locatie worden gebouwd.

1.2.2 Plaats en grens van het plangebied

Dit bestemmingsplan bevat een regeling voor het gebied Beurskwartier 1, uitgebreid met de locatie aan de Jan van Foreeststraat, De Foreest. Voor de locatie Lombokplein zal een afzonderlijke regeling worden vastgesteld.

Het gebied Beurskwartier 1 ligt, grofweg, tussen het Jaarbeursplein, de bebouwing aan de Graadt van Roggenweg (zuidzijde), de hallen van de Jaarbeurs, de bebouwing aan de oostzijde van de Croeselaan en de Van Zijstweg.
De Foreest ligt aan de spoorzijde van de Croeselaan tussen de Rabobank en de Jan van Foreeststraat.

Afbeelding 1: Grenzen van het plangebied



1.2.3 Regelingen die worden vervangen

Dit bestemmingsplan vervangt in het plangebied de bestemmingsplannen en beheersverordeningen die in de tabel hieronder genoemd worden.

Bestemmingsplan/beheers-verordening	**Vaststelling gemeenteraad**	**Onherroepelijk**
Actualisering Stationsomgeving	31 oktober 2013	16 januari 2014
Kanaleneiland, Dichterswijk, Transwijk	13 juni 2013	(13 juni 2013)
Beheersverordening Algemene regels actualiseren	30 november 2017	(30 november 2017)
HOV baan Dichterswijk	26 april 2018	13 maart 2019
Stationsgebied, Megabioscoop Jaarbeursterrein,	17 juli 2014	1 juli 2015
Stadsvernieuwingsplan Dichterswijk-Croeselaan	13 november 1990	6 augustus 1992

1.3 Beleid

1.3.1 Algemene uitgangspunten, omgevingsvisie

Dit bestemmingsplan geeft uitvoering aan het beleid dat is beschreven in de omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein.

De omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein is een uitwerking van het beleid op het niveau 'koers' dat verwoord is in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2030 die de gemeenteraad op 8 december 2016 heeft vastgesteld, en van het thematische beleid van de omgevingsvisie Utrecht. De omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein hanteert als uitgangspunt dat het westelijke deel van het stationsgebied een onderdeel wordt van het centrum en een toonbeeld wordt van een gezonde, duurzame stad. Dit uitgangspunt volgt uit de Toekomstvisie Utrecht Centrum 'A Healthy Urban Boost' die de gemeenteraad in juni 2015 heeft vastgesteld en uit de strategie die op pagina 22, 23 en 24 van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2030 is beschreven.

De visie op het deelgebied Beurskwartier en Lombokplein beschrijft op pagina 17 de relatie tussen het gebiedsbeleid en het beleid dat voor de hele gemeente is vastgesteld.

1.3.2 Rijksbeleid, provinciaal beleid, waterschapsbeleid

Het rijksbeleid en het provinciale en het waterschapsbeleid is, voor zover van belang voor het plangebied, vertaald in wetgeving. De wettelijke regelingen zijn bij het opstellen van het bestemmingsplan toegepast.

De ontwikkeling is ook getoetst aan de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' die in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is geïntroduceerd en in 2012 is vastgelegd als procesvereiste in, artikel 3.1.6, lid 2, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het Bro bepaalt dat overheden een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de toelichting van het bestemmingsplan moeten motiveren.

Het doel van de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' is dat een gemeente bij besluiten over stedelijke ontwikkelingen zorgvuldig onderzoekt of het besluit past bij een verantwoord ruimtegebruik en of het besluit niet leidt tot overprogrammering of leegstand. Een bestemmingsplan dat een stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt moet dus een motivering bevatten van de behoefte aan die ontwikkeling. De 'Ladder' is kaderstellend voor alle juridisch verbindende ruimtelijke besluiten van de decentrale overheden, waaronder het bestemmingsplan.

Behoefte
In het Structuurplan Stationsgebied 2006 is voor het plangebied van het Beurskwartier 1 en de omgeving daarvan al aangegeven aan welke functies in welke omvang behoefte was bij de herstructurering van het Stationsgebied. Het plangebied is onderdeel van de 2e fase van de herstructurering van het Stationsgebied.

Per functie kunnen de volgende conclusies worden getrokken.

1. Wonen: de maximaal 3.384 woningen in het plandeel Beurskwartier 1 en maximaal 60 woningen in het plandeel De Foreest voorzien in de woningbehoefte. Tot 2040 is er sprake van een stijgende woningvraag die groter is dan het huidige planaanbod. Daarmee is aangetoond dat het voorliggende plan voorziet in een actuele behoefte.
2. Kantoren: er is aangetoond dat de beoogde ontwikkeling van maximaal 50.000 m^2 bvo kantoorruimte voorziet in een kwantitatieve en kwalitatieve behoefte. Er zullen zich elders dan ook geen onaanvaardbare effecten, zoals leegstand, voordoen.

Ondersteunende functies en voorzieningen: aangetoond is dat de realisatie van ondersteunende centrumfuncties voorziet in de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte. De realisatie van maximaal 15.000 m^2 aan centrumfuncties en andere voorzieningen in Beurskwartier 1 en 350 m2 in De Foreest is een voor de hand liggende mix aan functies op deze locatie. Deze functies passen goed bij de aard en schaal van het plangebied. Daarnaast wordt vanuit beleidsoogpunt de nadruk gelegd op het belang van functiemenging. Met de combinatie van wonen, werken en ondersteunende centrumvoorzieningen geeft de beoogde ontwikkeling een concrete invulling aan het beleid uit het Structuurplan Stationsgebied 2006 en de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein.

Conclusie
De beoogde ontwikkeling voldoet aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Er is sprake van zorgvuldig ruimtegebruik.

1.3.3 Thematisch beleid

Het thematische beleid (ook wel het "sectorale beleid" genoemd) is zoveel mogelijk verwerkt in de Omgevingsvisie Utrecht. Er is echter ook thematisch beleid dat bij de verlening van vergunningen op basis van dit bestemmingsplan wordt betrokken. Dit geldt in ieder geval voor de volgende beleidsthema's: archeologie en erfgoed, detailhandel (winkels), horeca, beleid over vakantieverhuur, woningvorming en –splitsing en parkeren. Op de website Omgevingsvisie Utrecht is het beleid over deze thema's te vinden.

Bij de vaststelling van het beleid voor het deelgebied Beurskwartier en Lombokplein heeft de gemeenteraad het plangebied aangewezen als A1-locatie in de zin van de nota Stallen en Parkeren (zie omgevingsvisie Utrecht, parkeerbeleid). Het plandeel De Foreest is in de nota aangewezen als A2-locatie.

1.4 Juridische aspecten

1.4.1 Wettelijke grondslag

1.4.1.1 Wet ruimtelijke ordening, besluit ruimtelijke ordening

Artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening geeft de gemeenteraad de bevoegdheid om bestemmingsplannen vast te stellen. Deze bevoegdheid is in hoofdstuk 3 van die wet en in het Besluit ruimtelijke ordening verder beschreven en ingekaderd. Er zijn ook nog andere wetten met bepalingen over de inhoud van bestemmingsplannen, zoals de Wet geluidhinder.

Artikel 3.1.2, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening maakt het mogelijk dat een bestemmingsplan ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening regels kan bevatten waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Burgemeester en wethouders gebruiken beleidsregels als leidraad bij het toetsen van vergunningaanvragen.

1.4.1.2 Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet

Sinds de wijziging van 28 oktober 2016 van het besluit uitvoering Crisis- en herstelwet beschikt de gemeente Utrecht juridisch gezien over één bestemmingsplan voor het gehele grondgebied, verder 'het bestemmingsplan van Utrecht' genoemd. Dat bestemmingsplan kan in zijn geheel of gedeeltelijk gewijzigd worden.

Dit bestemmingsplan vervangt een beheersverordening. De beheersverordening maakt geen deel uit van het bestemmingsplan van Utrecht. Als dit bestemmingsplan onherroepelijk wordt, gaat het op grond van artikel 7g van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet automatisch deel uitmaken van het bestemmingsplan van Utrecht.

Op grond van artikel 7c van het hierboven genoemde Besluit kunnen onder andere regels in het bestemmingsplan worden opgenomen over het behouden of maken van een veilige en gezonde leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit. In de vakliteratuur spreekt men van 'een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte'. Met 'verbreed' wordt dan bedoeld: niet alleen 'een goede ruimtelijke ordening' (bestemmingsplan), maar ook andere aspecten van de leefomgeving (de onderwerpen die onder de Omgevingswet gaan vallen).

1.4.2 Vooruitlopen op de Omgevingswet

1.4.2.1 Korte schets van de Omgevingswet

De Omgevingswet vraagt, onder meer, om een integrale benadering van de leefomgeving, gericht op een doelmatig beheer en ontwikkeling van de 'fysieke leefomgeving' (in dit plan kortweg 'de leefomgeving' genoemd). De gemeente krijgt meer ruimte om zelf te bepalen wat in een gebied het belangrijkst is. Verder wil de wet het aantal regels verminderen, ervoor zorgen dat de regels makkelijker te vinden en te begrijpen zijn en dat de procedures korter zijn. Om dat te bereiken bundelt de Omgevingswet zo'n 25 wetten in één wet en 100 Algemene maatregelen van bestuur (verder: Amvb; een Amvb is een besluit van de regering dat ook wettelijke regels bevat) in 4 Amvb's. Vervolgens zijn de provincies en de gemeenten aan zet. De gemeenten moeten al hun bestemmingsplannen terugbrengen naar één omgevingsplan. In het omgevingsplan moeten ook de regels over de leefomgeving worden opgenomen die nu nog in verordeningen staan, zoals regels uit de kapverordening.

De Omgevingswet gaat over de leefomgeving, dus niet alleen over de ruimtelijke ordening, maar ook over milieuthema's en archeologie en over andere onderwerpen waar activiteiten bij horen die gevolgen kunnen hebben voor de leefomgeving, zoals windenergie of het beheersen van de gevolgen van de klimaatverandering. Die verbreding, van ruimtelijke ordening naar leefomgeving, geldt ook voor het omgevingsplan.

1.4.2.2 Nieuwe termen, vrijwel geen verbrede reikwijdte

De Omgevingswet gebruikt nieuwe termen. Een 'bestemming' wordt in die wet 'functie' genoemd en 'gebruik' is straks een 'activiteit'. Om te oefenen met de nieuwe termen en om er alvast aan te wennen, zijn deze termen al gebruikt in de regels van dit bestemmingsplan. De term 'functie' betekent in dit plan: bestemming, gebruiksdoel; de term 'locaties' betekent hetzelfde als 'gronden' in het bestemmingsplan. 'Activiteit' kan iets doen, maar ook iets laten doen of iets nalaten betekenen.
De term 'omgevingsvergunning' is in dit plan vervangen door 'vergunning', als het gaat om de omgevingsvergunning die de gemeente op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en straks op grond van de Omgevingswet kan verlenen. De regels van het bestemmingsplan zouden de formele term moeten hanteren, bijvoorbeeld "omgevingsvergunning voor de activiteit zoals bedoeld in artikel 2.1, lid 1, onder b" of "omgevingsvergunning voor de omgevingsplanactiviteit". Via de bijlage 1 bij de regels, de Begrippenlijst, heeft de eenvoudige term 'vergunning' wel die formele lading gekregen.

1.4.3 Structuur van de regels

In hoofdstuk 1 van de regels staan de gebruikelijke artikelen: een artikel waarin de verklaring van de begrippen staat en een artikel waarin staat hoe gemeten moet worden.

De regels over functies (bestemmingen) staan in hoofdstuk 2.

De regels over activiteiten zijn verdeeld over drie algemene hoofdstukken van de regels:

- hoofdstuk 3 Bouwen;
- hoofdstuk 4 Gebouwen en locaties gebruiken en
- hoofdstuk 5 Grondwerk.

De regels over het overgangsrecht die in een traditioneel bestemmingsplan in hoofdstuk 4 terugkomen, zijn in dit plan in hoofdstuk 6 te vinden.

1.4.4 Afwijken van het bestemmingsplan

Op grond van artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) kan met een vergunning afgeweken worden van de regels van het bestemmingsplan. De Wabo geeft in artikel 2.12 drie methodes voor het verlenen van de vergunning om te mogen afwijken:

1. de reguliere procedure voor het afwijken op grond van regels die in het bestemmingsplan zelf staan (Wet ruimtelijke ordening) en voor de vergunning voor een activiteit die op grond van de regels vergunbaar is (Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet);
2. de reguliere procedure voor het afwijken voor een activiteit die valt onder een categorie van de lijst van artikel 4 van bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht;
3. als het bovenstaande niet van toepassing is: er moet een ruimtelijke onderbouwing gemaakt worden en de uniforme, openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht wordt gevolgd.

Het is dus altijd mogelijk om een vergunning aan te vragen om van regels van het bestemmingsplan af mogen te wijken. Onder de Omgevingswet blijft deze systematiek min of meer gehandhaafd, waarbij het volgen van de reguliere vergunningprocedure, het uitgangspunt is.

Er is een duidelijk verschil tussen methode 1 enerzijds en de methodes 2 en 3 anderzijds. Bij de vergunningverlening volgens methode 1 toetst het college van burgemeester en wethouders de aanvraag alleen aan de regels van het bestemmingsplan. Als de aanvraag past, wordt de vergunning verleend. Het college bekijkt dus niet of de aanvraag voldoet aan de Wet ruimtelijke ordening, omdat de gemeenteraad bij de vaststelling van het bestemmingsplan die toets al gedaan heeft. Bij de methodes 2 en 3 is dat anders en zal het college uitgebreider onderzoeken of het afwijken wel wenselijk is.

1.4.5 Bedrijfsactiviteiten en functiemenging

Bedrijfsactiviteiten kunnen effect hebben op de leefomgeving door uitstoot van stoffen, aantrekking van verkeer of door geluid. Aan de hand van het mogelijke effect heeft de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) een lijst opgesteld met bedrijfstypen. Per type is aangegeven hoe groot de afstand tussen zo'n bedrijfstype en een 'gevoelige functie, zoals wonen of onderwijs, moet zijn voor een goed woon- en leefklimaat bij de gevoelige functie. De Lijst van bedrijfsactiviteiten die op de VNG-lijst is gebaseerd, wordt in dit bestemmingsplan gebruikt voor de aanwezige bedrijven.

Voor bedrijvigheid in een woonwijk wordt de planologische term 'functiemenging' gebruikt. Bij functiemenging gaat het vaak om bedrijfsactiviteiten die in of bij een woning plaatsvinden. Deze activiteiten mogen het woon- en leefklimaat dan niet of nauwelijks verstoren. Aan de hand van de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving, die de gebruikelijke “Lijst van Bedrijven 'functiemenging'” vervangt, wordt bekeken welke bedrijven passend kunnen zijn in de woonomgeving. Achter de Lijst is, in hetzelfde document, een toelichting opgenomen.

Hoofdstuk 2 Toelichting per artikel

2.1 Begrippen en meten (hoofdstuk 1 van de regels)

Artikel 1 Begrippen
Dit artikel verwijst naar bijlage 1 van de regels, waarin begrippen die een verduidelijking nodig hebben worden verklaard. Deze lijst zal op termijn bij alle nieuwe bestemmingsplannen worden gevoegd. In de bijlage kunnen daarom ook begrippen staan die niet voorkomen in de regels van dit bestemmingsplan.

Artikel 2 Wijze van meten
De regels in dit artikel maken duidelijk hoe de gemeente gaat meten, als er in een regel een bepaalde maat, zoals een bouwhoogte, staat.

De verplichte "Anti-dubbeltelregel" uit het Besluit ruimtelijke ordening is in artikel 2, lid 2.5, opgenomen. Deze regel voorkomt dat steeds vanuit de feitelijke situatie van het heden wordt gemeten. Als een bewoner bijvoorbeeld 60% van zijn tuin mag volbouwen en dat ook heeft gedaan, ontstaat een nieuwe tuin. Deze regel verhindert dat de bewoner nu ook weer 60% van de nieuwe, kleinere tuin mag volbouwen.

2.2 Functies (bestemmingen; hoofdstuk 2 van de regels)

2.2.1 Inleiding

In hoofdstuk 2 van de regels zijn bij elke functie (bestemming) regels opgenomen waarin het doel van de functie is vastgelegd.

In het eerste lid van het artikel dat bij een functie hoort staat de beschrijving van het doel van die functie. De activiteiten die bij een functie horen worden in de regels vaak globaal beschreven. Niet elke denkbare activiteit is benoemd. Dat kan niet en als het al zou kunnen dan zou het bestemmingsplan onnodig star worden. Als de regel de functie wonen uitgebreid zou beschrijven, bijvoorbeeld: de functie wonen is bedoeld als een locatie waar personen die deel uitmaken van een huishouden eten, drinken en slapen, is niet duidelijk of je er ook mag gitaarspelen of plantjes mag houden in de vensterbank en ook niet of je een hotel mag beginnen in een huis, want een huishouden op vakantie kan in een hotel eten, drinken en slapen.
Om richting te geven aan de uitleg van de beschrijving van het doel, maken artikelleden die volgen op die beschrijving met voorbeelden duidelijk welke activiteiten bij de functie passen of welke activiteiten in ieder geval niet passen.

De artikelen in dit hoofdstuk hebben zo veel mogelijk dezelfde, vaste opbouw:

1. de beschrijving van het doel van de functie,
2. regels die voorbeelden geven van passende activiteiten, om het doel te verduidelijken, soms aangevuld met activiteiten die in een speciaal geval zijn toegestaan, bijvoorbeeld op een plek die op de plankaart is aangegeven;
3. regels die activiteiten verbieden; het gaat dan om activiteiten die op de locatie van de functie zeker niet wenselijk zijn en waarover geen discussie mag ontstaan of die wel of niet passen bij de functie.

Elke functie heeft in elk geval een regel waarin het doel wordt beschreven. De regels die onder 2 en 3 genoemd worden, worden weggelaten, als ze voor een functie niet nodig zijn. Het is bijvoorbeeld wel duidelijk dat een café niet past in de functie Groen. De regel 'de activiteit horeca mag niet' is daar niet opgenomen.
In artikel 11, lid 11.2, staan activiteiten opgesomd die niet mogen op grond van de functie, behalve als de regels bij de functie expliciet aangeven dat de activiteit wel mag. In de regels bij de functies zijn de activiteiten die artikel 11 verbiedt niet nogmaals opgenomen.

Dit bestemmingsplan kent aan drie locaties functie toe die als doel hebben om de bestaande toestand te transformeren naar een woonwijk (de functie Woongebied, artikel 5), een park (de functie Groen, artikel 3) een rij woningen (de functie Wonen, artikel 6). Bij de functies Woongebied en Wonen zijn het doel en de daarbij horende activiteiten globaal beschreven om een flexibele uitvoering mogelijk te maken. Daardoor is de werking van artikel 11 voor de locaties met die functies niet zo duidelijk. Vanwege die onduidelijkheid is in de regels van beide functies een vergunningstelsel opgenomen, zodat burgemeester en wethouders kunnen toetsen of een activiteit past en belanghebbenden de mogelijkheid krijgen om bezwaar te maken tegen de uitkomst van die toets.

2.2.2 De termen van de Omgevingswet

Om vast te wennen aan de Omgevingswet, gebruikt dit bestemmingsplan de nieuwe termen:
functie: de "bestemming"; de functie beschrijft waar de locatie met die functie voor bedoeld is;
locatie: de "gronden", dus de plaats of plek;
activiteit: het "gebruik"; wat je doet, soms ook wat je nalaat, en soms ook het resultaat van de activiteit.

Om het onderscheid tussen een functie en een activiteit te verduidelijken wordt de activiteit in dit bestemmingsplan meestal met een werkwoord, bijvoorbeeld bouwen, beschreven.

2.2.3 Artikel 5: de functie Woongebied

2.2.3.1 Inleiding

Het plangebied wordt nu nog gedomineerd door de grote complexen van de Jaarbeurs, parkeerterreinen, een overmaat aan infrastructuur en een aantal woningcomplexen aan de Croeselaan. Met dit bestemmingsplan wil de gemeente de bouw van een nieuwe, hoogstedelijke woonwijk mogelijk maken. Hoogstedelijk houdt op deze locatie in dat er een wijk komt die qua levendigheid en uitstraling vergelijkbaar is met een stadscentrum. Er komen dus niet alleen woningen, maar ook andere voorzieningen, zoals winkels (alleen voor de dagelijkse boodschappen), horeca met terrassen en andere centrumvoorzieningen. En natuurlijk zijn er ook de nodige verkeersvoorzieningen en groen. Een deel van het groen dat nodig is voor een goed functionerende, gezonde, nieuwe woonwijk wordt op grond van de functies (bestemmingen) Groen en Verkeer - Verblijfsgebied gerealiseerd. De rest van het gebied dat gemeente wil transformeren naar een hoogstedelijke woonwijk heeft de functie Woongebied die ook de groene invulling uit de omgevingsvisie mogelijk maakt.
Artikel 5 is de kern van het bestemmingsplan: het artikel biedt de basis voor het bouwen van de nieuwe woningen en de daarbij horende voorzieningen.

2.2.3.2 Gebiedstransformatie en de gevolgen voor bewoners en ondernemers

De transformatie van het gebied betekent dat het gebied helemaal opnieuw ingericht wordt en veelal ook nieuwe functies krijgt. Voor de bewoners van de huizen aan de Croeselaan heeft dat ingrijpende gevolgen, want door het transformatieproces moeten de huizen gesloopt worden of ingepast worden in de nieuwe structuur. De sloop is uiteraard ook ingrijpend voor ondernemers die horecaruimte huren in panden die gesloopt of getransformeerd worden.
In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2030, het 'koersdocument' van de omgevingsvisie Utrecht, kiest de gemeente voor een realisatie van een intensief ruimtegebruik en een hoge dichtheid in het plangebied. De keuze is onder meer ingegeven door de ligging “op korte afstand van het centrum, zodat een hoge mate van stedelijkheid én een beperkt gebruik van de auto voor de hand ligt. […] Onderdeel van onze ruimtelijke strategie is de ontwikkeling van het Beurskwartier (oostelijk deel van het huidige Jaarbeursgebied dat op termijn voor transformatie beschikbaar komt) met een zwaar accent op wonen en bebouwing in hoge dichtheden. Voetgangers en fietsers krijgen in het centrum voorrang. We onderzoeken de mogelijkheden om met een extreem lage parkeernorm vooral te focussen op doelgroepen die geen gebruik maken van de auto of die voldoende hebben aan het gebruik van (elektrische) deelauto's.” (Citaten: Ruimtelijke Strategie Utrecht 2030, bladzijde 22-24).

De omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein heeft de hierboven geschetste koers uitgewerkt in een concreet programma. Dat programma gaat uit van de hoge dichtheden die in de Ruimtelijke Strategie als passend voor dit gebied worden beschouwd. Die hoge dichtheid vraagt om een kwalitatief goede inrichting van het gebied, zeker gezien de gemeentelijke ambities op het gebied van gezonde verstedelijking. De benodigde dichtheid en de beoogde inrichting zijn niet mogelijk met behoud van de bestaande boven- en benedenwoningen.
Met de vaststelling van de omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein (7 december 2017, agendapunt 8) heeft de gemeenteraad uitgebreid stilgestaan bij de belangen van de bewoners, omdat hun belangen niet verenigbaar blijken met het algemene belang om het stationsgebied te verbeteren en woningen en voorzieningen in hoge dichtheid te bouwen op een locatie dichtbij het station. De gemeenteraad heeft bij de vaststelling besloten (amendement 2017/73) om nader onderzoek te doen naar de mogelijkheid om een deel van de woningen aan de Croeselaan te behouden. Dat besluit heeft ertoe geleid dat vier onafhankelijke experts vanuit een verschillende invalshoek naar het gebied hebben gekeken en hun bevindingen in de vorm van modellen voor de invulling van het plangebied aan de gemeente hebben gerapporteerd. Op basis van de rapporten heeft de gemeente de conclusie getrokken dat behoud van de woningen niet mogelijk is, maar ook dat de gemeente aan de overkant van de Croeselaan, namelijk op de locatie Croeselaan - Jan van Foreeststraat ("De Foreest"), de bouw van woningen mogelijk gaat maken. De woningen kunnen dienen als vervangende woning voor een deel van de bewoners. Dit bestemmingsplan maakt de bouw van die woningen mogelijk (zie: § 2.2.4). Verder wordt bij de inrichting van het gebied het advies van de experts voor een verdere vergroening overgenomen. De gemeenteraad heeft op 28 maart 2019 (agendapunt 13) met deze uitkomst ingestemd en daarmee ook met de wijziging van de omgevingsvisie die daar uit voortvloeit.

De gemeente treedt in overleg met alle eigenaren van woningen (percelen met opstallen) over aankoop (verwerving) op basis van minnelijk overleg. Als een eigenaar niet wil verkopen of als er geen zicht is op een overeenstemming binnen een redelijke termijn, terwijl de gemeente wel een redelijk aanbod heeft gedaan, heeft de gemeente de mogelijkheid om op basis van dit bestemmingsplan een onteigeningsprocedure in gang te zetten ter uitvoering van het bestemmingsplan Beurskwartier 1 met de daarin opgenomen bestemmingen (functies), waaronder de functie Woongebied. De benodigde dichtheid en de beoogde inrichting van het Beurskwartier zijn immers niet mogelijk met behoud van de bestaande boven- en benedenwoningen.

Een onteigeningsprocedure is een wettelijk omschreven procedure, die zorgvuldig moet worden doorlopen en die met veel waarborgen voor de eigenaar is omkleed.

2.2.3.3 Programma voor Beurskwartier 1

Het programma voor de gebouwen dat in de omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein staat is volgens de onderstaande tabel in het bestemmingsplan opgenomen.

Programma Beurskwartier		
	omgevingsvisie	*bestemmingsplan*
wonen	208.500	223.500
- wonen of werken	15.000	-
werken	50.000	-
- kantoren	-	50.000
totaal overige voorzieningen	15.000	15.000
- plint grootschalig	4.000	-
- plint kleinschalig	1.000	-
- voorzieningen	10.000	-
- winkels en afhaalzaken	-	2.600
- dienstverlening	-	toegestaan
- horeca	-	7.500
- maatschappelijk	-	toegestaan
- lichte bedrijfsactiviteiten	-	toegestaan
- niet benoemd	-	2.500
	288.500	283.500

De categorieën die de omgevingsvisie noemt zijn vertaald naar categorieën die in bestemmingsplannen worden gehanteerd.

De getallen van het bestemmingsplan geven de maximale omvang van de categorie weer. Het totale vloeroppervlak van winkels mag dus niet meer dan 2.600m^2 bruto vloeroppervlak bedragen, maatschappelijke voorzieningen kunnen in theorie een omvang hebben van maximaal 15.000m^2 bruto

vloeroppervlak (het totaal van "overige voorzieningen"). Er staat geen minimummaat in het bestemmingsplan, dus er hoeven geen winkels, horeca of scholen te komen.

De regels in het ontwerpbestemmingsplan Beurskwartier 1 boden flexibiliteit door de omvang "overige voorzieningen" (met uitzondering van horeca) niet in de regels vast te leggen, waarbij met beleidsregels gestuurd zou worden op de invulling van de plinten. Gezien de relatief beperkte omvang van die categorie "overige voorzieningen" leek een nader onderzoek naar de behoefte van de diverse categorieën in dit stadium van het planproces overbodig en dat is daarom ook niet verricht. De woningbehoefte is evident en ook het kantorenprogramma, onderdeel van consistent gemeentelijk beleid, is op deze locatie nog steeds actueel. Dat blijkt ook uit recente rapporten over de regionale en de Utrechtse kantorenmarkt die als bijlage 19 en 20 zijn toegevoegd en uit de quickscan die in hoofdstuk 6 van bijlage 21, Laddertoets voorzieningen Utrecht Beurskwartier, staat.

Uit de zienswijzen bleek dat meer duidelijkheid wenselijk was en ook nader onderzoek waarmee de behoefte van de "overige voorzieningen" werd aangetoond, zoals artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening voorschrijft. Zonder zo'n onderzoek is het niet duidelijkheid hoe groot de behoefte aan winkels is, welke mogelijkheid er is om winkels te vestigen en welke concurrentie van het Beurskwartier verwacht mag worden. Om die onduidelijkheid weg te nemen is alsnog een nader onderzoek uitgevoerd (zie: bijlage 21, Laddertoets voorzieningen Utrecht Beurskwartier, 30 april 2021). Uit dat onderzoek blijkt dat de behoefte aan detailhandel vrij klein is, veel kleiner dan de omvang die op grond van het ontwerpbestemmingsplan mogelijk is. Omdat het niet de bedoeling is met dit bestemmingsplan de winkelstructuur in andere stadsdelen op wat voor manier dan ook onder druk te zetten, is in de regels nu de maximum omvang opgenomen, conform het advies dat op pagina 13 van het onderzoek van bijlage 21 staat. De maximale omvang voor horeca die in het ontwerpbestemmingsplan staat sluit aan bij de behoefte en blijft dus ongewijzigd. De behoefte aan dienstverlening en maatschappelijk blijkt zo groot dat het niet nodig is om een maximale omvang voor deze categorieën vast te leggen. Het onderzoek ziet verder mogelijkheden voor bedrijfsactiviteiten, waaronder bedrijvigheid die de vorm van een beroep-aan-huis aanneemt. De ruimte die het Beurskwartier aan bedrijfsactiviteiten zal bieden, blijft beperkt. Op dit moment is een reële schatting niet te maken. Uit het onderzoek mag afgeleid worden dat de omvang van die categorieën bij de verdeling van de ruimte voor "overige voorzieningen" ruimte binnen de in het onderzoek aangegeven raming voor de behoefte zal blijven.

Voor de onbebouwde ruimte legt het bestemmingsplan alleen het minimumoppervlak van het park in het noordelijke plandeel vast, namelijk 3.000m^2.

2.2.3.4 Flexibiliteit, fasering en uitvoering met beleidsregels

De ontwikkeling van het plangebied gaat minimaal 10 jaar duren. Zo'n lange periode eist een flexibele opzet van de regeling in het bestemmingsplan. Flexibiliteit gaat vaak wel ten koste van duidelijkheid en zekerheid over de invulling van het plangebied. De regels van dit bestemmingsplan zoeken een balans tussen zekerheid en flexibiliteit door de belangrijkste elementen van de ontwikkeling vast te leggen, zoals het woningbouwprogramma, het parkeren, de minimale omvang van het groen, en daarbij kwalitatieve eisen te stellen aan de uitvoering. Het college van burgemeester en wethouders krijgt, als uitvoerend bestuursorgaan, de zorg voor een invulling die aan die kwalitatieve eisen voldoet. En het college krijgt ook de opdracht om te zorgen voor een jaarlijks rapport, zodat de gemeenteraad een vinger aan de pols kan houden.

In de eerste fase, vanaf de vaststelling van het bestemmingsplan tot 2023, wordt het bouwen en het opnieuw inrichten van de openbare ruimte voorbereid. De voorbereiding kan bestaan uit kabels en leidingen verleggen, bouwterreinen inrichten of tijdelijke wegen aanleggen. En tegelijkertijd werkt de gemeente aan het aankopen van de woningen. Het bouwen zelf is tot die tijd nog niet mogelijk, omdat de gemeente afspraken heeft met de Jaarbeurs over de levering van de grond. Die levering vindt plaats op 1 januari 2023.

Vanaf 1 januari 2023 zal het bouwen en inrichten kunnen starten. De invulling van het gebied vindt in fasen plaats en zal waarschijnlijk minimaal 10 jaar duren. Daarbij is het van belang dat de Jaarbeurs en de bioscoop gewoon kunnen blijven functioneren.

Met beleidsregels kunnen burgemeester en wethouders zorgen voor een flexibele sturing. Als het nodig is, kunnen zij de beleidsregels vrij snel wijzigen, bijvoorbeeld als uit de jaarlijkse monitoring blijkt dat er bijsturing nodig is of als er maatschappelijke ontwikkelingen zijn die vragen om een andere fasering. De beleidsregels zorgen in ieder geval dat een vergunning voldoet aan de voorwaarden in artikel 5, lid 5.5, onder 1.

2.2.3.5 Uitleg van de regels in artikel 5

De werking van het artikel
De regels in artikel 5 bieden de juridische grondslag voor de transformatie van het plangebied Beurskwartier 1, overigens samen met de regels van artikel 6 met regels voor het plandeel De Foreest en de regels van artikel 3 voor het aanleggen van het zuidelijke park. Op grond van de regels van artikel 5 is "het starten van een activiteit", zoals het bouwen, alleen toegestaan met een vergunning. Een vergunningaanvraag moet voldoen aan de kaders van lid 5.2, waarin het programma dat in paragraaf 2.2.3.3 is beschreven is verwerkt. En de aanvraag moet ook voldoen aan de normen die in lid 5.5 staan. Die normen bieden vaak nogal wat interpretatieruimte. Daarom is in lid 5.6 bepaald dat burgemeester en wethouders beleidsregels moeten opstellen waarin verduidelijkt wordt in welke gevallen een aanvraag aan zo'n norm van lid 5.5 voldoet, zie ook de vorige paragraaf.

Het doel van de functie woongebied
In het eerste lid, lid 5.1, is onder 1 het doel van de functie beschreven, namelijk de ontwikkeling van het Beurskwartier 1 tot een hoogstedelijk, autoluw woonmilieu. Het woonmilieu bestaat uit een goede mix van woningen en centrumvoorzieningen en uit voorzieningen die nodig zijn voor het wonen, uit groen en uit een fijnmazig verkeersnetwerk voor langzaam verkeer.

Welke activiteiten zijn toegestaan?
Het tweede lid, lid 5.2, heeft twee onderdelen.
In het eerste onderdeel staan de activiteiten die horen bij het bouwen en het gebruiken van de gebouwen. Het programma dat in paragraaf 2.2.3.3 is besproken is in dit onderdeel vertaald als kader voor de activiteiten. Het programma voor woningen is vertaald in aantallen woningen. De berekening om het aantal woningen te schatten is in onderstaande tabel weergegeven.

Programma wonen			
type woning	*percentage*	*b.v.o.*	*aantal woningen*
klein: gemiddeld 50m^2	30%	62.550 m^2	1251
middel: gemiddeld 70m^2	50%	104.250 m^2	1489
groot: gemiddeld 100m^2	20%	41.700 m^2	417
	100%	208.500 m^2	3157
Programma wonen of werken			
type woning	*percentage*	*b.v.o.*	*aantal woningen*
klein: gemiddeld 50m^2	30%	4.500 m^2	90
middel: gemiddeld 70m^2	50%	7.500 m^2	107
groot: gemiddeld 100m^2	20%	3.000 m^2	30
	100%	15.000 m^2	227

De regel onder 1a verwijst naar regels over de activiteit wonen. De regels over die activiteit zijn in artikel 12 te vinden.
Het maximale aantal vierkante meters bruto vloeroppervlak voor winkels is gebaseerd op het advies van het onderzoek dat in paragraaf 2.2.3.3 is besproken. De omvang van de horeca sluit aan bij de berekeningen die zijn gemaakt om de parkeerbehoefte vast te stellen. Omdat de genoemde activiteiten inpandig alleen in de plint zijn toegestaan, is hun omvang beperkt. De activiteiten, ook de activiteiten die in de regels niet in omvang zijn beperkt, moeten dus ook in die zin begrepen worden: geen bioscoop, theater, etc. Zie verder paragraaf 2.2.3.3 waarin het programma is toegelicht.

Het tweede onderdeel van lid 5.2 gaat over het inrichten en gebruiken van de openbare ruimte. In dit onderdeel staan ook regels over de kwaliteit van de openbare ruimte, waaronder de eis dat het park in het noordelijke deel minimaal 3.000m^2 groot is. Die eis werkt natuurlijk ook door in plaatsbepaling van de bouwblokken. Burgemeester en wethouders moeten ervoor zorgen dat de vergunningen voor het bouwen ruimte genoeg open laten voor dat park.

Opsomming van activiteiten die in ieder geval verboden zijn
In lid 5.3 staan de activiteiten benoemd die in ieder geval niet mogen op de locatie met de functie Woongebied.

Nieuwe activiteit mag alleen met vergunning
Het vergunningsysteem is opgenomen in de leden 5.4 en 5.5. De regels in dit lid gaan voor de regels die in hoofdstuk 3 staan.
In onderdeel 1 van lid 5.4 staat dat het verboden is om "zonder vergunning activiteiten te starten". In het tweede lid wordt verduidelijkt dat een bestaande activiteit zonder vergunning toegestaan is en ook dat de gemeente zichzelf geen vergunning hoeft te verlenen om de openbare ruimte in te richten, als die inrichting past in de regels van lid 5.2, onderdeel 2.
Wat is "een activiteit starten"? Met deze zinsnede bedoelen wat dat iemand iets gaat doen op een locatie

waar dat op dat moment nog niet is toegestaan. In het vakjargon in de ruimtelijke ordening wordt dat een "gebruiksverandering" genoemd. Iemand die volgens de aangegeven route van het Jaarbeursplein naar de Jaarbeurs loopt, start geen activiteit, want het gebruiken van die looproute is nu al toegestaan. Iemand die een woning bouwt op die looproute start wel nieuwe activiteiten, namelijk de activiteit bouwen en vervolgens de activiteit wonen. Op grond van lid 5.4 is dus geen vergunning nodig voor de wandeling maar wel voor het bouwen en het wonen.

Het toetsen van een vergunningaanvraag
Een aanvraag moet natuurlijk voldoen aan het eerste onderdeel van lid 5.2. De regels in dat lid gaan vooral over welke activiteiten zijn toegestaan en in welke omvang. Om aan het doel van de functie te voldoen, moet er ook voor gezorgd worden dat de ruimte kwalitatief goed wordt gebruikt, met als eindresultaat "een goede ruimtelijke ordening" (artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening). De regels die, in aanvulling op lid 5.2, daarvoor moeten zorgen staan in lid 5.5.
Lid 5.5, onderdeel 1a, spreekt voor zich.
Onderdeel 1b bevat de voorwaarden die gesteld worden aan de bouwblokken. De gebouwen in Beurskwartier 1 moeten een aantal gesloten bouwblokken vormen. Een gesloten bouwblok houdt in dat hoofdgebouwen zo aan elkaar gebouwd zijn, dat een binnenterrein ontstaat dat aan alle zijden omgeven is door de hoofdgebouwen of dat er één heel groot gebouw wordt gebouwd met een ruim binnenterrein. Delen van de bouwblokken die hoger zijn dan 30 meter mogen geen onevenredige hinder voor de omgeving veroorzaken. Onderdeel 1b bepaalt verder dat er niet meer dan 8 gebouwen mogen zijn die hoger zijn dan 45 meter, met een maximale hoogte van 90 meter. Omdat schaduwwerking en windhinder vooral een probleem kunnen worden bij de hogere gebouwen, is aan de regels een kaartje toegevoegd (bijlage 5 bij de regels: "Schets van de locatie van de torens"), met een indicatie van de plek waar de torens gebouwd kunnen worden. Uit de verkennende bezonningsstudie die de gemeente op basis van dat kaartje heeft gedaan lijkt de schaduwwerking van torens op de aangegeven plekken geen onevenredig effect te hebben op de omgeving, zie de Verkennende bezonningsstudie (mei 2021) (bijlage 22).
In de regel onder 1c is motie 2019-M35 verwoord. De concrete vertaling van dit doel, dus de uitvoering van de motie, moet vooral terechtkomen in het inrichtingsplan voor de openbare ruimte. En daarnaast is in onderdeel 1d, de eis opgenomen om gebouwen groene daken te geven.
Onderdeel 1e moet ervoor zorgen dat de levendige plint die beschreven wordt in de omgevingsvisie ontstaat.
De regel onder 1f biedt de garantie dat de woningen die gebouwd worden niet te veel geluidsoverlast krijgen van de Jaarbeurs, uitgaande van de Jaarbeursactiviteiten die op het moment van een aanvraag "representatief" zijn, activiteiten die de Jaarbeurs op dat moment mag verrichten. De regel achter het eerste opsommingsteken gaat over de gemiddelde geluidsbelasting, de regel daarna over de piekbelasting, bijvoorbeeld van het laden en lossen.
Uit het geluidsonderzoek blijkt dat het geluid van andere vormen van bedrijvigheid binnen de normen blijft, uitgaande van de maatregelen die de gemeente met partijen overeengekomen is. Voor woningen op de hogere bouwlagen gelden hogere grenswaarden, omdat geluid op grotere hoogte makkelijker doordringt. Zie ook paragraaf 3.5.4.
Er zijn twee mogelijkheden om aan deze regel te voldoen. Ten eerste kan met het bouwen gewacht worden totdat de activiteiten van de Jaarbeurs zijn gestaakt of minder geluid veroorzaken. De tweede mogelijkheid is dat er maatregelen getroffen worden, zoals het bouwen met "dove gevels" of afschermen van de geluidsbron. Dergelijke maatregelen zijn acceptabel als met onderzoek wordt aangetoond dat het gebouw, voordat het in gebruik genomen wordt, voldoet aan de richtwaarden die in de regel onder 2a genoemd worden .
Onderdeel 1g is vergelijkbaar met het onderdeel 1f, maar nu gaat het om het geluid van de kantoren aan de Graadt van Roggenweg.
Onderdeel 1h moet zorgen voor een goed gebruik van de ondergrond.
Onderdeel 1i is een "vangnet" dat voorkomt dat er een programma wordt gerealiseerd met een parkeerbehoefte die groter is dan de behoefte die in paragraaf 3.5.1.2 berekend is. Dat zal zich niet gauw voordoen, omdat die paragraaf uitgaat van een scenario met een meer dan gemiddelde parkeerbehoefte.

Beleidsregels
De beleidsregels die burgemeester en wethouders op grond van lid 5.6 moeten opstellen zijn nodig om de ruimere begrippen van lid 5.5 als het ware in te kleuren. Zie de eerste alinea van deze paragraaf.

Monitoring
Het gaat jaren duren voor de transformatie van het gebied is afgerond. Daarom is het van belang dat het college met enige regelmaat toetst of er gebouwd wordt wat er nog nodig is en of het project nog voldoet aan de doelstellingen voor het woongebied. Daarbij is niet alleen het 'programma' (wat bouwen we, voor wie bouwen we en hoe vullen we de openbare ruimte in) van belang, maar ook de fasering en financiële uitvoerbaarheid van het geheel. In lid 5.6, onder 2 en 3, staat dat het college van burgemeester en wethouders over de voortgang van de realisering jaarlijks verantwoording af moeten leggen in een voortgangsrapport. Daarin wordt ook aangegeven of er aanleiding is om de fasering, de planning of de

invulling aan te passen. Als een aanpassing nodig is, dan kunnen burgemeester en wethouders de beleidsregels aanpassen of de gemeenteraad voorstellen om het bestemmingsplan te wijzigen.

2.2.4 Nieuwe woningen aan de Croeselaan, De Foreest (artikel 6)

2.2.4.1 Inleiding

De paragrafen 2.2.4.2 en 2.2.4.3 leggen de stedenbouwkundige context van de locatie de Foreest en de relatie met de omgeving uit. Deze paragrafen zijn voor de vaststelling van het bestemmingsplan toegevoegd om te tegemoet te komen aan de zienswijzen die wezen op het ontbreken van deze onderbouwing.

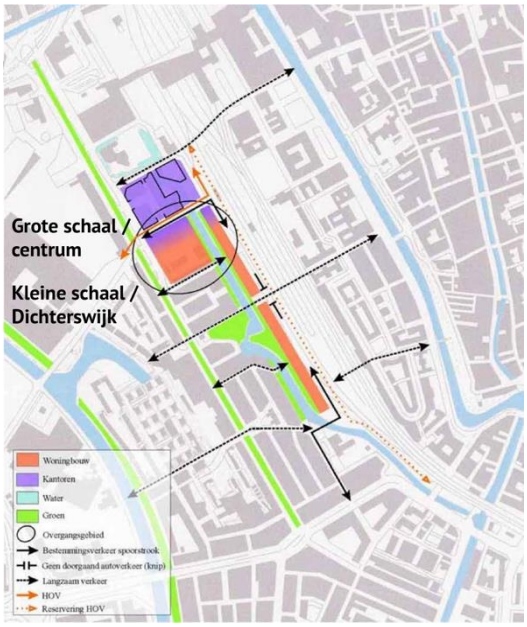
Paragraaf 2.2.4.4 geeft een toelichting op de regels. De regels zijn enigszins aangepast om ze in lijn met artikel 5 te brengen.

2.2.4.2 Stedenbouwkundige inpassing van De Foreest

Het blok De Foreest is geplaatst op een voor de structuur van de stad logische plek, op de overgang tussen de Dichterswijk en het Stationsgebied. Aan de zuidzijde grenst De Foreest aan de Dichterswijk, en aan de noordzijde aan het Stationsgebied.

Visie Kruisvaartkwartier 2003

De overgang tussen de Dichterswijk en het Stationsgebied is al in 2003 vormgegeven en vastgelegd in de Visie Kruisvaartkwartier. Het college heeft die visie na een intensief participatietraject op 27 mei 2013 vastgesteld. Ter plaatse van de locatie De Foreest laat de visie de overgang zien van het hoogstedelijke deel met kantoren aan de zijde van de huidige Rabobank, naar woningen met een lagere dichtheid en hoogte aan de zijde van de Dichterswijk.



Plankaart van de visie Kruisvaartkwartier 2003. Aan de situering van het bouwblok op de locatie De Foreest ligt de visie Kruisvaartkwartier ten grondslag: met woningbouw aansluiten op de woningen van de Dichterswijk (oranje kleur).

De Foreest is een essentieel onderdeel van de afronding en aanhechting van de Dichterswijk. Het blok De Foreest markeert de entree van de wijk. In de huidige situatie kom je vanuit het noorden (vanaf het station) na het kruisen van de van Zijstweg langs een lege, anonieme vlakte (parkeerterrein, klein groengebiedje), maar in de nieuwe situatie betreed je op die plek de Dichterswijk. Om ervoor te zorgen dat je De Foreest beleeft als entree van de wijk, zullen de nieuwe woningen in de rooilijn van de aangrenzende woningen in de Croeselaan worden gebouwd en zullen de woningen daarop ook in hoogte en uitstraling aansluiten.

Illustratie: De Foreest ingetekend op de plankaart omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein. Het oranje blok: woningen De Foreest geplaatst in lijn met de woningen Dichterswijk.

In plaats van een 'gat' in het stedelijk weefsel' (een stukje groen dat qua structuur nergens bij hoort), wordt de locatie ingevuld met bebouwing die op de omgeving aansluit en het gebied afmaakt. De invulling van de locatie De Foreest is daarmee in lijn met de visie Kruisvaartkwartier.

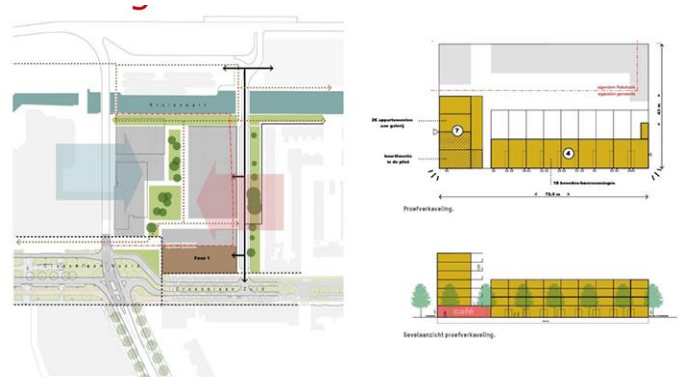
Ilustratie: woningen aan de Croeselaan ter hoogte van het Beurskwartier; voor de bewoners wordt gezocht naar een passende alternatieve locatie.

Positionering van de woningen
De woningen van De Foreest liggen met hun voorzijde op de rooilijn, aan het trottoir van de Croeselaan. Dit komt overeen met de positionering van de woningen in de Dichterswijk.

Aan de achterzijde van het bouwblok, gezien vanaf de Croeselaan, bevinden zich de tuinen van de woningen. De woningen liggen dus niet direct tegen de kavelgrens van de Rabobank aan. Er zit, afhankelijk van de dikte van het bouwblok, ca 12 tot 15 meter tussen de woningen en de kavelgrens.

Ilustratie: schets bouwblok De Foreest (rapport Amendement A2017/69 Creatieve inpassing woningen Croeselaan (18 maart 2019)).

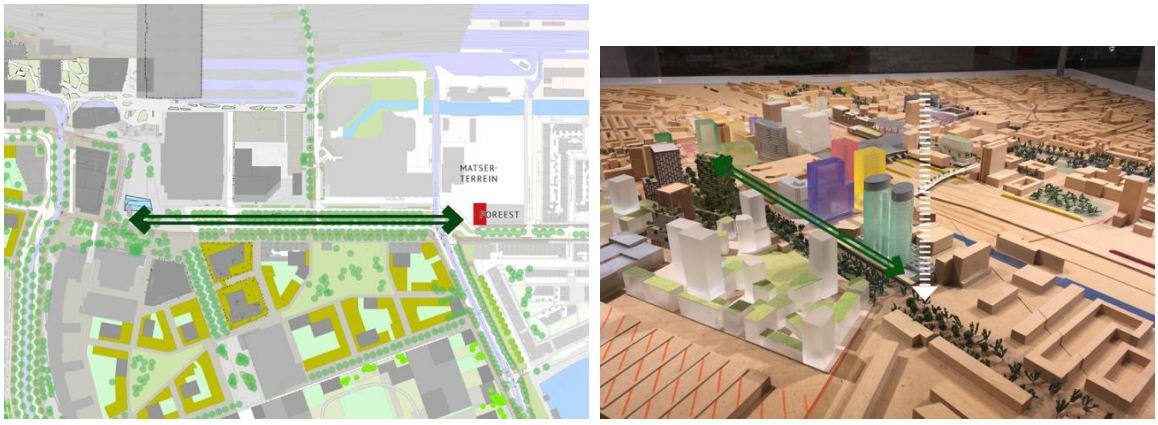
Bouwhoogte
De woningen aan de Jan van Foreeststraat en het grootste deel van de woningen aan de Croeselaan worden maximaal 4 bouwlagen hoog.
Alleen op de 'kop', aan de noordkant (zijde station), in de as van de brede Croeselaan, is het de intentie om een wat hoger bouwvolume van maximaal 9 bouwlagen (maximaal 30 meter hoog) te plaatsen. Deze hogere bouwhoogte is wenselijk om een goede overgang te maken tussen het meer stedelijke centrumgebied en de Dichterswijk.
Door de combinatie van afstand en de geringe hoogte blijven inkijk en schaduwwerking voor de omgeving beperkt. Ook de schaduw op de Rabobank als gevolg van het hogere deel van de bebouwing is door zijn ligging heel beperkt.



Illustratie: tekening uit het rapport Amendement A2017/69 Creatieve inpassing woningen Croeselaan (18 maart 2019) met het blok De Foreest: bebouwing in 4 lagen, alleen op de kop is een hoger volume voorzien.

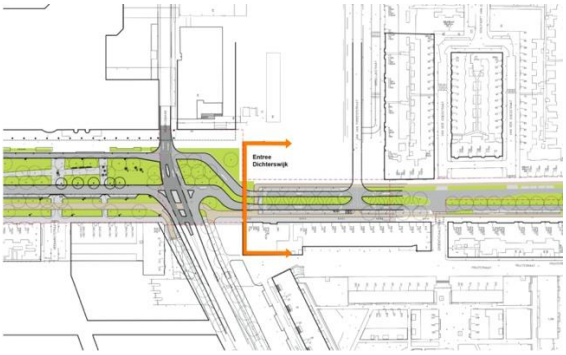
Zichtbaarheid van de Rabobank
De beoogde nieuwbouw zal vanaf de zuidwestelijke kant (zijde Dichterswijk) een negatief effect hebben op de zichtbaarheid van de Rabobank. De gemeente acht die vermindering aanvaardbaar, omdat de Rabobank vanuit de richting Van Zijstweg en vanuit het noordelijke deel van de Croeselaan onverminderd goed in het zicht ligt en omdat de kantoortoren van de Rabobank een dusdanige hoogte heeft dat ook vanuit de zuidwestelijke richting de aanwezigheid van de bank goed zichtbaar is.
De hogere bebouwing op de kop van De Foreest doet daar gezien zijn beperkte omvang, aan de Croeselaan maximaal 25 meter breed, niet aan af.

Verkeersstructuur



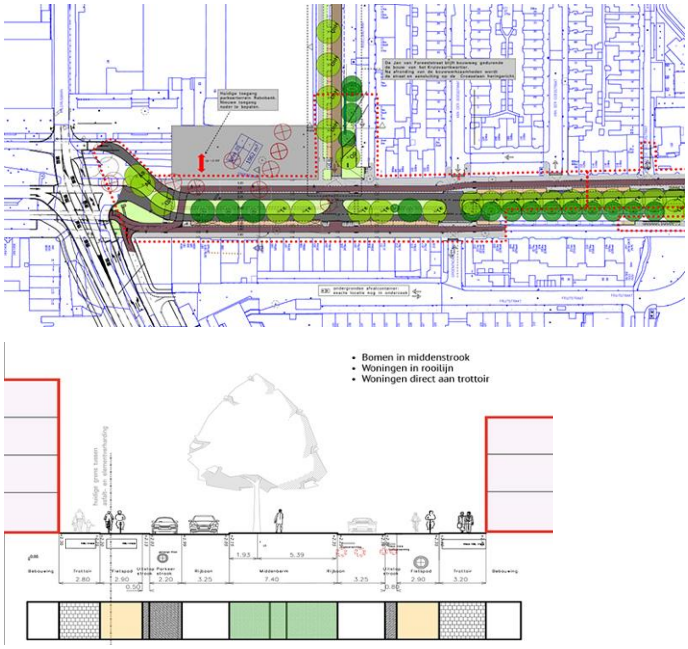
Illustratie: beëindiging brede deel van de Croeselaan.

De bestaande wegenstructuur wordt aangepast om de overgang naar de kleinere maat en schaal van de Dichterswijk hier ook daadwerkelijk zichtbaar te maken en om te zorgen voor een logische aansluiting. Het profiel van de Croeselaan wordt, gezien vanuit het Stationsgebied, op een logisch punt versmald, namelijk op het punt waar men de Van Zijstweg (belangrijke invalsweg naar het centrum) gepasseerd is en de Dichterswijk binnenrijdt.



Illustratie: de versmalling van de Croeselaan in aansluiting op het profiel van de Dichterswijk; de entree van de Dichterswijk wordt ondersteund door de wegenstructuur.

Bij het versmallen wordt het profiel van de Croeselaan-zuid tot aan de Van Zijstweg doorgetrokken. Dat wil zeggen dat de weg, het trottoir en het fietspad in een rechte lijn worden doorgetrokken en ter plaatse van de kruising met de Van Zijstweg worden aangesloten op het brede profiel van de Croeselaan. De structuur voor langzaam verkeer en autoverkeer wordt bij het versmallen dus verlegd, waarbij de structuur logisch en intact blijft.



Illustratie: vastgesteld Voorlopig Ontwerp 17 november 2020: Tekening versmallen Croeselaan. Het smalle profiel van de Croeselaan wordt op een logische manier doorgetrokken naar de kruising met de Van Zijstweg, waar het profiel zich verbreedt; wegen, fietspaden en trottoirs worden op een logische manier op elkaar aangesloten.

Omdat De Foreest is geprojecteerd over de huidige in- en uitrit van het parkeerterrein aan de Croeselaan zal de gemeente, voor de realisatie van deze ontwikkeling met de Rabobank onderzoeken wat de beste plek is voor een alternatieve ontsluiting van het parkeerterrein. Daarvoor bestaan diverse mogelijkheden, zoals een nieuwe ontsluiting vanaf de Jan van Foreeststraat. Dat onderzoek zal betrokken worden bij het opstellen van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen dat hieronder besproken wordt.

2.2.4.3 Relatie met het Rabobankterrein

De gemeente en de Rabobank zijn in gesprek over een andere, bij de omgeving passende invulling van het Rabobankterrein achter het Foreestblok. De Rabobanklocatie wordt in samenhang met De Foreest ontwikkeld.

De Rabobank en de gemeente stellen een integraal Stedenbouwkundig Programma van Eisen op, waarin wordt gezocht naar een optimale invulling. Gestreefd wordt naar een invulling waarbij de koppen van het bouwblok Foreest doorlopen tot de kavelgrens van het Rabobankterrein, zodat de ontwikkeling van het Rabobankterrein hier direct op aan kan sluiten.

2.2.4.4 Uitleg van de regels van artikel 6

Het bestemmingsplan stelt globale regels die het kader vormen voor de bouw van De Foreest. Verdere stedenbouwkundige uitgangspunten voor het woonblok worden vastgelegd in een bouwenvelop. Voor de hele Rabo-locatie wordt Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) opgesteld, waarin de samenhang tussen de onderdelen van de hele ontwikkeling in beeld gebracht wordt. De bouwenvelop en het SPvE worden natuurlijk ook met de omwonenden en andere belanghebbenden besproken.

Een goede overgang van het Stationsgebied naar de Dichterswijk wordt in de regels geborgd met maximale bouwhoogten. Met een bouwhoogte van maximaal 4 bouwlagen (maximaal 15 meter) zal de bebouwing goed aansluiten op de bestaande woningen aan de Croeselaan-zuid. De kop van het bouwblok mag aan de kant van het Stationsgebied maximaal 9 bouwlagen hoog zijn (maximaal 30 meter). Zo wordt het begin van de Dichterswijk gemarkeerd, waarbij ook een stap gezet wordt naar de hoogbouw rond het station.

Het bestemmingsplan staat in de kop van het bouwblok een centrumvoorziening toe op de begane grond. Deze voorziening kan bijdragen aan de levendigheid van het gebied. Uit het onderzoek Laddertoets voorzieningen Utrecht Beurskwartier (bijlage 21) dat in paragraaf 2.2.3.3 is besproken blijkt dat de behoefte aan winkels beperkt is. Omdat artikel 5 de maximale behoefte aan winkels toekent aan het plandeel Beurskwartier, is er geen ruimte meer over om in de kop van de Foreest ook nog winkels toe te laten.

Op de locatie De Foreest worden maximaal 60 woningen gebouwd. De gemeente wil tenminste 50% van dat aantal in de categorie sociale woningbouw en de overige in de middeldure huursector realiseren.

De regels in lid 6.3, onder 2, stellen enige voorwaarden aan de bouw.
De regel onder a zorgt ervoor dat nieuwe woningen niet teveel geluidsoverlast ondervinden van het parkeerterrein aan de achterkant van het toekomstige bouwblok. De regel is nodig, omdat uit onderzoek blijkt dat het parkeerterrein zonder aanpassingen een te hoge belasting oplevert voor nieuwbouw, waarbij de situering van het bouwblok - de achterzijde zal aan het parkeerterrein grenzen - ook een rol speelt. In paragraaf 3.5.4 staat een beschrijving en uitleg van de geluidsituatie.
De regel onder b en een aanduiding op de plankaart ("verbeelding") leggen de maximale bouwhoogte vast. De omwonenden en de gebruikers van andere omliggende gebouwen weten zo welk bouwvolume ze kunnen verwachten.
De regel onder c eist dat elke ingang van een woning "bezoekbaar" is, ook ingangen aan de achterzijde of ingangen van bijvoorbeeld bergingen. Deze eis is nodig om uitvoering te geven aan het VN-verdrag Handicap waar Nederland zich in 2016 bij aangesloten heeft. "Teneinde personen met een handicap in staat te stellen zelfstandig te leven en volledig deel te nemen aan alle facetten van het leven, nemen de Staten die Partij zijn passende maatregelen om personen met een handicap op voet van gelijkheid met anderen de toegang te garanderen tot de fysieke omgeving […]. Deze maatregelen, die mede de identificatie en bestrijding van obstakels en barrières voor de toegankelijkheid omvatten, zijn onder andere van toepassing op […] gebouwen […] en andere voorzieningen in gebouwen en daarbuiten, met inbegrip van scholen, huisvesting, medische voorzieningen en werkplekken […]." (Artikel 9 van het verdrag, eerste lid, aanhef en onder a.) Utrecht is een van de 25 "koplopersgemeentes" die zich sterk maken voor een samenleving waarin iedereen - met en zonder een beperking - mee kan doen. In het uitvoeringsprogramma Utrecht voor iedereen toegankelijk (2020) heeft het college op pagina 33 aangegeven welke eisen gesteld worden aan een bezoekbaar gebouw of een bezoekbare woning.
De regel onder d betekent dat een woning die één verdieping heeft, wat vaak bij een benedenwoning of een flat het geval is, zo gebouwd moet worden dat de woonkamer, de keuken, het sanitair en minimaal één slaapkamer zonder traplopen te bereiken zijn.

2.2.5 De andere functies (bestemmingen) (artikel 3 en 4)

Artikel 3 Groen
Locaties met de functie (bestemming) Groen maken deel uit van de openbare ruimte. Deze functie is toegekend aan parken en aan ander groen dat een wezenlijk onderdeel is van de structuur van een wijk of gebied. In deze groenvoorzieningen is bewegen, ontmoeten en spelen in de open lucht vanzelfsprekend. Groenvoorzieningen dragen bij aan een gezond leefklimaat en vergroten de leefbaarheid van een wijk of gebied.
Binnen de functie 'Groen' is ook oppervlaktewater en sierwater toegestaan en er mogen voet- en fietspaden worden aangelegd en veldjes waar honden ongelijnd uitgelaten mogen worden.
Planologisch is een evenement in het groen niet bij voorbaat onwenselijk. De aard en omvang van een evenement moet passen in de omgeving. De afweging of een evenement kan worden toegestaan, maakt de gemeente op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening, waarbij alle aspecten die bij een evenement komen kijken worden beoordeeld. Dit artikel verbiedt een evenement, tenzij het evenement is toegestaan op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening.
Auto's horen niet thuis op een locatie met deze functie. Als er toch nieuwe parkeerplaatsen of uitritten nodig zijn, dan moet daarvoor een vergunningprocedure doorlopen worden of de procedure om het bestemmingsplan te wijzigen.
Het aantasten van bomen is in strijd met het doel van de functie. De regel in lid 3.3, onder 4, maakt dat expliciet. Onderhoud aan bomen of het verwijderen van een zieke boom valt uiteraard niet onder deze regel.

De regel in lid 3.3, onder 5, verbiedt het aantasten van de biodiversiteit. Deze regel zorgt voor de bescherming die hoort bij het tweede deel van het doel van de functie dat in lid 3.1 is beschreven. Het is niet de bedoeling dat het normale gebruik van groen ook valt onder het verbod. Wat dat "normale gebruik" is, moet blijken uit de locatie. In een park kan een groepje luidruchtig spelende kinderen op sommige plekken heel normaal zijn, ook al zal dat de biodiversiteit van de fauna waarschijnlijk niet helpen. En op een plek waar geen publiek mag komen in verband met de natuurwaarden kan elke aanwezigheid van publiek onder het verbod vallen. Als er evenementen aangevraagd worden voor een locatie met de bestemming Groen, zal de aard van de locatie en de waarde voor de biodiversiteit bepalend zijn of het evenement valt onder "normaal gebruik". De gemeente werkt aan profielen voor evenementen. Bij het opstellen van die profielen wordt rekening gehouden met het doel van de functie Groen.

Artikel 4 Verkeer - Verblijfsgebied
Onder de functie (bestemming) 'Verkeer - Verblijfsgebied' vallen wegen, fiets- en voetpaden, pleinen, groenvoorzieningen en bouwwerken die bij de functie passen, zoals fietsenstallingen. Wegen met deze functie zijn vooral bedoeld voor het bestemmingsverkeer.
Naar aanleiding van amendement A2017/69 zijn vier ontwerpen voor de inrichting van het gebied Beurskwartier 1 gemaakt (zie ook paragraaf 2.2.3.2). Uit de ontwerpen van de deskundigen is gebleken, dat het park eerder groter zal moeten worden dan kleiner. Het ontwerp dat gekozen is als basis voor de inrichting voorziet in een vergroting van het park door een andere inrichting van de Croeselaan. Dit gebeurt door de aanvankelijk geplande parkeerplaatsen ter hoogte van het park op te heffen en deze vervolgens groen in te richten en zo bij het park te betrekken. Ook wordt nadrukkelijk ingezet op extra groen in de straten. Er kan daarbij gedacht worden aan geveltuinen, plantvakken of groene plekken met bomen. Een groen inrichting past bij de functie Verkeer - Verblijfsgebied.
Voor standplaatsen gelden ook de regels die in de APV staan. Voor terrassen gelden de eisen die de horecaverordening stelt (in de versie van 2018: onder meer artikel 2 en 9) en het daarbij horende terrassenreglement.
Planologisch is een evenement op een locatie met deze functie niet bij voorbaat geheel onwenselijk. De aard en omvang van een evenement moet passen in de omgeving. De afweging of een evenement kan worden toegestaan, maakt de gemeente op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening, waarbij alle aspecten die bij een evenement komen kijken worden beoordeeld. Dit artikel verbiedt een evenement, tenzij het evenement is toegestaan op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening.

2.3 Bouwen (hoofdstuk 3 van de regels)

2.3.1 Inleiding

Alle algemene regels over het bouwen zijn in dit hoofdstuk opgenomen. Deze regels gaan op termijn voor de hele gemeente gelden, waarschijnlijk in de loop van 2021. De regels houden rekening met het feit dat ze in combinatie met een ouder bestemmingsplan gelden of dat ze, zoals in dit plan, deel uitmaken van een bestemmingsplan, een 'Chw-plan' (Chw staat voor: Crisis- en herstelwet, zie paragraaf: 1.4.2), dat anticipeert op de Omgevingswet.

In de regels bij de functies die een ontwikkeling mogelijk maken (zie de artikelen 5 en 6) staan ook bouwregels. Die regels gaan voor de algemene regels van dit bestemmingsplan. De bouwregels gaan over de ruimtelijke aspecten van het bouwen, dus over waar gebouwd mag en hoe hoog.

In andere hoofdstukken kunnen ook regels staan die voor een bouwer van belang kunnen zijn. Als iemand bijvoorbeeld een bijgebouw bouwt dat past binnen de regels voor het bouwen, maar na de bouw het bijgebouw gebruikt als buurtcafé of als winkel, dan is er toch sprake van strijd met de regels van dit bestemmingsplan.

De artikelen in hoofdstuk 3 van de regels zijn als volgt ingedeeld:

- inleidende en algemene bepalingen (artikel 7 en 8);
- bouwen is toegestaan op grond van het bestemmingsplan (artikel 9);
- vergunning nodig voor het bouwen (artikel 10).

2.3.2 Bouwactiviteiten in de zone 'overige zone - bouwen' (artikel 7)

Inleidende bepalingen over het bouwen
De regel in lid 7.1 zorgt ervoor dat dit hoofdstuk in de hele gemeente kan gelden. In de inleiding hierboven is al uitgelegd dat het hoofdstuk dan ook geldt in gebieden waar een ander bestemmingsplan geldt. Met de regel in lid 7.1 blijven de regels die in hoofdstuk 2 staan van toepassing, naast de regels die in hoofdstuk 3 van dit plan staan. Dat is eigenlijk logisch, want het is een juridisch principe (het 'lex specialis'-beginsel) dat een bijzondere regel voorgaat op een algemene regel.

De regel in lid 7.2 verbindt het bouwen met de functie van het gebouw. Als de functie van het gebouw niet past bij de functie van de locatie, mag het bouwen ook niet. Een bedrijfspand past bijvoorbeeld wel op een locatie met de functie Bedrijf, maar niet op een locatie met de functie Wonen. Een vergunningaanvraag voor een bedrijf op zo'n locatie zal op grond van lid 7.2 moeten worden geweigerd.

Lid 7.3 dient twee doelen. Allereerst wordt onder 1 zeker gesteld dat een bestaand, legaal bouwwerk (een gebouw is ook een bouwwerk) in dit bestemmingsplan als een legaal bouwwerk wordt gezien, ook al bepaalt een regel in dit artikel dat zo'n bouwwerk niet gebouwd mag worden. Met legaal wordt bedoeld:

- toen het bouwwerk gebouwd werd beschikte de eigenaar over de vergunningen die toen verplicht waren en was het bouwen op grond van de wet toegestaan of
- het gebouw is later gelegaliseerd of mocht op grond van latere regelgeving gebouwd of in stand gelaten worden.

De regel onder 2 is bedoeld voor bouwwerken die gebouwd zijn om te voldoen aan een voorwaardelijke verplichting. Dergelijke gebouwen mogen niet afgebroken worden.

2.3.3 Bijzondere regels (artikel 8)

Lid 8.1 Voorwaardelijke verplichting over parkeren
De algemene regel in dit lid is in dit bestemmingsplan voor de bestemming Woongebied verwerkt door het benodigde aantal parkeerplaatsen vast te leggen in artikel 5, lid 5.5, op basis van de berekeningen die in paragraaf 3.5.1.2 zijn besproken.

De regel in dit lid zorgt voor de uitvoering van het parkeerbeleid. De regel onder 1 en 3 zorgen ervoor dat een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen moet voldoen aan het gemeentelijk parkeerbeleid. Dat betekent dat de aanvrager moet zorgen voor voldoende parkeergelegenheid voor auto's en fietsen. Wat voldoende is, hangt natuurlijk af van wat er gebouwd wordt. Het college gebruikt beleidsregels om te toetsten of een bouwplan voorziet in voldoende parkeergelegenheid. Bij de vaststelling van dit bestemmingsplan staan die beleidsregels in de Beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto 2019 (Bijlage I Nota Stallen en parkeren) en het daarbij horende Addendum. Beurskwartier 1 en De Foreest zijn bijzondere locaties. Daarom is in paragraaf 3.5.1.2 uitgebreid ingegaan op de wijze waarop de beleidsregels in het plangebied worden toegepast.
De juridische constructie in dit lid vloeit voort uit artikel 3.1.2, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening en uit de vergelijkbare bepaling in het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet, artikel 7c, zesde lid. Die wettelijke regelingen staan toe dat een bestemmingsplan ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening "vage regels" bevat die concreet worden gemaakt met beleidsregels.
Uit de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van 8 maart 2017 (201605713/1/R3) over het bestemmingsplan "Facetherziening parkeren" van de gemeente Groningen volgt dat de gemeente een dynamische verwijzing naar parkeernormen in de regels mag opnemen. In deze uitspraak overweegt de Afdeling: "Wel moet duidelijk zijn naar welke beleidsregels wordt verwezen. Hoewel in artikel 4, lid 4.4, van de planregels niet wordt verwezen naar specifieke beleidsregels, kan er naar het oordeel van de Afdeling in redelijkheid geen onduidelijkheid over bestaan dat ten tijde van de vaststelling van het plan hiermee de "Beleidsregels Parkeernormen 2012" van de gemeente Groningen worden bedoeld. Er zijn in de gemeente Groningen immers geen andere beleidsregels met betrekking tot parkeren."

Lid 8.2 Woningvorming en omzetting
Deze regel heeft vooral een signaalfunctie. De regel is strikt genomen niet nodig, omdat artikel 12 sowieso van toepassing is. De beleidsmatige toelichting staat bij dat artikel.

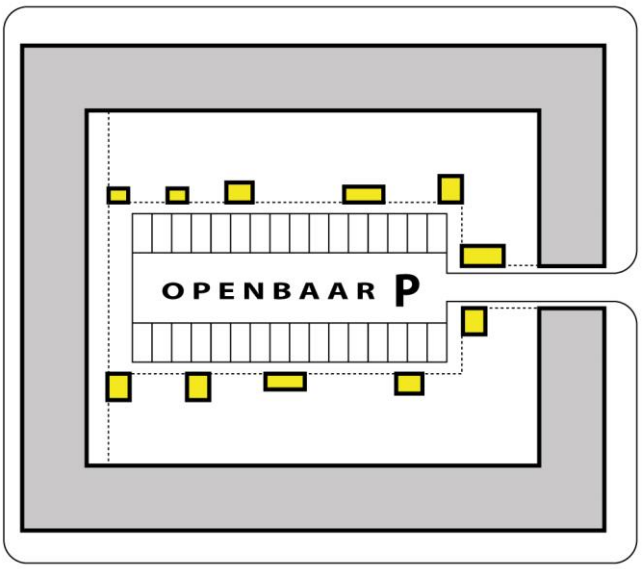
2.3.4 Bouwen is toegestaan (artikel 9)

Voor de duidelijkheid: het "bouwen is toegestaan" in de kop van artikel 9 wil zeggen dat op grond van hoofdstuk 3 van de regels geen vergunning nodig is. Vaak is op grond van de wet wel een omgevingsvergunning nodig of brengt de bouwactiviteit ook een vergunningplichtige activiteit met zich mee, bijvoorbeeld het bouwen bij een gasleiding. En in dit bestemmingsplan is op grond van de artikel 5 en 6 ook een vergunning nodig voor het bouwen op locaties met de functies Woongebied en Wonen.

Het eerste lid, lid 9.1, beschrijft de gevallen waarin geen vergunning nodig is. Onder 1 worden de bouwwerken bedoeld die op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht zonder vergunning, zelfs zonder bouwvergunning, gebouwd mogen worden. De regel onder 2 spreekt voor zich. Het derde onderdeel verwijst naar bouwregels die gekoppeld zijn aan een functie (bestemming). Op een locatie met die functie is het bouwen dus niet toegestaan. Maar het kan ook zijn dat een functie juist regels bevat waardoor het bouwwerk past in het bestemmingsplan. Dan is het bouwen dus toegestaan.

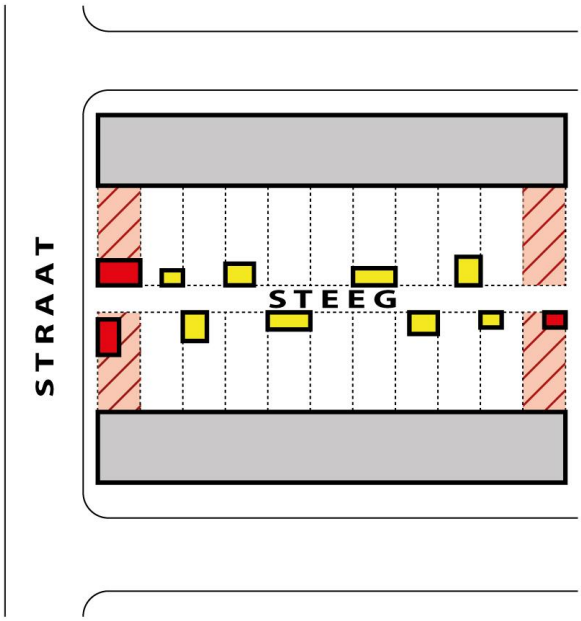
Het bouwen van een bijbehorende bouwwerk is onder voorwaarden geheel vergunningvrij (zie hierboven bij lid 9.1). De voorwaarde waar lid 9.2 verwijst luidt: "c. op een afstand van meer dan 1 m vanaf openbaar toegankelijk gebied, tenzij geen redelijke eisen van welstand van toepassing zijn". Met deze voorwaarde wil de wetgever voorkomen dat bijbehorende bouwwerken die invloed hebben op de beleving van de openbare ruimte zonder welstandstoets gebouwd mogen worden. Er zijn echter gevallen waarin het bijbehorende bouwwerk zonder bezwaar of zelfs bij voorkeur op de grens van het openbare gebied gebouwd kan worden. De regels in lid 9.2 beschrijven die gevallen en zorgen dat voor die gevallen snel een vergunning voor de activiteit bouwen verleend kan worden. Het begrip "openbaar toegankelijk gebied" is uit de regeling in Bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht overgenomen.
De regel onder 1 gaat over wat men een gesloten bouwblok noemt. Een bijhorend bouwwerk op de grens van het perceel is daar geen bezwaar. "Aan alle zijden omgeven [..] door hoofdgebouwen", betekent niet dat er geen openingen in de bebouwing mag zitten, bijvoorbeeld openingen om verkeer naar een binnenterrein toe te laten. Het gaat erom dat aan alle zijden min of meer gesloten bebouwing staat die een duidelijk binnenterrein vormt voor de bewoners van die gebouwen.

Afbeelding: openbaar gebied dat "omgeven is door hoofdgebouwen"



Op grond van de regeling in Bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht is het bouwen van bijbehorende bouwwerken aan een achterom toegestaan, behalve bij percelen die op de hoek liggen. De achterom valt namelijk niet onder het begrip "openbaar toegankelijk gebied". Op de tekening hieronder zijn de bijbehorende bouwwerken die vergunningvrij zijn geel gekleurd. Op de hoeken, rood ingetekend, is het van belang dat zorgvuldig gekeken wordt naar het effect op de openbare ruimte. Als een bouwplan stedenbouwkundig past en voldoet aan de eisen van welstand, is het bouwen met een vergunningverlening mogelijk.

A*fbeelding: percelen aan een steeg of achterom*



In lid 9.3 staan de regels over het bouwen in de openbare ruimte. De meeste bouwwerken die daar normaal gesproken te vinden zijn, mogen op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht zonder vergunning gebouwd worden. De gemeente is, afgezien van nutsvoorzieningen, over het algemeen de enige partij die in de openbare ruimte iets bouwt. Meestal zijn het voorzieningen die bij de inrichting van het openbare gebied horen, zoals banken in het park. Het uitgangspunt bij de regeling voor het bouwen in de openbare ruimte is dat de gemeente zichzelf geen vergunningen hoeft te geven. In de praktijk overlegt de gemeente veranderingen van de inrichting van de openbare ruimte met omwonenden. Als omwonenden bezwaar hebben, kunnen zij dat ook zonder vergunningprocedure aan de gemeente laten weten.

Met de regels in lid 9.3 is voor het bouwen van voorzieningen die het algemeen belang dienen in principe geen vergunning nodig. Er zijn een paar voorwaarden:

- het gebouwde, dus het resultaat van de bouw, mag de verkeersveiligheid of de waterveiligheid niet aantasten; het spreekt voor zich dat ook tijdens de bouw gezorgd moet worden voor de veiligheid van het verkeer, maar dat kan bijvoorbeeld met verkeersregelaars geregeld worden;
- het bouwen mag niet in strijd zijn met de beschermende regels voor bijvoorbeeld leidingen;
- het bouwen komt niet in strijd met de toegewezen functie, wat bijvoorbeeld bij de functies Groen en Verkeer en Verblijf betekent dat het bouwen geen aantasting van bomen tot gevolg mag hebben.

In het geval van speelvoorzieningen geldt een maximumhoogte. Geluidwerende voorzieningen worden in de praktijk alleen aangebracht als dat nodig is en dan niet hoger dan nodig is. Daarom is geen maximale hoogte in de regel opgenomen. Dat geldt ook voor kunstwerken. Het plaatsen van een kunstwerk in de openbare ruimte gebeurt altijd in overleg met de omwonenden. Een regel over de omvang is dus niet nodig.

2.3.5 Bouwen met een vergunning (artikel 10)

In artikel 10 staan de mogelijkheden voor het met een vergunning bouwen in afwijking van regels en voor het bouwen dat zonder vergunning niet is toegestaan. De grondslagen voor deze vergunningen staan respectievelijk in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening en in artikel 7c, lid 14, van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet. De werking is overigens vergelijkbaar: de bouwmogelijkheid die vergund kan worden, is in overeenstemming met de geest van het bestemmingsplan, als aan de voorwaarden die bij de vergunningplicht horen wordt voldaan.
Dit artikel biedt de mogelijkheid om bouwwerken te bouwen die de buren als hinderlijk kunnen ervaren. Daarom doet degene die wil bouwen er goed aan om even met de buren te gaan praten, voordat de vergunningaanvraag gedaan wordt.
Zie ook paragraaf 1.4.4, waarin onder meer wordt uitgelegd hoe de afwijkmethode, methode 1, zich verhoudt tot de andere methodes om af te wijken van regels van het bestemmingsplan. De vergunning die met toepassing van de Crisis- en herstelwet vereist is, volgt ook deze methode 1.

Lid 10.1 Bouwen buiten de bouw- en bestemmingsgrens
De werking van lid 10.1 heeft tot doel om kleine afwijkingen toe te kunnen staan. Op grond van lid 10.1 mag de bestemmingsgrens overschreden worden. De afwijking kan daardoor ingrijpender zijn. Daarom is voor deze afwijking een vergunning van burgemeester en wethouders nodig. Het is niet de bedoeling dat de afwijking de aard van de aangrenzende functie (bestemming) aantast. Dan zou sprake zijn van een wijziging van die functie. Het college is daartoe niet bevoegd. Zo is in de gevallen die onder c genoemd zijn een vrije hoogte als voorwaarde opgenomen, om te voorkomen dat de grond waarboven gebouwd wordt niet meer veilig gebruikt kan worden en daarmee feitelijk ongeschikt wordt voor de functie.
Dit lid is een voortzetting van de regeling in het Chw bestemmingsplan Algemene regels voor bouwen en gebruik.

Lid 10.2 Bouwen met een kleine afwijking van regels
In lid 10.2 staan de kleine afwijkingen die doorgaans in een apart artikel met als titel 'Algemene afwijkingsregels' in bestemmingsplannen worden opgenomen. Deze regel is een uitbreiding ten opzichte van het Chw bestemmingsplan Algemene regels over bouwen en gebruik.

Lid 10.3 Bouwen of verbouwen van ondergeschikte bouwwerken voor mantelzorg
De regel in lid 10.3, onder 1, verwijst naar het vergunningvrije bouwen. De regel in lid 10.3, onder 2, is bedoeld zo min mogelijk belemmeringen op te werpen voor het maken van een mantelzorgwoning in een bestaand of nieuw bijgebouw.
De regel 'voor zover de vergroting voor het doel noodzakelijk is' is bedoeld om een onnodig gebruik van deze afwijkingsmogelijkheid tegen te gaan. Zo is deze afwijkingsmogelijkheid, uitzonderingen daargelaten, niet bedoeld in situaties waarbij de mantelzorg ook met een vergunningvrije aanpassing geregeld kan worden of voor een grotere omvang dan redelijkerwijs nodig is voor de mantelzorgwoning. Onder 'aantasting van het woon- en leefklimaat' wordt bijvoorbeeld verstaan extra schaduw op het buurperceel of vermindering van privacy. Of die aantasting onevenredig is, moet per geval bezien worden. Van buren mag in dit geval enige tolerantie verwacht worden.
Een vergunning geldt voor de tijd dat de bewoner mantelzorg verleent. Daarna gelden de gewone regels weer. Dat betekent dat het deel dat te groot is, waar de vergunning voor verleend was, weer moet worden afgebroken. Ook moeten voorzieningen die van de aanbouw of het bijgebouw een woning maakten weer weggehaald worden.

2.4 Gebouwen en locaties gebruiken (hoofdstuk 4 van de regels)

2.4.1 Inleiding

In de Wet ruimtelijke ordening staat dat de gemeente waar nodig regels moet stellen over "het gebruik van de grond en van de zich daar bevindende bouwwerken". Daarmee bedoelt de wetgever dat de gemeente duidelijk moet maken wat je op een plek mag doen of bouwen en als er iets gebouwd is, waarvoor je het gebouw mag gebruiken. De Omgevingswet heeft de term 'gebruik' vervangen door 'activiteit'. Dit bestemmingsplan gebruikt de nieuwe term. Het bouwen is al in hoofdstuk 3 van de regels geregeld. Andere activiteiten staan in de hoofdstukken 4 en 5. De regels in hoofdstuk 5 gaan alleen over het gebruiken van de bodem en de ondergrond. De andere regels over activiteiten staan in dit hoofdstuk.

De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Een dergelijk gebruiksverbod hoeft daarom niet meer in de regels te worden opgenomen.

2.4.2 Activiteiten die niet zijn toegestaan (artikel 11)

Artikel 11 verbiedt een aantal activiteiten.

Lid 11.1 Een activiteit moet passen bij het doel van functies
In paragraaf 2.2.1 is uitgelegd hoe het bestemmingsplan duidelijk maakt welke activiteiten passen bij de functie. In dit lid staat dat activiteiten die niet passen bij een functie die is toegewezen aan een locatie niet zijn toegestaan op die locatie. Als er op één locatie twee of meer functies gelden, dan moet een activiteit bij al die functies passen. Op een locatie met de functie Groen en de functie Leiding - Gas, mag géén eik geplant worden. Die activiteit past prima bij de functie Groen, maar levert gevaar op voor de gasleiding en is dus verboden.

Lid 11.2 Activiteiten die in het algemeen niet mogen
In bestemmingsplannen zijn altijd regels opgenomen, meestal onder het kopje "strijdig gebruik", die voor alle functies (bestemmingen) gelden. Deze regels maken duidelijk welke activiteiten in ieder geval niet mogen, ook al lijkt de activiteit binnen het doel van een functie te passen. De activiteiten die lid 11.2 noemt, zijn niet toegestaan, behalve als een regel uit hoofdstuk 2 expliciet aangeeft dat dat gebruik wel mag.
Spullen opslaan in de voortuin leidt bijvoorbeeld tot een rommelig straatbeeld. Daarom is dat onwenselijk en verboden. En seksinrichtingen mogen bijvoorbeeld alleen gevestigd worden met een vergunning op basis van de APV in een gebouw dat de functie (bestemming) 'seksinrichting' heeft. Utrecht heeft geen algeheel verbod op prostitutie of seksinrichtingen. De gemeenteraad heeft prostitutiebeleid vastgesteld waarin aan het aantal seksinrichtingen een maximum is gesteld. Dat maximum aantal prostitutiebedrijven is opgenomen in de Algemene Plaatselijke Verordening. Het Utrechtse prostitutiebeleid voorziet niet in uitbreiding van de mogelijkheden voor prostitutie. Raamprostitutie wordt geconcentreerd op de daarvoor aangewezen locatie aan het Zandpad. Gezien het in Utrecht gehanteerde maximumstelsel en het beleid om prostitutie zoveel mogelijk te concentreren op één plek, zijn nieuwe seksinrichtingen niet toegestaan. Gelet op het binnen de gemeente gehanteerde maximumstelsel betekent de regeling in dit bestemmingsplan geen algemeen verbod, maar wel een verbod op nieuwe vestigingen van seksinrichtingen. Prostitutie is ook niet toegestaan als bedrijf-aan-huis.

Bij toepassing van de regel onder j en k staat de activiteit 'opslaan' centraal. Het opslaan van meer dan 10.000 kilogram consumentenvuurwerk is een veiligheidsrisico en daarom verboden. Een auto die bij een garagebedrijf staat geparkeerd om te worden gerepareerd valt niet onder deze regel, omdat er geen sprake is van opslag.

De regel onder l maakt een uitzondering voor het gewone tuinafval. Met 'tijdelijk' wordt de periode bedoeld die een bewoner redelijkerwijs nodig heeft om het tuinafval af te voeren of op te laten halen.

2.4.3 Algemene regels over de activiteiten in de woning, nieuwe woonruimtes (artikel 12)

2.4.3.1 Inleiding

De functie (bestemming) wonen komt in veel bestemmingsplannen voor. Wonen kan het hoofddoel zijn, zoals bij de functie Wonen, maar ook een doel dat onder een bredere functie valt, bijvoorbeeld onder Gemengd of Woongebied. De regels in de verschillende bestemmingsplannen over de functie komen vaak op hetzelfde neer, maar er zijn ook verschillen, bijvoorbeeld in de definitie van wonen. Dat is beleidsmatig niet handig en voor de handhaving lastig uitvoerbaar. De algemene regels van dit bestemmingsplan zorgen voor één uniforme regeling voor het wonen die, ongeacht de regeling in een bestemmingsplan, op eenzelfde wijze het gemeentelijke woonbeleid uitvoert.

De Omgevingswet maakt onderscheid tussen functies en activiteiten. Het omgevingsplan, dat straks in de plaats komt van dit bestemmingsplan, moet functies toewijzen aan locaties. De functie geeft het doel van een locatie aan. Het omgevingsplan regelt vervolgens welke activiteiten zijn toegestaan. Als hoofdregel van het omgevingsplan geldt dat een activiteit moet passen bij het doel van een functie.

Dit bestemmingsplan anticipeert op de opzet en werking van het omgevingsplan. Dat blijkt uit de inhoud van dit artikel dat regelt welke activiteiten in een woning zijn toegestaan, in plaats van het "gebruik" te regelen, wat tot nu toe de gewoonte was.

Let op: de regels van artikel 12 *gaan niet over het bouwen!*
Voor de duidelijkheid: de regels in dit artikel gaan niet over het *bouwen of verbouwen* van woningen. In oudere bestemmingsplan staan de meeste bouwregels in hoofdstuk 2 van de regels van het bestemmingsplan, onder de diverse functies (bestemmingen). Daarnaast gelden de algemene bouwregels. In nieuwe bestemmingsplannen die een aanduiding ''overige zone - bouwen" hebben, staan de bouwregels zoveel mogelijk in hoofdstuk 3 van de regels en alleen in bijzondere gevallen deels in hoofdstuk 2.

2.4.3.2 Relatie met de huisvestingsverordening

In artikel 12 wordt onderscheid gemaakt tussen twee manieren van wonen: het wonen in een woning en het wonen in een woonruimte die niet alle voorzieningen van een woning heeft, zoals een toilet, een doucheruimte of een keuken. De voorzieningen worden in het laatste geval gedeeld met andere bewoners. Deze woonvorm wordt in dit bestemmingsplan 'het bewonen van onzelfstandige woonruimte' genoemd. Daarmee sluit het bestemmingsplan aan op de termen van het woonbeleid.

De reden om onderscheid te maken tussen de twee manieren van wonen is dat woningen een ander effect op de leefomgeving hebben dan onzelfstandige woonruimtes. In de Beleidsnotitie en beleidsregels woningsplitsen en omzetten, een onderdeel van de omgevingsvisie, wordt dit nader uitgelegd. De regels in dit artikel zijn gebaseerd op die beleidsnotitie.

Vooralsnog bieden twee wetten bescherming tegen ongewenste effecten van woningsplitsing en van het omzetten van woningen: de Wet ruimtelijke ordening die opgaat in de Omgevingswet en de Huisvestingswet. De Wet ruimtelijke ordening en de Omgevingswet zien vooral op de leefbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving, terwijl de Huisvestingswet een goede woningvoorraad voorop stelt. Vanuit deze verschillende gezichtspunten heeft de gemeente regels gesteld in zowel de huisvestingsverordening als het bestemmingsplan. Helaas leidt dat in een aantal gevallen tot een dubbele vergunningplicht.

De gemeente onderzoekt of het mogelijk is om de dubbele vergunning te schrappen. Daarvoor is een aanpassing van de huisvestingsverordening nodig. In de loop van 2019 zal duidelijk worden of de gemeenteraad een dergelijke aanpassing wenselijk vindt.
De minister heeft aangekondigd om de werking van de Huisvestingswet zo te willen verruimen dat gemeenten woningonttrekking in de vorm van bed-and-breakfast of vakantieverhuur (zoals via Airbnb) kunnen reguleren in de gemeentelijke huisvestingsverordening.

De regeling in dit bestemmingsplan sluit aan bij de standaardregeling in andere bestemmingsplannen (bed-and-breakfast, bedrijf-aan-huis) en bij de regeling in het Chw bestemmingsplan Algemene regels over bouwen en gebruik (woningvorming en omzetting). De eventuele aanpassing van de huisvestingsverordening en de Huisvestingswet zijn dus nog niet doorgevoerd.

2.4.3.3 Uniformering van de regels over het wonen

De gemeente bereidt een uitbreiding van het Chw bestemmingsplan Algemene regels over bouwen en gebruik voor. Lid 12.1 wordt daarin opgenomen en zorgt voor de uniformering van regels van de alle bestemmingsplannen die nu in de gemeente gelden. De regels van dit bestemmingsplan zijn opgesteld volgens de nieuwste standaard. De regel in lid 12.1 verandert daarom niets aan de interpretatie van de regels van dit bestemmingsplan. De regel is hier opgenomen om te zorgen dat de algemene regels van dit bestemmingsplan gelijkluidend zijn met de regeling die in voorbereiding is.

Lid 12.1 Uniforme toepassing van regels over wonen
Op grond van artikel 7g van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet, heeft de gemeente Utrecht juridisch gezien één bestemmingsplan (zie: paragraaf 1.4.1.2). Dat bestemmingsplan bestaat, net zoals straks het eerste, "tijdelijke", omgevingsplan, uit alle bestemmingsplannen die de gemeenteraad heeft vastgesteld. Die bestemmingsplannen zijn opgesteld op basis van standaardregels. Toch zitten er verschillen tussen bestemmingsplannen, bijvoorbeeld omdat de standaard regelmatig verbeterd is en omdat het doel van het plan soms om een speciale benadering vroeg. In sommige bestemmingsplannen is uit de bestemmingsomschrijving niet eenduidig op te maken of het doel wonen alleen woningen toestaat of ook onzelfstandige woonruimte of bijzondere woonvormen. Daardoor kan de indruk ontstaan dat de functie (bestemming) ook onzelfstandige woonruimte toelaat of zelfs een omzetting van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte. De regels van lid 12.1 zorgen voor een uniforme uitvoering van de bestemmingsplannen, zodra dit artikel is opgenomen in het bestemmingsplan Chw Algemene regels over bouwen en gebruik.
De regel onder 1 komt hierop neer: hoe een bestemmingsplan de functie (bestemming) wonen ook omschrijft, het doel van de woonfunctie is het bouwen, in stand laten of gebruiken van een woning. Dat blijkt uit de regel die alleen de activiteit "wonen in een woning" toestaat. De regel onder 1 vervangt dus als het ware de doeleindenomschrijving of bestemmingsomschrijving van het bestemmingsplan. De zinsnede "op grond van de toegewezen functie" is toegevoegd om te voorkomen dat ook vergunningen die de activiteit wonen toestaan onder deze regel vallen. De zinsnede "voor zover het die activiteit [namelijk het wonen] betreft" is nodig voor gemengde bestemmingen. Als een bestemming wonen en maatschappelijk toestaat, dan zou zonder die zinsnede de maatschappelijke functie onbedoeld weggepoetst worden.
Een doeleindenbeschrijving of bestemmingsomschrijving die de functie wonen aan een locatie toekent, kan daarbij nuanceringen aanbrengen. Uit de beschrijving kan bijvoorbeeld blijken dat een functie (bestemming) bedoeld is voor het bouwen van zorgwoningen. Een strikte toepassing van de regel in lid 12.1, onder 1, zou een dergelijke nuancering ongedaan maken en dat is natuurlijk niet de bedoeling. De regel onder 2 maakt daarom een uitzondering op de regel onder 1 voor gevallen waarin de bestemming expliciet verwijst naar een bijzondere vorm van wonen of, anders gezegd, naar de aard van een woning, zoals studentenwoning. Daarbij maakt die regel onder 2 onderscheid tussen a. de situatie dat de functie (bestemming) uitsluitend die bijzondere vorm van wonen wil toestaan en b. de situatie dat de functie (bestemming) wonen toestaat en daarnaast ook nog de bijzondere vorm.
Het doel van de functie (bestemming) kan ook informatie over het type of over het aantal woningen bevatten, zoals het doel: "wonen, 48 gestapelde woningen". De regel onder 3 regelt daarom dat de regels over het type (gestapeld, vrijstaand, eengezinswoning) en de aantallen blijven gelden, ongeacht de uitkomst van de toepassing van regel 1.

Voorbeeld om bovenstaande te verduidelijken
In het bestemmingsplan Kruisvaartkwartier staan in artikel 7 Wonen onder meer de volgende doeleinden genoemd:
"a. wonen, eventueel met een aan-huis-verbonden bedrijf of een bed & breakfast, waarbij het aantal zelfstandige woningen ten hoogste 431 bedraagt;
b. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van wonen - 1', 'specifieke vorm van wonen - 2', en 'specifieke vorm van wonen - 3', zijn de volgende functies uitsluitend toegestaan met een omgevingsvergunning [etc.]"
Op grond van de regel van lid 12.1, onder 1, moet de regel die hierboven onder a staat gelezen worden als: "[wonen in] woningen". De doeleinden onder b vallen onder onderdeel 2, onder b, van lid 12.1. Die regel bepaalt dat de bijzondere vormen ook zijn toegestaan als de functie die bijzondere vorm toestaat. Dat is hier het geval.
Op grond van lid 12.1, onder 3, blijft de regel van bestemmingsplan Kruisvaartkwartier dat er maximaal 431 zelfstandige woningen mogen worden gebouwd ook van kracht. In feite wordt het hierboven genoemde doel onder a dus als volgt "vertaald" door lid 12.1: a. maximaal 431 woningen. En de doeleneinden onder b blijven ongewijzigd gelden.
De vertaalde regel komt in de plaats van de oorspronkelijke regel.
De algemene regels van dit bestemmingsplan staan bed-and-breakfast en bedrijf-aan-huis toe in alle woningen: zie hieronder in de paragrafen 2.4.3.6 en 2.4.3.7.

2.4.3.4 Algemene regels over wonen

De kern van artikel 12 staat in lid 12.2. De regel is een logisch vervolg op de regel onder 12.1: als wonen in de functie (bestemming) past, bedoelen we dat er een woning mag zijn. Onder een woning verstaan complex van ruimte voor het wonen en wel door één huishouden per woning (lid 12.2). Die regel volgt ook uit de definitie van een woning (zie bijlage 1).
Een woning heeft woonruimtes en ook voorzieningen, zoals een keuken, toilet en een doucheruimte, die een normaal huishouden nodig heeft. De voorzieningen zijn alleen voor het huishouden van de woning bedoeld en dus niet voor andere huishoudens. Als de voorzieningen worden gedeeld, zoals in een studentencomplex, dan heet dat in dit bestemmingsplan 'wonen in onzelfstandige woonruimte'. Als iemand op zolder een keuken en een toilet bouwt, is er al gauw sprake van woningsplitsing. De zolder is dan door het toevoegen van de noodzakelijke voorzieningen een zelfstandige woning geworden. Woningsplitsing is niet altijd mogelijk en alleen toegestaan, als de eigenaar van de te splitsen woning een vergunning heeft gekregen om te mogen splitsen (zie "woningvorming" in lid 12.3 van de regels en de toelichting daarop hieronder in paragraaf 2.4.3.5).
De regel van lid 12.2, onder 3, verruimt het normale begrip huishouden met twee bijzondere situaties die voor de toepassing van de regels als één huishouden worden gezien. De eerste is de situatie dat de hoofdbewoner twee kamers aan studenten verhuurt, de zogenoemde 'hospitaregeling'. Zonder de regel onder 3 zou in die situatie op grond van lid 12.3 een vergunning nodig zijn voor het bewonen van onzelfstandige woonruimtes (de studentenkamers). Met de regel onder 2 worden de studentenkamers aangemerkt als een deel van het huishouden en daarmee blijft lid 12.3 buiten toepassing. Ook mantelzorg valt onder deze regeling, waardoor het maken van een mantelzorgwoning in een bijgebouw niet als het maken van een extra woning wordt gezien.

Hospitaregeling nader toegelicht
De regel in lid 12.2, onder 3a, volgt uit de Beleidsnotitie en beleidsregels woningsplitsen en omzetten. Daarin wordt de regel als volgt toegelicht: ”Van de hospitaregeling zoals die voorheen gold, wordt vaak misbruik gemaakt. Dit kan niet veranderd worden door het intensiveren van toezicht en handhaving. Ook heeft de regeling een aantal ongewenste neveneffecten. Zo kunnen met de regeling gemakkelijk arbeidsmigranten en prostituees in de anonimiteit worden gehuisvest. De regeling is daarom aangescherpt, zodat alleen nog de echte (ouderwetse) hospitasituatie uitgezonderd wordt van de vergunningplicht. De nieuwe regeling houdt in dat de eigenaar in de woning woont en kamers verhuurt aan maximaal 2 personen. In zo'n situatie is er strikt genomen geen sprake van omzetting van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte. Er is eerder sprake van inwoning: huurders bewonen woonruimte die door de eigenaar van de woning in gebruik is voor zijn of haar huishouden. Er bestaan één of meerdere huurcontracten van de eigenaar met de huurders. Daardoor is het niet langer mogelijk dat er huurcontracten tussen een hoofdhuurder en onderhuurders gelden. De eigenaar-bewoner moet voor minimaal 10% eigenaar van de woning zijn.” Met de vergunningplicht wordt de omzettingsvergunning van de huisvestingsverordening bedoeld. Iemand die kamers verhuurt op een manier die in strijd is met de regel onder 3a en die daarvoor geen vergunning heeft, kan handhaving verwachten op grond van die verordening, maar ook op grond van dit bestemmingsplan.

De activiteit wonen
De regels in lid 12.2, onder 1 en 4, maken, wellicht ten overvloede, duidelijk dat de *activiteit* wonen alleen toegestaan is op locaties waaraan de *functie* wonen of de functie bedrijfswoning (zie de volgende alinea) is toegekend.

Bedrijfswoningen
De regels van artikel 12 zijn alleen van toepassing op bedrijfswoningen, waar dat expliciet is aangegeven. In de bedrijfswoning mag één huishouden wonen en mogen ook de activiteiten bedrijf-aan-huis en bed-and-breakfast plaatsvinden, maar de andere activiteiten die in dit artikel worden geregeld zijn niet toegestaan in bedrijfswoningen. Dus: geen splitsing en geen onzelfstandige bewoning.

Wonen in bestaande onzelfstandige woonruimtes
Uit de regels in lid 12.1 en in lid 12.2, onder 2 en 3, volgt dat wonen in onzelfstandige woonruimtes niet is toegestaan op locaties met de functie wonen. Dat is niet terecht in de gevallen waarin die onzelfstandige woonruimtes legaal bewoond worden. Lid 12.2 regelt daarom onder 5 dat die gevallen toegestaan zijn.
De regel onder 5b laat open hoe de gemeente toestemming heeft verleend. Het kan een vergunning op grond van de huisvestingsverordening zijn, een vergunning op grond van een wet die inmiddels is ingetrokken of een omgevingsvergunning. Het gaat erom dat uit de vergunning blijkt dat de gemeente in de onzelfstandige bewoning toegestemd heeft. Een brief van de belastingdienst is bijvoorbeeld niet toereikend, ook niet als de eigenaar daarin wordt opgeroepen zijn huurinkomsten aan te geven. Uit zo'n brief blijkt immers niet dat de gemeente akkoord is met de onzelfstandige woonruimte op dat adres, nog afgezien van het feit dat de belastingdienst niet bevoegd is daar een besluit over te nemen.
De regel onder 5c ligt in het verlengde van de regel onder 1. In de jaren '90 van de vorige eeuw hebben burgemeester en wethouders gedoogverklaringen afgegeven. Die zijn, als de onzelfstandige bewoning sindsdien onafgebroken heeft plaatsgevonden, nog geldig. Dat geldt natuurlijk niet voor een gedoogverklaring waarin een einddatum is opgenomen.
Omdat omzetting woningen aan de markt onttrekt heeft de minister al op 1 mei 1975 een aanwijzing gegeven op grond van het toen geldende artikel 56 van de Woningwet. Gevolg van die aanwijzing was dat er een vergunning nodig was voor de omzetting. Dat artikel 56 was overigens in de Woningwet opgenomen om splitsingen door speculanten tegen te gaan. Voor 1 mei 1975 was het omzetten van woningen nog niet verboden. De regel onder 5d erkent dat een omzetting van voor die tijd legaal is, ook zonder vergunning, tenzij de woonruimten tussentijds weer als woning gebruikt zijn.
De regels onder 5c en 5d gelden alleen als voldaan wordt aan de voorwaarde dat de omvang van het gebruik van de woning voor onzelfstandige woonruimte niet is vergroot.

2.4.3.5 Woningvorming (splitsing) en omzetting

Lid 12.3 Woningvorming en omzetting
Dit lid gaat over het realiseren van een nieuwe woning in een bestaande woning (woningvorming, splitsing) en over het omzetten van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte. Het gaat dus niet over het bouwen van een woning of van onzelfstandige woonruimte.

De regels in lid 12.3 zijn een ongewijzigde voortzetting van de geldende regeling in het Chw bestemmingsplan Algemene regels voor bouwen en gebruik. Die regeling volgt uit de Beleidsnotitie en beleidsregels woningsplitsen en omzetten. Voor een inhoudelijke toelichting: zie de omgevingsvisie van Utrecht.
Het voorbeeld in paragraaf 2.4.3.4 laat zien dat ook lichte veranderingen van een woning, bijvoorbeeld het plaatsen van een keuken of een extra toilet, gezien moeten worden als het splitsen van een woning. Dat is het geval als die verandering de zelfstandige bewoning deel van een huis mogelijk maakt, terwijl het andere deel nog steeds zelfstandig bewoond kan worden. Of het nieuwe deel ook daadwerkelijk als zelfstandige woning functioneert is niet van belang bij de beoordeling of er sprake is van het splitsen van de woning.
Voor het splitsen van een woning is een vergunning nodig, zodat de gemeente kan toetsen of de leefkwaliteit gewaarborgd blijft. Een extra woning kan namelijk effect hebben op bijvoorbeeld het aantal verkeersbewegingen of het gebruik van parkeerplaatsen.

In onderdeel 2 staat een verbod op het creëren of in stand houden van een woning in een aan-, uit of bijgebouw. Uit de regels over het wonen kan afgeleid worden dat dat niet mag. Met deze regel kan daar geen twijfel meer over bestaan. Dat vergroot de kans op de succesvolle handhaving. De regel houdt uiteraard geen verbod in om een uitbouw te gebruiken als woonruimte van een woning.

In een studentenstad als Utrecht is er een grote behoefte aan onzelfstandige woonruimte. De gemeente spant zich in om daarin te voorzien, maar wel voor zover de leefbaarheid niet teveel in het gedrang komt. Een woning die omgezet wordt naar een gebouw met onzelfstandige woonruimtes verandert de leefomgeving, omdat er meer volwassen bewoners komen die daar doorgaans voor hooguit enkele jaren blijven wonen. Tijdelijke bewoners leveren een andere bijdrage aan de sociale cohesie van een buurt dan een huishouden dat langdurig in een woning woont. Om te kunnen toetsen of leefbaarheid van een straat of buurt niet teveel wordt aangetast mag het omzetten alleen met een omgevingsvergunning, waarbij de beleidsregels Wijziging samenstelling van de woonruimtevoorraad (woningsplitsen en omzetten) gebruikt worden om te beoordelen of de aantasting aanvaardbaar is.

2.4.3.6 Bedrijf-aan-huis

Lid 12.4 Bedrijf-aan-huis
Een belangrijk onderdeel van de functie (bestemming) Wonen is de regeling van het aan-huis-verbonden beroep of bedrijf, in dit bestemmingsplan bedrijf-aan-huis genoemd, als ondergeschikte activiteit bij het wonen.

In een woonomgeving staat het wonen voorop en moet het bedrijf-aan-huis qua hinder daarbij passen. Daarom zijn in lid 12.4, onder 1, acht voorwaarden opgenomen. Een bedrijf-aan-huis is een bedrijf dat als onderneming is ingeschreven in het register van de Kamer van Koophandel. Bij een bedrijf-aan-huis moet in eerste instantie gedacht worden aan de zogenoemde vrije beroepen, zoals advocaat, belastingconsulent, bouwkundig architect, tolk-vertaler of een beroep in de geneeskunde, verzorging of gezondheid. Maar ook een beroep of bedrijf dat bedrijfsmatig diensten verleent of ambachtelijke bedrijvigheid verricht waarbij de werkzaamheden uit handwerk bestaan, zoals bloemschikken, decorateur, fietsenreparateur, fotograaf, glazenwasser, hoedenmaker, hondentrimmer, instrumentenmaker, kaarsenmaker, kapper of schoonheidsspecialist is mogelijk. En daarnaast zijn lichte bedrijven in categorie A of B1 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving toegestaan. Het voorgaande is in de regels beschreven onder 1, onderdeel g. In alle gevallen geldt dat het bedrijf moet voldoen aan alle regels, ook die van andere wetten. Op de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving staat bijvoorbeeld een timmerfabriek van maximaal 200m^2. Op grond van de regels mag zo'n fabriek maximaal 60m^2 groot zijn en het is maar de vraag of timmerwerk in elk huis mogelijk is gezien de kans op overlast bij de buren.

Bij de beoordeling of een bedrijf-aan-huis past in de woonomgeving, de voorwaarde die onder 1a genoemd wordt, moet de gemeente in ieder geval kijken of het bedrijf niet meer verkeer of parkeerdruk veroorzaakt dan een woning. Daarnaast zal de gemeente het beleid over de leefomgeving dat in de omgevingsvisie staat toepassen, zoals het geluidsbeleid.

De andere voorwaarden voor een bedrijf-aan-huis zijn:

- het bedrijf-aan-huis gebruikt in totaal maximaal 60 m^2, wat helemaal in de woning mag, zolang er niet meer dan een derde van de woning voor het bedrijf-aan-huis gebruikt wordt of, als een bijbehorend bouwwerk groter is dan 100m^2, helemaal in het bijbehorend bouwwerk (voorwaarden b tot en met e);
- een bedrijf waarvoor een milieuvergunning nodig is, is niet toegestaan (voorwaarde h), omdat dergelijke bedrijven niet in de woonomgeving passen;
- een horecagelegenheid, met inbegrip van een hotel, of een seksinrichting zijn in ieder geval niet als bedrijf-aan-huis toegestaan.

Zoals de naam al aangeeft, gaat het bij een bedrijf-aan-huis om een beroeps- of bedrijfsuitoefening in combinatie met het wonen en dus door één van de bewoners van de woning. Afgezien van die voorwaarden moet degene die een bedrijf-aan-huis heeft zich als een goede buur gedragen. De regels daarvoor staan in artikel 37 van Boek 5 van het Burgerlijk Wetboek: "De eigenaar van een erf mag niet […] onrechtmatig […] aan eigenaars van andere erven hinder toebrengen zoals door het verspreiden van rumoer, trillingen, stank, rook of gassen, door het onthouden van licht of lucht of door het ontnemen van steun." En ook regels van het Bouwbesluit, bijvoorbeeld over opslag van gevaarlijke stoffen, moeten nageleefd worden.

Op grond van de regel in lid 12.4, onder 2, kunnen burgemeester en wethouders met een vergunning ook een bedrijf-aan-huis toegestaan dat qua hinder vergelijkbaar is met een bedrijf dat voldoet aan de regel onder 1g.

Parkeren bij een woning met een bedrijf-aan-huis is verwerkt in de parkeernorm voor woningen die is opgenomen in de Bijlage parkeernormering bij de Nota stallen parkeren. Dit parkeren valt onder bezoekersparkeren.

2.4.3.7 Logies, bed-and-breakfast, vakantieverhuur

Lid 12.5 Logies: bed-and-breakfast en particuliere vakantieverhuur
De regeling voor bed-and-breakfast die in Utrecht wordt gehanteerd, staat een bed-and-breakfast toe in woningen als deze wordt gedreven door de hoofdbewoner of een volwassene uit het huishouden van de hoofdbewoner, en de woning voor minimaal 50% in gebruik blijft als woning.
Parkeren bij een woning met een bed-and-breakfast is verwerkt in de parkeernorm voor woningen die is opgenomen in de Bijlage parkeernormering bij de Nota stallen parkeren. Dit parkeren valt onder bezoekersparkeren.

De gemeente heeft in het verleden toegestaan dat een bed-and-breakfast in een bijgebouw werd aangeboden. In de praktijk blijkt dat de regeling lastig handhaafbaar is. Een belangrijk kenmerk van een bed-and-breakfast is dat de bewoner gastheer of gastvrouw is. Dat kenmerk komt niet tot zijn recht als de bed-and-breakfast in een bijgebouw is ondergebracht. Daarnaast kan de mogelijkheid van een bed-and-breakfast leiden tot de onbedoelde mogelijkheid om twee bed-and-breakfasts te exploiteren: een in en een buiten de woning. De mogelijkheid is daarom geschrapt. Een bestaande, legale bed-and-breakfast in een bijgebouw valt daarmee onder het algemene overgangsrecht. Een bewoner die toch een bed-and-breakfast in een bijgebouw wil kan een vergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan aanvragen ten behoeve van een bed-and-breakfast in een bijgebouw (zie voor het afwijken: paragraaf 1.4.4).

Particuliere vakantieverhuur, bijvoorbeeld via Airbnb, is toegestaan zolang de woonfunctie in hoofdzaak behouden blijft. Om daarop toe te zien hebben burgemeester en wethouders beleidsregels vastgesteld. Een verhuurder die zich niet houdt aan de beleidsregels, verricht een activiteit die in strijd is met toegewezen functie (bestemming) en loopt het risico op handhaving door de gemeente.

Andere vormen van logies zijn in de woning niet toegestaan.

2.4.4 Horeca als onderdeel van een andere activiteit (artikel 13 en 14)

In artikel 13 en 14 is het gemeentelijke horecabeleid uit de nota Ontwikkelingskader Horeca Utrecht 2018 (5Mb) verwoord dat gaat over ondergeschikte horeca-activiteiten. Dat zijn horeca-activiteiten die passen bij een functie die in de eerste plaats voor een andere activiteit bedoeld is. Er is dus geen zelfstandige horeca-vestiging. Additionele horeca is een logisch onderdeel van de belangrijkste activiteit van een functie, zoals een bedrijfskantine in een kantoor of koffiecorner in een museum. Ondersteunende horeca in een winkel is een activiteit die plaatsvindt om de hoofdactiviteit, verkoop, te versterken.

Artikel 13 Additionele horeca
Additionele horeca is alleen toegestaan, als het voldoet aan een aantal voorwaarden. De eerste voorwaarde in artikel 13 bevat een limitatieve lijst van activiteiten die zich bij uitstek lenen voor de additionele horeca-activiteit. Daarmee wordt de regeling duidelijker en beter toepasbaar. Voor additionele horeca bij de genoemde activiteiten is geen vergunning nodig, omdat additionele horeca wordt gezien als een ondergeschikt onderdeel van die activiteit. Ondergeschikt betekent dat de horeca-activiteit ook in zijn uitstraling een deel is van de hoofdactiviteit, wat bijvoorbeeld blijkt uit de ruimte die ervoor beschikbaar is. Een percentage van 30% van de bebouwde vloeroppervlakte moet gezien worden als maximum.

Het Ontwikkelingskader laat de mogelijkheid open dat er andere dan de in de regels genoemde activiteiten zijn die gecombineerd mogen worden met additionele horeca. Zo'n andere activiteit zal als gevolg van deze regeling een vergunning moeten aanvragen voor additionele horeca, zodat de gemeente kan toetsen of de andere activiteit zich leent voor additionele horeca en belanghebbenden de gelegenheid krijgen om bezwaar te maken.

Onder de hoofdactiviteit "bedrijfsactiviteiten in bedrijven", genoemd onder 1, vallen alle bedrijfsmatig verrichte activiteiten, dus ook het werk van een verkoper in een warenhuis. In een warenhuis is additionele horeca dus toegestaan, als het een kantine voor het personeel is. Als de kantine ook het winkelende publiek bedient, dan gelden de regels voor ondersteunende horeca.

Het percentage van 30% dat onder 2 genoemd wordt is overgenomen uit het Ontwikkelingskader. De regel is volgens het Ontwikkelingskader alleen van toepassing op 'kleinschalige' functies. In de regel onder 2 is 'kleinschalig' vertaald in maximaal 1200m^2. Boven de grens van 1200m^2 geldt een percentage van 25%, zonder maximum oppervlak. De jarenlange praktijk heeft uitgewezen dat zich geen problemen voordoen bij functies die niet kleinschalig zijn. De algemene regel dat additionele horeca ondergeschikt moet zijn aan de hoofdfunctie geeft voor functies met een grotere omvang voldoende sturing.

Uit de regels volgt dat de ruimte voor de horeca-activiteit niet los van de hoofdfunctie gebruikt kan worden. De ruimte waar de horeca-activiteit plaats vindt, mag dus niet verhuurd worden of anderszins in gebruik worden gegeven aan derden, bijvoorbeeld ten behoeve van feesten en partijen.

Artikel 14 Ondersteunende horeca in een winkel of verkoop in horeca
In dit artikel zijn regels opgenomen voor de mengvormen 'winkel met ondergeschikte horeca' en 'horeca met ondergeschikte verkoop' en ook voor de gevelbankjes die bij een onderneming met zo'n mengvorm geplaatst mogen worden. De Drank- en horecawet is uiteraard ook van toepassing op zo'n mengvorm. Een horecagelegenheid met een verkoopruimte of een winkel met een horecadeel mag op grond van die wet geen alcohol schenken.
Ondersteunende horeca is horeca die hoort bij de functie van een gebouw en ondergeschikt is aan die functie. Dat moet blijken uit de aard van de functie en uit de omvang van de ondersteunende horeca. In de winkelbranche is een groeiende behoefte aan ondersteunende horeca.

De regeling in lid 14.1 van dit artikel volgt het horecabeleid (zie de inleiding van deze paragraaf). Anders dan bij de regels over additionele horeca is hier het kader uit het horecabeleid vrijwel ongewijzigd overgenomen. Alleen de omvang van het horecadeel, beschreven onder 4, 5 en 6, is zo genoteerd dat de maximaal toegestane omvang van het horecadeel niet verspringt, als het percentage waarmee gerekend moet worden, verandert.
De regel over de zichtbaarheid van het horecadeel combineert twee elementen uit het horecabeleid: het horecadeel van de winkel zelf is niet zichtbaar, maar er is ook geen bord op de gevel, waaruit blijkt dat er een horecadeel is. Uit de regel dat de ondersteunende horeca alleen via de ingang van de winkel bereikbaar is volgt dat ook het horecagedeelte van de winkel zich moet houden aan de algemeen gehanteerde winkeltijden.

Ondersteunende verkoop is verkoop in een deel van een horecagelegenheid. De regels hiervoor zijn opgenomen in lid 14.2. De regels zijn vergelijkbaar met de regels voor ondersteunende horeca. Ze volgen ook uit het Ontwikkelingskader Horeca Utrecht 2018. Het Ontwikkelingskader wil beide mengvormen van horeca en winkel een gelijk speelveld geven. Wat ook blijkt uit de regeling voor gevelbankjes.

Gevelbankjes
Het Ontwikkelingskader geeft ook aan onder welke voorwaarden gevelbankjes zijn toegestaan. Een van die voorwaarden is dat het gaat om mengvormen die hiervoor zijn besproken, dus een winkel met ondergeschikte horeca of andersom. Gevelbankjes zijn bedoeld voor klanten die het drankje of hapje dat ze binnen gekocht hebben buiten willen opeten. Uit de regel in lid 14.3 onder 2 volgt dat het niet de bedoeling is dat een gevelbankje gebruikt wordt als een terras waar bediend wordt. Dat zou, zeker bij ondersteunende horeca in de winkel, afbreuk doen aan bijvoorbeeld de regel dat het horecadeel niet zichtbaar mag zijn. Als er wel bediend wordt, valt een gevelbank onder de werking van het terrassenreglement en moet de ondernemer beschikken over een vergunning op grond van de horecaverordening.
De regel onder 4 biedt aan de ondernemer de mogelijkheid om meer dan één gevelbank te plaatsen, zo lang de totale breedte maar aan de regel voldoet.

Op grond van de horecawetgeving mag een winkel met ondersteunende horeca geen alcohol schenken. Dat geldt ook voor een horecagelegenheid met een winkeldeel.

2.4.5 Met vergunning een bedrijf in een hogere categorie toestaan (artikel 15)

Deze afwijkmogelijkheid zorgt ervoor dat de Lijst van bedrijfsactiviteiten, bijlage 2 bij de regels, flexibel toegepast kan worden. Zo kunnen bedrijven die niet op de lijst staan of die in een te zware categorie staan toegestaan worden, als blijkt dat de belasting op de omgeving vergelijkbaar is met een bedrijf uit een lichtere categorie.

2.4.6 Functietoedeling bij kruisende functies (artikel 16)

De regels in *artikel 16* voorkomen dat bij kruisingen, tunnels, bruggen en viaducten een dubbele functie wordt aangewezen of in de regels bij de functies waarin kruisingen en dergelijke voorkomen steeds wordt vermeld dat activiteiten van een gekruiste functie op een kruising ook passend zijn. De werking van de regel spreekt voor zich: onder een spoorviaduct met de functie Verkeer – railverkeer mag je fietsen of rijden als het spoor de functie Verkeer kruist.
De regel geldt alleen bij kruisingen en alleen in gevallen dat de functie die gekruist wordt aan weerszijden van de kruising hetzelfde is.

2.5 Grondwerk: activiteit in de bodem (hoofdstuk 5 van de regels)

In hoofdstuk 5 worden regels gesteld aan activiteiten die de bodem en de ondergrond kunnen verstoren. Het artikel wordt in de aanloop van de Omgevingswet stap voor stap opgebouwd. De eerste stap is het onderbrengen van de bescherming voor leidingen en voor archeologische resten in het bestemmingsplan. Later kunnen bijvoorbeeld regels worden toegevoegd die nodig zijn voor de bescherming van het grondwater of regels die nodig zijn om koude-warmteopslag in de bodem ordelijk te laten verlopen.

In de regels van het bestemmingsplan staat voor welk grondwerk een vergunning nodig is. Die vergunning werd vroeger 'aanlegvergunning' genoemd. Op grond van artikel 2.1, eerste lid, onder b, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht kan zo'n vergunning verleend worden. De wettelijke grondslag voor de vergunning is te vinden in artikel 3.3, onder a, van de Wet ruimtelijke ordening.

Artikel 17 Bescherming van archeologische waarden
Bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet maakt de Verordening op de archeologische monumentenzorg deel uit het van het tijdelijke omgevingsplan dat op grond van de wet ontstaat. Voor de zichtbaarheid van de regels over de archeologie in dat tijdelijke omgevingsplan is het beter om ze alvast in het bestemmingsplan op te nemen. De verplaatsing van de regels heeft als gevolg dat de legesverordening moet worden aangepast, om nog leges te kunnen heffen voor de archeologievergunning. De betreffende aanpassing kan pas per 1 januari 2021 gedaan worden, wat ook de datum is waarop de Omgevingswet naar verwachting in werking treedt. De regels in dit artikel treden daarom ook pas op die datum in werking.

De regels van die de archeologische resten beschermen vloeien voort uit de verplichtingen die voortvloeien uit het Verdrag van Valletta. In dat verdrag is afgesproken dat de landen die meedoen zorgen voor behoud van de archeologische waarden, het liefst door archeologische resten in de bodem te laten zitten.

De gemeente heeft ter uitvoering van het Verdrag van Valletta beleid opgesteld met een kaart waarop de kans op het vinden van archeologische resten is aangegeven. Deze archeologische waardenkaart is de basis voor de regeling in de Verordening op de archeologische monumentenzorg die op termijn door de regels van dit bestemmingsplan vervangen zal worden.

De waardenkaart en de bijbehorende verordening en toelichting staan in de omgevingsvisie, thema Erfgoed.

De afstanden en graafdiepten die op de waardenkaart zijn aangegeven zijn met behulp van onderstaande tabel verwerkt in de regels en op de verbeelding.

verwachtingswaarde, van laag naar hoog	maximale graafdiepte	maximaal te verstoren oppervlakte
Zone - archeologie 1	< 50 cm	< 1000 m^2
Zone - archeologie 2	< 30 cm	< 1000 m^2
Zone - archeologie 3	< 50 cm	< 100 m^2
Zone - archeologie 4	< 30 cm	< 100 m^2
Zone - archeologie 5	< 50 cm	< 50 m^2
Zone - archeologie 6	< 30 cm	< 50 m^2
Zone - archeologie 7	< 30 cm	geen
Zone - archeologie 8	0	nvt

De zones met de hogere nummers worden het zwaarst beschermd in de regels. Die zones zijn bijvoorbeeld toegekend aan het Domplein of aan locaties waar de Romeinse weg in de bodem zit. Op plekken waar geen zone is aangewezen, is voor grondwerk geen vergunning nodig ter bescherming van de archeologie.

De zones worden aangepast, als uit nader onderzoek blijkt dat er geen of juist meer archeologie op een locatie is. In het geval van belangrijke wijzigingen zal dan ook de archeologische waardenkaart worden aangepast.

In lid 17.1 staat wanneer voor grondwerk geen vergunning nodig is op grond van het bestemmingsplan.

De hierboven weergegeven tabel is verwerkt in de leden 17.2 en 17.3, waarbij aan de hand van de omvang van het grondwerk wordt bepaald of de activiteit een vergunning nodig heeft of niet.

2.6 Algemeen overgangsrecht (hoofdstuk 6 van de regels)

Artikel 18 Overgangsrecht
In het Besluit ruimtelijke ordening zijn standaardregels opgenomen die in elk bestemmingsplan moeten worden overgenomen.

Als de in het plan opgenomen regels, voor wat betreft gebruik of bebouwing, afwijken van een bestaande legale situatie, dan zijn daarop de overgangsregels van toepassing. De overgangsregel heeft tot doel bestaande belangen te respecteren totdat realisering van de nieuwe regels plaatsvindt.

Voor bouwwerken die onder het overgangsrecht vallen, is bepaald dat deze gedeeltelijk mogen worden vernieuwd of veranderd, als de bestaande afwijking niet wordt vergroot. Gehele vernieuwing is in principe uitgesloten, waaronder ook gefaseerde vernieuwing van een bouwwerk wordt verstaan. Het doel van het overgangsrecht is dat het bestaande bouwwerk in de bestaande staat in stand mag worden gehouden. Uitsluitend na het tenietgaan van het bouwwerk door een calamiteit, waarmee onder andere brand of extreme weersomstandigheden wordt bedoeld, is onder voorwaarden gehele vernieuwing toegestaan.

Vergunningplichtige bouwwerken die zonder vergunning zijn gebouwd, kunnen door overgangsrecht niet gelegaliseerd worden. Bouwen zonder vergunning is immers een overtreding van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht die niet door een regeling in een bestemmingsplan ongedaan kan worden gemaakt.

Met een beroep op het overgangsrecht kan wel een aanvraag worden ingediend voor de verbouw van een illegaal bouwwerk. Om te voorkomen dat een dergelijke aanvraag moet worden gehonoreerd, is in de overgangsbepaling van dit plan opgenomen dat deze slechts van toepassing is op legale bouwwerken.

Voor het gebruik dat onder het overgangsrecht valt, is bepaald dat dat gebruik mag worden voortgezet. Het gebruik mag ook worden gewijzigd, voor zover de afwijking ten opzichte van het toegestane gebruik niet vergroot wordt.

Hiervoor is al aangegeven dat illegale bouwwerken niet gelegaliseerd kunnen worden door overgangsrecht. Voor gebruik is dat in principe wel mogelijk maar vanuit het oogpunt van handhaving ongewenst. Daarom is in de overgangsregeling bepaald dat het gebruik, dat al in strijd was met het voorheen geldende plan, van het overgangsrecht is uitgesloten.

Ook na het van kracht worden van dit plan kan dus nog met succes handhavend worden opgetreden tegen gebruik dat reeds in strijd was met het voorgaande bestemmingsplan. Dit laatste is natuurlijk ook afhankelijk van andere aspecten, waaronder de vraag of het strijdige gebruik al zolang plaatsvindt dat de gemeente haar rechten heeft verwerkt.

Artikel 19 Slotregel
In dit artikel is de naam van het bestemmingsplan, de citeertitel, omschreven. De naam is een vereenvoudiging van de naam die in de officiële publicatie wordt gebruikt: "Chw bestemmingsplan Beurskwartier, Stationsgebied". Die naam in de publicatie is nodig voor de website ruimtelijkeplannen.nl.

2.7 Bijlagen bij de regels

2.7.1 Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving

De activiteiten van de Lijst van bedrijfsactiviteiten die in de woonomgeving passen, zijn op de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving geplaatst.
Deze lijst wordt verder toegelicht in bijlage 3 die bij de regels is opgenomen, achter de lijst met bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving.

2.7.2 Lijst van horeca-inrichtingen

De categorie-indeling van horeca-activiteiten is overgenomen uit de beleidsnota Ontwikkelingskader Horeca Utrecht 2018. In die nota zijn de indeling en de achterliggende keuzes toegelicht, zie: het horecabeleid in de Omgevingsvisie.

Hoofdstuk 3 Uitvoerbaarheid

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden aspecten van de leefomgeving besproken die gaan over de uitvoerbaarheid van de regels. Als er onderzoek is gedaan, is het onderzoek zelf als bijlage bij de toelichting opgenomen en staat in de bijbehorende paragraaf welke conclusies er uit het onderzoek wordt getrokken.

Om dat het plangebied aanvankelijk uit de locatie Beurskwartier 1 bestond, richtten de onderzoeken zich alleen op die locatie. De uitbreiding van het plangebied met de locatie De Foreest, heeft als gevolg gehad dat voor dat gebiedsdeel aparte onderzoeken zijn gedaan. In dit hoofdstuk is steeds, waar nodig, aangegeven op welk gebied een onderzoek betrekking heeft.

3.2 Milieueffectrapportage

Het doel van een milieueffectrapportage (m.e.r.) is om vooraf de mogelijke milieueffecten van plannen en besluiten in beeld brengen en deze een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming over deze plannen en besluiten.

3.2.1 Kader

Het maken van een milieueffectrapport (MER) is verplicht bij de voorbereiding plannen en besluiten, die activiteiten mogelijk maken welke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben.

In onderdeel C van de bijlagen bij het Besluit m.e.r. wordt aangegeven welke activiteiten altijd m.e.r.-plichtig zijn. Bij de activiteiten die in lijst D van die bijlage genoemd worden moet beoordeeld worden of de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Uit deze m.e.r.-beoordeling kan de conclusie volgen dat er een MER moet worden opgesteld.

De in dit plan opgenomen activiteit(en) staat(n) vermeld in lijst C van de bijlage Besluit m.e.r., waarvoor een MER gemaakt moet worden. Beurskwartier 1 maakt deel uit van het stationsgebied, waarvoor een MER is opgesteld. Het programma van Beurskwartier 1 past binnen dit MER.

3.2.2 MER Stationsgebied en voorgeschiedenis

De ontwikkeling van het Beurskwartier 1 valt binnen het totale project 'Stationsgebied Utrecht' (fase 1 en 2). Voor het totale project is in het verleden een MER is opgesteld die gedurende de ontwikkeling van het stationsgebied is aangevuld en twee keer is geactualiseerd. Voor de ontwikkeling van het stationsgebied is in 2000 een m.e.r.-beoordelingsprocedure doorlopen. Er werd geconcludeerd dat voor deze ontwikkeling een volwaardig MER moest worden opgesteld. Dit MER is in 2004 opgesteld voor de 1e fase van het stationsgebied. In 2005 is besloten om eerst voor de totale ontwikkeling van het stationsgebied (fase 1 en fase 2) het Structuurplan Stationsgebied Utrecht op te stellen. Tegelijkertijd met het opstellen van dit structuurplan is een strategische milieubeoordeling (hierna: SMB) verricht. Het structuurplan is vastgesteld op 14 december 2006. Sinds de strategische milieubeoordeling heeft er drie keer een herijking plaatsgevonden. De eerste herijking in de vorm van een nadere detaillering van de SMB (en voortzetting van het in 2004 opgestelde MER) heeft plaatsgevonden in 2007 in de vorm van het Aanvullend MER Stationsgebied. De tweede herijking heeft plaatsgevonden in 2013 in de vorm van een 1e actualisatie van het Aanvullend MER Stationsgebied.

In 2017 heeft de derde herijking geleid tot de 2e actualisatie van het Aanvullend MER Stationsgebied. In deze herijking is de actuele invulling van het Beurskwartier en Lombokplein opgenomen. Daarnaast is in deze actualisatie de milieueffectscore van het volledige MER gevalideerd en, waar nodig geactualiseerd op basis van het recente verkeersmodel VRU 3.3u en nieuw beleid voor de thema's duurzaamheid en gezondheid. Deze 2e actualisatie geeft dan ook de vigerende MER-situatie van het Stationsgebied Utrecht voor beide fasen (fase 1 en fase 2) weer.

De ruimtelijke ontwikkelingen uit fase 1 van de ontwikkeling van het stationsgebied zijn nagenoeg afgerond en maken om deze reden onderdeel uit van de referentiesituatie.

Op 7 december 2017 zijn de 2e actualisatie van het Aanvullend MER voor de 2e fase van het Stationsgebied en de Omgevingsvisie Beurskwartier - Lombokplein vastgesteld door de gemeenteraad. Deze actualisatie van het Aanvullend MER is samen met de Omgevingsvisie Beurskwartier Lombokplein in de bijlagen bij deze toelichting opgenomen.

3.2.3 M.e.r.-beoordeling

Op grond van het Besluit milieueffectrapportage (bijlage D, categorie D11.2) is een formele m.e.r.-beoordeling verplicht voor het Beurskwartier, omdat deze herontwikkeling meer dan 2.000 woningen betreft en het bestemmingsplan wordt gewijzigd. In een m.e.r.-beoordeling wordt beoordeeld of de herontwikkeling kan leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Als belangrijke nadelige milieugevolgen niet zijn uit te sluiten is het volgen van een m.e.r.-procedure verplicht. Het college van burgemeester en wethouders is het bevoegd gezag voor dit m.e.r.-beoordelingsbesluit. Het college moet dit besluit nemen voordat zij besluit tot terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan.

Voor de ontwikkeling van het Beurskwartier is een aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling opgesteld 'Aanmeldingsnotitie Bestemmingsplan Beurskwartier 1, d.d. 29 juni 2020' die als bijlage 17 bij de toelichting is opgenomen. De aanmeldingsnotitie bevat een beschrijving van de milieueffecten van de ontwikkeling van het Beurskwartier, inclusief de Foreeststraat.

De aanmeldingsnotitie concludeert dat belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten In het kader van de bestemmingsplanprocedure voor Beurskwartier 1 hoeft geen m.e.r.-procedure gevolgd te worden.

Alvorens te besluiten over de terinzagelegging van het bestemmingsplan hebben burgemeester en wethouders op 14 juli 2020 op grond van de aanmeldingsnotitie besloten om voor de ontwikkeling van het Beurskwartier 1 en de daarvoor benodigde wijziging van het bestemmingsplan geen milieueffectrapportage op te stellen.

3.3 Gezondheid

3.3.1 Beurskwartier 1

Voor een gezonde lucht- en geluidkwaliteit geldt de nota Gezondheid voor iedereen (2019-2023).

In het Beurskwartier 1 is gezonde verstedelijking het uitgangspunt. Het gebied is groen, met parken, verticaal groen en daktuinen. Het gebied is autoluw, met in het gebied zelf zo min mogelijk parkeerplaatsen. In het gebied zijn gezonde voeding en drinkwater gemakkelijk beschikbaar. Er is voldoende ruimte om te sporten, te spelen en te bewegen. Hierbij wordt rekening gehouden met verschillende leeftijdscategorieën. Voor de jongste kinderen is het mogelijk om dichtbij huis te spelen. Voor het spelen hanteren we minimaal de Jantje Betonnorm (3% van de openbare ruimte).

Er is ruimte om te bewegen. In het gebied heeft de voetganger voorrang. Fietsers worden gefaciliteerd met goede stallingen die gemakkelijk bereikbaar zijn. Er zijn goede langzaam verkeersverbindingen naar de Moreelsebrug, de OV-terminal, 'rondje stadseiland' en omliggende buurten. Er is in het groen ruimte om te spelen. Het park en de daktuinen worden zo gesitueerd dat er voldoende zon op schijnt. Gras en bomen zorgen voor verkoeling. Tussen de woongebouwen en openbare ruimte zijn intermediaire zones die bijdragen aan ontmoeting, privacy en eigenaarschap.

In het plandeel Beurskwartier 1 grenzen alle woonblokken aan één van de parkruimten of aan de Jaarbeursboulevard (die hier een groene inrichting heeft). Er zal een sterke vergroening plaats vinden. Grote bomen, daktuinen, eetbaar groen, groenstroken en verticaal groen. Dit groen dient vele doelen tegelijk: gezondheid, verkoeling, waterberging, biodiversiteit en een aantrekkelijke uitstraling. Een aanzienlijk deel van de woningen is betaalbaar.

In de eerstelijnsbebouwing langs de Van Zijstweg en de Croeselaan realiseren we alleen bestemmingen waar kinderen, ouderen en mensen met een zwakke gezondheid langdurig verblijven, zoals onderwijs tot 18 jaar, kinderopvang en zorgwoningen, als dat past binnen het gezondheidsbeleid van de gemeente. Zo beschermen we de meest kwetsbare personen tegen luchtverontreiniging aan drukke wegen (meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal). We dagen de markt uit om, ook zolang de verkeersintensiteit nog hoog is, voor woningen langs deze wegen met (innovatieve) maatregelen te komen die de gezondheidseffecten door luchtverontreiniging en geluidbelasting minimaliseren met behoud van een goed binnenmilieu en een prettige woon- en verblijfskwaliteit.

Zodra uit een verdere uitwerking van de plannen voor het Beurskwartier 1 meer duidelijkheid komt over het bouwen, de voorzieningen en de invulling van de openbare ruimte, zal het aspect gezondheid nadrukkelijk beoordeeld worden.

3.3.2 De Foreest

De nieuwe woningen aan de Jan van Foreeststraat zijn belangrijk voor de gezondheid van een deel van de mensen die hun woning aan de Croeselaan moeten verlaten. Op deze manier kunnen zij in hun eigen buurt blijven wonen, met hun eigen sociale netwerk.
De woningen hebben een buitenruimte in de vorm van een balkon of (gemeenschappelijke) tuin waar bewoners buiten kunnen ontspannen.
Door middel van een lage parkeernorm en een goede fietsenstalling wordt actieve mobiliteit aantrekkelijk gemaakt. Bovendien is het OV op loopafstand aanwezig. Ook andere voorzieningen komen op loopafstand van de woningen.
Direct langs de woningen kan eventueel een intermediaire zone worden gecreëerd waar ruimte is voor een geveltuintje. Een dergelijke overgangszone tussen woning en openbare ruimte draagt bij aan gevoel van eigenaarschap en privacy aan een straat waar dagelijks veel mensen voor de deur langs komen.

3.4 Klimaat en duurzaamheid

3.4.1 Kader

Uitgangspunt van de gemeente Utrecht is te streven naar duurzame ruimtelijke ontwikkeling. Onder duurzame ontwikkeling wordt een ontwikkeling verstaan die voorziet in de behoeften van de huidige generatie zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen om ook in hun behoefte te voorzien. Dit houdt in dat het streven is naar een evenwicht tussen de 3 P's. People (sociale component), Planet (ecologie en milieu) en Profit (economie). Voor gebruikers levert duurzaamheid een hoogkwalitatieve leefomgeving op door verhoging comfort, veiligheid en gezondheid.

Klimaatneutraal
Utrecht wil zo snel mogelijk klimaatneutraal zijn. Klimaatneutraliteit houdt in dat er op jaarbasis net zo veel energie in het gebied wordt opgewekt als gebruikt. Dit geldt voor:
- de gebouwgebonden energievraag;
- de gebruiksgebonden energievraag en
- het energiegebruik in de openbare ruimte.

Het is daarbij de ambitie de energievraag zo laag mogelijk te houden en de benodigde energie op te wekken met duurzame energiebronnen. Vanzelfsprekend wordt alle nieuwbouw aardgasloos gebouwd.

In de warmtevisie zijn hiervoor de eerste beleidsregels vastgelegd (Visie warmtevoorziening Utrecht). Concreet betekent dit op dit moment voor Utrecht dat er wordt ontworpen met de BENG methodiek om de energiebehoefte (BENG 1) te beperken en uit wordt gegaan van lage temperatuur warmteafgiftesystemen in gebouwen. Daarnaast dienen voorzieningen te worden getroffen rekening houdend met zowel het gebouwgebonden verbruik (verwarming, etc.) en gebruiksgebonden verbruik (tv, etc.). Doel is zo min mogelijk CO2 uitstoot van het gebouw, conform motie 2017/61: Utrecht bouwt BENG.

Op basis van het Utrechtse energieprotocol worden de volgende richtlijnen gesteld:

Warmte koudevraag
Op gebouwniveau zo laag mogelijke energievraag realiseren, voor woningen met energiebehoefte BENG1 = 25 kWh/m2.

Uitgangspunt is dat het gebied zelfvoorzienend is in de warmte- en koudebehoefte van de bebouwing. We werken aan een optimalisatie van de energievraag, waarbij mogelijk meer energie opgewekt, dan het gebied nodig heeft. Eventuele energie-overschotten worden (tegen vergoeding) beschikbaar gemaakt voor de omgeving door systemen te koppelen. Door deze koppeling kunnen ook alle gebouwen in het plangebied gedurende de bouwfase – waarin enkele bronnen nog niet operationeel zijn of tijdelijk moeten worden afgeschakeld – van warmte/koude worden voorzien. Afwijken van deze ambitie kan alleen als onderbouwd kan worden dat het plan dan onhaalbaar wordt en andere gemeentelijke ambities onmogelijk worden.

Als op basis van een onderbouwing blijkt dat het gebied niet zelfvoorzienend kan zijn dan is regeneratie met warmte- of koudebronnen van buiten het gebied mogelijk, zoals stadsverwarming of Thermische Energie uit Oppervlaktewater (TEO).

Elektriciteitsvraag
Uitgangspunten zijn om op gebouwniveau een zo laag mogelijke elektriciteitsvraag te realiseren en op gebiedsniveau energieneutraal te ontwikkelen.

Optimalisatie van energievraag, waarbij mogelijk meer energie wordt opgewekt dan zelf benodigd is. Eventuele elektriciteits- overschotten worden beschikbaar gesteld aan de omgeving. Als energieneutraliteit op perceels- of gebiedsniveau niet mogelijk is dan is het onder strikte voorwaarden mogelijk om duurzame energie die buiten het plangebied is opgewekt te gebruiken.

Voor de concrete vereisten aan onderbouwingen en voorwaarden wordt verwezen naar het Utrechtse Energieprotocol.

Energie ondergrond
Het wordt steeds drukker in de Utrechtse bodem. Door de toenemende vraag naar duurzame energie in Utrecht stijgt ook de vraag naar bodemenergie. Hierdoor is er meer sturing nodig op de verdeling in de ondergrond. Als warmte en koude niet goed verdeeld zijn, dan kunnen minder huizen en woningen gebruik maken van bodemenergie. Daarom heeft de gemeente een verordening interferentiegebieden bodemenergiesystemen vastgesteld, die per 1 november 2018 van kracht is.

Door de verordening regelt de gemeente de verdeling van bodemenergie. Vraag en aanbod in de bodem worden op elkaar afgestemd. Voor een goede diepere grondwaterkwaliteit is er een verbod op het doorboren van de waterscheidende laag tussen 1e en 2e watervoerende pakket (ca. 50 m dieptebeperking). In de bodemverordening staan nadere regels. In het *Bodemenergieplan Beurskwartier te Utrecht* zijn specifieke randvoorwaarden voor het Beurskwartier opgenomen.

De positie van nieuwe bronnen moeten voldoen aan de eisen die gesteld worden door de provincie in het Bodem-, Water- en Milieuplan. De provincie geeft een vergunning af voor de bronpositie en het gebruik (onttrekking), op basis van onder andere de verwachte koude- en warmtevraag van een bepaald gebied of bouwplan. De vergunning is dus een manier om een claim op de ondergrond te borgen.

Circulair bouwen
In Utrecht is circulair bouwen de norm, zoals gesteld in motie 2016/252. De Utrechtse ambitie is dat we in 2050 een circulaire, oftewel een oneindig hernieuwbare stad willen zijn. Dit betekent dat we optimaal gebruik van grondstoffen en materialen, duurzame energiebronnen en menselijk kapitaal in onze stad, op een manier die goed is voor inwoners en hun omgeving. We bouwen daarom met minder nieuwe, en zoveel mogelijk hergebruikte en hernieuwbare grondstoffen. De materialen die we gebruiken zijn goed voor de leefomgeving en geschikt voor hergebruik. Gebouwen ontwerpen en construeren we zó dat ze hun waarde behouden, doordat ze zolang mogelijk opnieuw te (her)gebruiken zijn; in hun oorspronkelijke vorm of in delen, voor dezelfde of andere functies.

Klimaatadaptatie
De klimaatwetenschappen tonen aan dat de aarde opwarmt, dat klimaatpatronen verschuiven en extremen in weer toenemen. Voor Nederland betekent dit dat in de toekomst langere periodes met hoge temperaturen worden verwacht, onderbroken door intensievere regenbuien in vergelijking met hedendaags. Binnen stedelijk gebied leidt dit met name tot uitdagingen op het gebied van voldoende waterberging en beperken hittestress in gebouwen en openbare ruimte. Gemeentelijke plannen moeten bijdragen aan voldoende waterberging op eigen terrein en het beperken van hittestress.

Om hittestress in gebouwen te voorkomen moet het gebouw zo worden gebouwd, dat gevels koel blijven, een goede ventilatie in het gebouw aanwezig is en in de zomer geen directe zoninval optreedt. Om hittestress in de openbare ruimte te voorkomen moet deze zo worden ingericht dat de temperatuur laag blijft.

Diervriendelijk bouwen
De gemeente heeft ook de ambitie om diervriendelijk te bouwen. Onder “diervriendelijk” bouwen wordt verstaan: bouwen met relatief kleine ingrepen, die verblijfsplekken creëren voor verschillende dieren in het stedelijk landschap. Met “diervriendelijk” bouwen wordt de biodiversiteit van de stad vergroot.

De ontwikkelingen op het vlak van duurzaamheid gaan razendsnel. Met de huidige inzichten zijn normeringen opgesteld. Het is zaak voortdurend in het oog te houden of deze normen in de loop van het ontwikkelproces moeten worden bijgesteld. Op diverse momenten in planproces, met name bij momenten waarbij de gemeenteraad of het college betrokken worden, zal beoordeeld worden of de gehanteerde uitgangspunten en ambities moeten worden bijgesteld.

Op 12 maart 2020 heeft de gemeenteraad motie M2020/77 aangenomen, waarin het college wordt opgeroepen te onderzoeken hoe diervriendelijk en natuurinclusief bouwen in bestemmingsplanregels kunnen worden opgenomen. De resultaten van het onderzoek zullen te zijner tijd meegenomen worden in de uitvoering van dit bestemmingsplan.

3.4.1.1 Duurzaam gebruik ondergrond

Vanwege het intensieve gebruik van de ondergrond en de wens om de ondergrond geschikt te houden voor gebruik door volgende generaties dienen we er zorgvuldig mee om te gaan. Ondergrondkwaliteiten kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan gebiedsopgaven mits dit duurzaam plaatsvindt. Op basis van de volgende principes wordt hier invulling aan gegeven.

- Onomkeerbaarheid: voorkom onomkeerbare veranderingen van de eigenschappen van de bodem) terugneembaarheid.
- Minimaal ruimtegebruik: ook al is er ondergrondse ruimte genoeg, streef naar een minimaal ruimtegebruik om toekomstige ontwikkeling op voorhand niet te beperken.
- Robuust: functies op ingrepen in de ondergrond dienen bestendig te zijn tegen veranderingen van de fysieke omgeving en lange termijnbehoeften van de stad.
- Afwenteling: wentel geen overlast of beperkingen af op derden of naar de toekomst.
- Nature based solutions: maak gebruik van de veerkracht en eigenschappen van de ondergrond in plaats van de technische oplossingen toe te passen.

Afwijken van deze principes kan alleen naarmate respectievelijk de hernieuwbaarheid, omkeerbaarheid en beheersbaarheid van een ingreep of functie in de ondergrond (gecombineerd) afneemt zal de onderbouwing van het nut, noodzaak en impact van een geplande ingreep die afwijkt van deze principes beter moeten worden onderbouwd vanuit een brede maatschappelijke afweging.

3.4.1.2 Het plan

Duurzaamheid algemeen

Utrecht wil fase 2 van het Stationsgebied duurzaam en gezond ontwikkelen. De uitgangspunten hiervoor zijn vastgelegd in de Toekomstvisie ”A Healthy Urban Boost” van juni 2015 en de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein, naar een groter centrum (7 december 2017).

De nadruk binnen duurzaamheid ligt op klimaatadaptatie en het gebruik van het vele groen op de daken en in de parken. De ontwikkeling geeft tevens invulling aan de moties op Utrecht bouwt BENG en Circulair bouwen is de norm.

Uitgangspunten zijn daarbij: zuinig omgaan met energie en grondstoffen, duurzaam opwekken van energie, klimaatbestendig en gezond bouwen met hernieuwbare materialen, en het realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit. Concrete invulling zal plaats vinden bij de voorwaarden die aan de tenders van de bouwblokken gesteld worden, bij het stedenbouwkundig ontwerp en de ontwerpen van de openbare ruimtes.

Slimme oplossingen moeten het Beurskwartier op termijn klimaatneutraal maken. De parken, verbindend groen, groene daken en mogelijk gevelbegroeiing maken de omgeving aantrekkelijk, vangen overtollig water op en nodigen uit tot ontmoeting en beweging.

Energie

Er moet rekening worden gehouden met het beperken van uitputting van de bodem: volledig herstel van de bodemtemperatuur is het uitgangspunt. Ook moet rekening worden gehouden met het feit dat alleen het 1e watervoerend pakket tot 50 meter diepte gebruikt kan worden.

Gezien de dichte en hoge bebouwing wordt het een uitdaging om het gebied klimaatneutraal te ontwikkelen conform de richtlijnen van het Utrechtse energieprotocol.

Een collectief systeem met warmte-koudeopslag sluit aan op het Utrechtse energieprotocol. Vanwege de ligging nabij het Merwedekanaal is een koppeling met het winnen van thermische energie uit oppervlaktewater binnen het plangebied voor de hand liggend.

Bij de nadere uitwerking van de bouwblokken moet bij het ontwerpen rekening worden gehouden met zon en wind. Streven is hierbij om de zon en wind te benutten voor passieve verwarming en koeling van gebouwen:

- iedere woning minimaal 50% zonuren per dag;
- de wind benutten voor ventilatie en koeling;
- zonering van het programma: kantoren in de schaduw (noordzijde of in slagschaduw van hoge gebouwen);
- woningen zoveel mogelijk met één van beide gevels op de zon.

Circulair bouwen

Uitgangspunt is dat ten minste wordt aangesloten bij de intentie van het betonakkoord dat de gemeente Utrecht heeft ondertekend. Er wordt gestreefd naar 100% hergebruik van vrijkomende grondstoffen en naar toepassing van minimaal 30% hergebruikt beton in nieuw beton in 2020. Het uitgangspunt is om

aan te sluiten bij het Madaster materialenpaspoort.

- Hergebruik materiaalstromen op zichtbare wijze
- Hergebruik materiaal vrijkomende materialen in gebied
- Demontabele gebouwdelen, flexibele indeling
- Ontwerp openbare ruimte en gebouwen: over dimensionering fundamenten en draagkracht, hergebruik materialen, materiaalarm en biobased ontwerpen, eigenaarschap materialen.
- Materialenpaspoort gebouwen
- Bouwlogistiek: Just in time, gezamenlijk bouwdepot
- Deeleconomie bevorderen

Klimaatadaptatie
Het gebied wordt zo ingericht dat het voldoet aan de het nog vast te stellen klimaatbeleid.

Hittestress:

- het gebied wordt zo ontworpen dat op hete dagen de temperatuur op straat aanvaardbaar is
- gebouwen zodanig ontwerpen met groene daken, zonweringen en ventilatie dat het binnenklimaat gunstig is
- alle doelgroepen kunnen binnen gepaste afstand een koele plek bereiken
- voldoende waterbuffering zodat openbaar groen ook bij droogte voldoende water krijgt
- doorspoelbaarheid of voldoende diepe watergangen zodat ze niet te sterk opwarmen.

Forse regenbuien piekwaterhoeveelheden bergen en/of afvoeren:

- openbare ruimte inrichten conform vereisten in hoofdstuk water
- regenwater voor toilet of bluswater gebruiken (kan)
- aanleg van twee parken om hittestress te vermindering
- maatvoering openbare ruimte voor grote bomen 1e orde-categorie, of indien niet mogelijk 2^{e} orde
- genoeg bomen planten
- afkoppeling regenwater gebouwen in combinatie met wateropvang in de openbare ruimte en buffering van het water ondergronds
- maximalisatie toepassen organisch stofgehalte in bodem
- daken lager dan 25 meter (streven 50% totaal) groen voor vertraagde waterafgifte, ook als er zonnepaneeldaken worden geplaatst en aandacht voor waterbuffering
- groene gevels
- overige maatregelen: lichte kleuren, fysieke maatregelen, etc.

Aanbevelingen voor de uitwerking(en):

- daken boven de 25 meter worden benut voor energie (eventueel in combinatie met waterberging), daken beneden en op 25 meter worden benut voor groen- en waterberging (met uitzondering van daken met een gebruiksfunctie), waarbij onderlinge combinaties van groen en energie zijn ook mogelijk;
- bouwblokken hebben een buffercapaciteit van 45mm ten opzichte van het verharde oppervlak, tenzij met een maatwerkberekening wordt aangetoond dat met een afwijkende buffercapaciteit kan worden volstaan. Een extreme bui van 80mm in één uur moet verwerkt kunnen worden zonder dat er schade optreedt in gebouwen en vitale infrastructuur, zoals nutsvoorzieningen, door instromend regenwater.

3.5 Thematisch onderzoek

3.5.1 Verkeer en parkeren

3.5.1.1 Verkeer

3.5.1.1.1 Inleiding

Deze paragraaf gaat in op de effecten van de ontwikkeling van het plangebied op de bereikbaarheid. Daarbij komen de diverse vervoerswijzen aan de orde: autoverkeer, openbaar vervoer, fietsverkeer en voetgangers.

Het verkeersbeleid van de gemeente staat in het mobiliteitsplan Slimme routes, slim regelen, slim bestemmen (SRSRSB) dat deel uitmaakt van de gemeentelijke omgevingsvisie. Het mobiliteitsplan SRSRSB wijst het Beurskwartier aan als deel van de A-zone. In zone A is de verkeersruimte schaars en is verblijfskwaliteit van het grootste belang. Fietser en vooral voetganger zijn hoofdgebruiker en krijgen de prioriteit. Hoogwaardig openbaar vervoer krijgt prioriteit bij kruisend verkeer. In zone A rijdt alleen autoverkeer en distributieverkeer met een eindbestemming in deze zone (te gast). Dat verkeer maakt gebruik van aangewezen routes, afleverpunten en parkeervoorzieningen. De inrichting van de openbare ruimte moet zo helder zijn dat het verkeer zichzelf regelt en verkeerslichten nauwelijks nodig zijn.

3.5.1.1.2 Voetgangers

De voetganger staat centraal. Het plangebied wordt autoluw door alleen bestemmingsverkeer toe te staan, zoals de deelauto's en bevoorrading. Het aantal parkeerplaatsen in het gebied wordt beperkt tot parkeerplaatsen voor deelauto's. Zo is het mogelijk om binnen het plangebied Beurskwartier 1 ruimtes te reserveren voor alleen voetgangers.

De centrumboulevard is een belangrijke drager van het voetgangersnetwerk. De centrumboulevard loopt van de Jaarbeurs (in de toekomst vanaf het Merwedekanaal) tot aan het Vredenburg. Een andere belangrijke verbinding voor voetgangers is de verbinding via de Moreelsebrug naar de binnenstad.

3.5.1.1.3 Fietsverkeer

De fiets heeft een belangrijkere rol in het binnenstedelijke gebied rondom het Beurskwartier. Om het Beurskwartier liggen hoofdfietsroutes:

- Graadt van Roggenweg
- Van Zijstweg
- Croeselaan

De fietsvoorzieningen langs een aantal van deze wegen krijgen een kwaliteitsimpuls. Langs de Van Zijstweg worden aan beide zijden fietspaden aangelegd die in twee richtingen te berijden zijn (gereed eind 2020). Langs de Graadt van Roggenweg worden op termijn ook aan beide zijden fietspaden voor twee richtingen aangelegd. Deze zorgen voor verbindingen met de regionale doorfietsroutes zoals de Leidseweg en de Kanaalweg.

Fietsnetwerk SRSRSB, "hoofdfietsroutes" (blauw) en "doorfietsroutes" (bruin)

Er is ten zuiden van station Utrecht Centraal een oost-west verbinding over het spooremplacement voor fietsers en voetgangers, de Moreelsebrug. Er wordt onderzocht of er ter hoogte van de Nicolaas Beetstraat een extra verbinding voor fietsers en voetgangers naar het zuidelijke deel van de Binnenstad kan komen.

In het plangebied Beurskwartier 1 worden fietsverbindingen toegevoegd, zowel oost-west als noord-zuid, om zo de bereikbaarheid van het gebied en de verbindingen naar de omliggende fietsroutes te optimaliseren.

3.5.1.1.4 Openbaar Vervoer

Het plangebied ligt op loopafstand van het station Utrecht Centraal, een openbaar vervoerterminal (OV-terminal) die bestaat uit het treinstation, twee busstations en een tramstation. De OV-terminal zorgt ervoor dat het hele Beurskwartier goed bereikbaar is met het openbaar vervoer.

Het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) heeft een eigen infrastructuur in het stationsgebied. De HOV-Zuidradiaal loopt over de busbaan Dichterswijk (gereed in 2020) naar de OV-terminal. Ter hoogte van het Beurskwartier komen er geen in-uitstaphaltes, omdat de OV-terminal op loopafstand ligt.

De tram tussen Utrecht en IJsselstein en Nieuwegein rijdt over de Graadt van Roggenweg naar het Jaarbeursplein. De tram heeft haltes aan de Graadt van Roggenweg en op het Jaarbeursplein. In 2021 wordt de deze tramlijn gekoppeld aan de Uithoflijn en daarmee met het tramstation in de OV-terminal (oostzijde).

Over de Graadt van Roggenweg rijden momenteel zes buslijnen, drie stadslijnen en drie streeklijnen (richting het zuiden via de A2). Deze buslijnen hebben een halte aan de Graadt van Roggenweg ter hoogte van de tramhalte.

3.5.1.1.5 Autoverkeer: ontsluiting en onderzoek verkeersbewegingen

Zoals eerder aangegeven wordt het Beurskwartier autoluw, alleen deelauto's en logistiek verkeer kan het gebied bereiken. Uiteraard is het ook mogelijk om kort bij de woning of bestemming te parkeren om zaken in- en uit te laden.

Voor autoverkeer gaat het om drie ontsluitingen:

- via de Graadt van Roggenweg (huidige ontsluiting parkeerterrein P1 van de Jaarbeurs);
- vanaf de Croeselaan ter hoogte van Wonderwoods;
- via de Van Zijstweg ter hoogte van de huidige expeditie-entree.

Ontsluitingsstructuur autoverkeer

Berekening verkeersaantrekkende werking

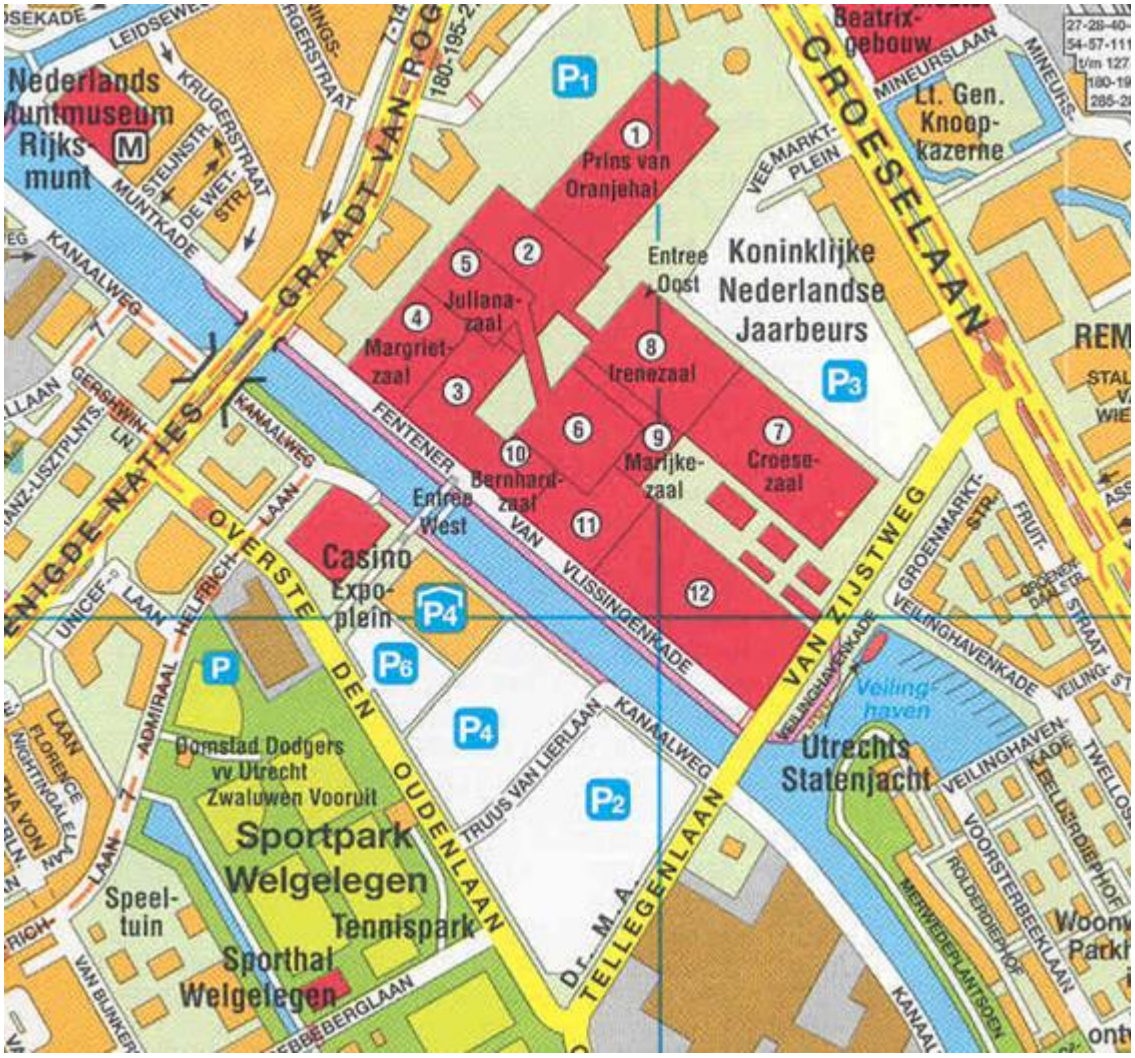
De basis voor de berekening van de verkeersaantrekkende werking is het vigerende verkeersmodel VRU 3.4. Voor het Beurskwartier is een modelvariant opgesteld om het programma Beurskwartier en het verkeersmodel in overeenstemming te brengen.

Bij het berekenen van de verkeersaantrekkende werking is een aantal aannames gedaan met een worstcasebenadering, zoals bij de berekeningen in paragraaf 3.5.1.2 over het parkeren.
Deelauto's parkeren in nieuwe parkeergarages in het plangebied. In paragraaf 3.5.1.2.3 wordt uitgelegd

dat er sprake kan zijn van een hoger aandeel deelauto's.
Andere auto's parkeren op afstand op de parkeerterreinen van de Jaarbeurs aan het Merwedekanaal of in huidige of nieuw te ontwikkelen P+R-garages aan de rand van de stad. Voor de berekening van de het aantal verkeersbewegingen gaan we er van uit dat alle auto's die bij de ontwikkeling Beurskwartier 1 en De Foreest horen parkeren op de parkeerterreinen van de Jaarbeurs, met uitzondering van de deelauto's die in het plangebied parkeren. Dat uitgangspunt maakt deel uit van de worstcasebenadering. Want in de praktijk zullen de wegen van en naar het plangebied minder belast worden, omdat lang niet al het autoverkeer van die parkeerterreinen gebruik zal maken.

Er is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd voor de situatie dat er geen of weinig plekken worden aangeboden op P2 en P4 van de Jaarbeurs en voor de situatie dat de helft van deze plekken of alle plekkenplekken beschikbaar worden gesteld op de toekomstige P+R-garage in Papendorp.

Analyse
Met behulp van verkeersmodel VRU3.4 (modelvariant Beurskwartier) is berekend hoe de verkeersontwikkeling als gevolg van Beurskwartier 1 en De Foreest zich verhoudt tot de autonome ontwikkeling (de natuurlijke groei zonder gebiedstransformatie) tot 2030. In totaal gaat het om circa 6.000 voertuigen per dag. De 6.000 autoverplaatsingen per etmaal zijn verdeeld over het plangebied (421, alleen deelauto's) en de parkeerlocatie P2/P4 van de Jaarbeurs). In de berekening is geen rekening gehouden met een eventueel minder gebruik van de auto als deze op afstand staat geparkeerd.



Ligging van het parkeerterrein P2 en de parkeergarage P4 van de Jaarbeurs

Uitkomsten
Uit de analyse van de berekeningen blijkt dat de planontwikkeling, vergeleken met de autonome ontwikkeling, vrijwel dezelfde ontwikkeling in de aantallen verkeersbewegingen van en naar het plangebied en de parkeerterreinen van de Jaarbeurs laat zien. Over het algemeen komt er gemiddeld een

paar procent verkeer bij op bijna alle wegvakken in het westelijke deel van het beschouwde invloedsgebied.

Voor de analyse van de verkeersbewegingen is gekeken naar het effect op de diverse routes van en naar het plangebied.
De westelijke route vanaf de snelweg A2 is de belangrijkste route. Deze route loopt via Hooggelegen, de Martin Luther Kinglaan, de Weg der Verenigde Naties, de Overste den Oudenlaan, de Van Tellegenlaan en de Van Zijstweg.
De zuidelijke verbinding loopt via de Europalaan en de Overste den Oudenlaan. Een deel van het autoverkeer uit het zuiden komt over de Croeselaan-zuid (ca. 400 per etmaal) of via Papendorp circa 300 op etmaal).
De oostelijke verbinding loopt over het Westplein, de Graadt van Roggenweg, de Overste den Oudenlaan en verder. Op de Overste den Oudenlaan zijn in het verkeermodel de grootste relatieve toenames van autoverkeer waar te nemen. Met deze groei is in het verleden al rekening gehouden met de reconstructie van de Overste den Oudenlaan die onder andere onderbouwd is in de toelichting van het bestemmingsplan Busbaan Transwijk.

In onderstaande tabel wordt de autonome verkeersontwikkeling vergeleken met verkeersontwikkeling die verwacht als gevolg van Beurskwartier 1. De cijfers geven de verkeersintensiteit weer, uitgedrukt in het aantal motorvoertuigen per etmaal.

wegvak	autonoom	plan	verschil plan en autonoom	
			aantallen	percentage
Croeselaan ten noorden van de Van Zijstweg	13.300	13.100	-200	-2%
Croeselaan ten noorden van de Van Zijstweg	7.500	7.900	400	5%
Vondellaan	12.500	13.000	500	4%
Bleekstraat	7.800	8.000	200	3%
Catherijnesingel ten noorden van de Bleekstraat	14.000	14.000	0	0%
Catharijnesingel ten zuiden van Bleekstraat	6.900	6.900	0	0%
Rijnlaan ten noorden van Waalstraat	7.000	7.000	0	0%
Rijnlaan ten zuiden van Waalstraat	6.000	6.000	0	0%
Balijebrug	13.100	13.900	800	6%
Europalaan noord	17.000	17.600	600	4%
Europalaan Zuid	34.400	35.000	600	2%
't Goylaan ter hoogte van de Julianaweg	18.900	18.700	-200	-1%
Beneluxlaan ten zuiden van Wilhelminalaan	15.400	15.600	200	1%
Beneluxlaan ten noorden van Wilhelminalaan	21.800	22.300	500	2%
Bevrijdingslaan	9.900	10.200	300	3%
Koningin Wilhelminalaan	11.000	11.500	500	5%
Overste den Oudenlaan ten zuiden van Van Tellegenlaan	13.600	15.300	1.700	13%
Overste den Oudenlaan ten noorden van Van Tellegenlaan	17.600	20.300	2.700	15%
Van Zijstweg	12.800	12.800	0	0%
Dominee Martin Luther Kinglaan	54.700	55.600	900	2%
Weg der Verenigde Naties	34.900	36.200	1.300	4%
Graadt van Roggenweg	28.200	28.800	600	2%
Westplein	17.900	18.400	500	3%
Daalsetunnel	22.300	22.800	500	2%
Daalsesingel	13.200	13.200	0	0%
Amsterdamsestraatweg	11.900	11.900	0	0%
Weerdsingel Westzijde	12.100	12.200	100	1%

Vleutenseweg	10.300	10.200	-100	-1%
Vleutenseweg (Hoge Weidebrug)	31.900	31.900	0	0%
Cartesiusweg	41.500	41.500	0	0%
Spinozaweg	28.500	28.700	200	1%
Joseph Haydnlaan	28.000	28.100	100	0%
Winthontlaan	6.000	6.000	0	0%
Mauritiuslaan	9.200	9.300	100	1%
Europalaan zuid (van A12)	15.100	15.200	100	1%

Verkeersdoorstroming
Het adviesbureau Royal Haskoning heeft de verkeersdoorstroming berekend in een onderzoek voor het gebied Busbaan Dichterswijk (Onderzoek doorstroming Voorlopig Ontwerp Busbaan Dichterswijk, Royal Haskoning - DHV (2 januari 2018), zie bijlage 14). Dit onderzoek is gedaan met behulp van een "capaciteitstool" (ook wel dynamische simulatie genoemd), waarmee op basis van toekomstig te verwachten verkeersstromen en wegontwerp inclusief de verkeersregelingen een analyse wordt gemaakt van de doorstroming op de wegen. Een dergelijk onderzoek geeft inzicht in aspecten als wachtrijen bij kruisingen en wachttijden bij verkeerslichten. De berekening met de capaciteitstool voor de Busbaan Dichterswijk heeft de ontwikkeling van het Beurskwartier 1 meegenomen. Die ontwikkeling heeft bijvoorbeeld als gevolg dat het verkeer dat het Beurskwartier uit rijdt over de nieuwe aansluiting van Beurskwartier 1 op de Van Zijstweg niet linksaf kan slaan de Van Zijstweg op en dat het kruispunt Croeselaan - Van Zijstweg samen met het wegvak Croeselaan-zuid tot de Jan van Foreeststraat wordt aangepast (momenteel in voorbereiding).

Zoals hierboven aangeven neemt het verkeer op de Overste den Oudenlaan (noord 15% toename, zuid 13% toename) relatief het meest toe. In de 2e Actualisatie aanvullend MER stationsgebied Utrecht, Arcadis Nederland B.V. (14 juli 2017, verder: het MER (2017)) zijn de effecten al onderzocht. De berekende verkeersintensiteiten op de Overste den Oudenlaan lagen in het MER (2017) hoger dan de nieuw doorgerekende verkeersintensiteiten (VRU 3.4) voor Beurskwartier 1. Uit het onderzoek voor het MER (2017) bleek al dat de verkeerstoename niet tot knelpunten zou leiden. Daarom worden er met de actuele inzichten en de lagere verkeerstoename ook geen knelpunten verwacht op de Overste den Oudenlaan. Ook in de capaciteitstool zijn geen doorstromingsproblemen in de ochtend- en avondspits op de Overste den Oudenlaan geconstateerd. Op basis van de actuele inzichten is er geen sprake van een knelpunt op de Overste den Oudenlaan.

Uit de capaciteitstool blijkt dat de doorstroom van auto's in de avondspits goed is op de Jan Foreeststraat, de Van Zijstweg en de Croeselaan. Dit houdt in dat al het verkeer dat wacht voor een verkeerslicht bij het eerstvolgende groen door kan rijden. In de ochtendspits (tussen 7.45 en 9.00 uur) kan een wachtrij op de Croeselaan (zuid) ontstaan met een maximale lengte van circa 700 meter. De verkeerslichten worden zo afgesteld dat de Van Zijstweg meer prioriteit krijgt dan de Croeselaan-zuid. Op de Van Zijstweg kan tussen 8.00 en 8.30 uur een wachtrij ontstaan, maximaal tot aan de Veilinghavenkade. De fietsers krijgen in deze situatie voldoende groen en hun wachttijd blijft beperkt.

De ontwikkeling Beurskwartier 1 heeft dus een (beperkte) afname van de bereikbaarheid door gemotoriseerd verkeer tot gevolg. In de ochtendspits kunnen er aanzienlijke wachtrijen op de Croeselaan en Van Zijstweg ontstaan. De verkeersdruk neemt toe en leidt tot meer wegvakken met een hogere verkeersbelasting. De gemeente beschouwt deze uitkomst, met in achtneming van het gemeentelijke mobiliteitsplan, als aanvaardbaar. De genoemde wegen maken op grond van dit plan deel uit van een A-zone, waar het primaat ligt bij het openbaar vervoer, de fiets en de voetganger. De doorstroming van de auto staat hier niet voorop. Een matige doorstroming (tijdens de spits) wordt daarom als voldoende gezien.

Gevoeligheidsanalyse bij gebruik van andere parkeerlocaties
In aanvulling op bovenstaande analyse, zijn voor twee scenario's analyses gemaakt waarin auto's niet of gedeeltelijk niet op de parkeerterreinen van de Jaarbeurs parkeren:

4. scenario 1: 50% van de parkerende auto's maakt gebruik van de parkeerterreinen P2/P4 van de Jaarbeurs en de andere 50% van de toekomstige P+R-parkeergarage Papendorp;
5. scenario 2: alleen de toekomstige P+R Papendorp wordt gebruikt.

Intensiteiten wegvakken scenario 1

Wegvak	autonoom	plan	verschil plan en autonoom

			aantallen	percentage
Croeselaan ten noorden van de Van Zijstweg	13.300	13.100	-200	-2%
Croeselaan ten noorden van de Van Zijstweg	7.500	7.800	300	4%
Vondellaan	12.500	12.900	400	3%
Bleekstraat	7.800	8.000	200	3%
Catherijnesingel ten noorden van de Bleekstraat	14.000	14.000	0	0%
Catharijnesingel ten zuiden van Bleekstraat	6.900	6.900	0	0%
Rijnlaan ten noorden van Waalstraat	7.000	7.000	0	0%
Rijnlaan ten zuiden van Waalstraat	6.000	6.100	100	2%
Balijebrug	13.100	13.700	600	5%
Europalaan noord	17.000	17.300	300	2%
Europalaan Zuid	34.400	34.500	100	0%
't Goylaan ter hoogte van de Julianaweg	18.900	19.000	100	1%
Beneluxlaan ten zuiden van Wilhelminalaan	15.400	15.700	300	2%
Beneluxlaan ten noorden van Wilhelminalaan	21.800	22.500	700	3%
Bevrijdingslaan	9.900	11.300	1.400	14%
Koningin Wilhelminalaan	11.000	11.700	700	6%
Overste den Oudenlaan ten zuiden van Van Tellegenlaan	13.600	14.400	800	6%
Overste den Oudenlaan ten noorden van Van Tellegenlaan	17.600	18.900	1.300	7%
Van Zijstweg	12.800	12.800	0	0%
Dominee Martin Luther Kinglaan	54.700	55.100	400	1%
Weg der Verenigde Naties	34.900	35.800	900	3%
Graadt van Roggenweg	28.200	28.700	500	2%
Westplein	17.900	18.200	300	2%
Daalsetunnel	22.300	22.600	300	1%
Daalsesingel	13.200	13.000	-200	-2%
Amsterdamsestraatweg	11.900	11.800	-100	-1%
Weerdsingel Westzijde	12.100	12.200	100	1%
Vleutenseweg	10.300	10.200	-100	-1%
Vleutenseweg (Hoge Weidebrug)	31.900	31.900	0	0%
Cartesiusweg	41.500	41.600	100	0%
Spinozaweg	28.500	28.700	200	1%
Joseph Haydnlaan	28.000	28.200	200	1%
Winthontlaan	6.000	6.000	0	0%
Mauritiuslaan	9.200	9.200	0	0%
Europalaan zuid (van A12)	15.100	15.100	0	0%
Papendorpseweg	15.700	16.200	500	3%
Marinus van Tyrusviaduct	12.500	13.200	700	6%
afslag 8a Papendorp	2.300	2.600	300	13%

Intensiteiten wegvakken scenario 2

wegvak	autonoom	plan	verschil plan en autonoom	
			aantallen	percentage
Croeselaan ten noorden van de	13.300	13.100	-200	-2%

Van Zijstweg				
Croeselaan ten noorden van de Van Zijstweg	7.500	7.800	300	4%
Vondellaan	12.500	12.800	300	2%
Bleekstraat	7.800	8.100	300	4%
Catharijnesingel ten noorden van de Bleekstraat	14.000	14.200	200	1%
Catharijnesingel ten zuiden van Bleekstraat	6.900	6.800	-100	-1%
Rijnlaan ten noorden van Waalstraat	7.000	6.900	-100	-1%
Rijnlaan ten zuiden van Waalstraat	6.000	6.000	0	0%
Balijebrug	13.100	13.600	500	4%
Europalaan noord	17.000	16.900	-100	-1%
Europalaan Zuid	34.400	34.300	-100	0%
't Goylaan ter hoogte van de Julianaweg	18.900	19.000	100	1%
Beneluxlaan ten zuiden van Wilhelminalaan	15.400	15.800	400	3%
Beneluxlaan ten noorden van Wilhelminalaan	21.800	22.700	900	4%
Bevrijdingslaan	9.900	12.700	2.800	28%
Koningin Wilhelminalaan	11.000	11.900	900	8%
Overste den Oudenlaan ten zuiden van Van Tellegenlaan	13.600	14.400	800	6%
Overste den Oudenlaan ten noorden van Van Tellegenlaan	17.600	17.500	-100	-1%
Van Zijstweg	12.800	12.900	100	1%
Dominee Martin Luther Kinglaan	54.700	54.800	100	0%
Weg der Verenigde Naties	34.900	35.400	500	1%
Graadt van Roggenweg	28.200	28.600	400	1%
Westplein	17.900	18.100	200	1%
Daalsetunnel	22.300	22.500	200	1%
Daalsesingel	13.200	13.000	-200	-2%
Amsterdamsestraatweg	11.900	11.800	-100	-1%
Weerdsingel Westzijde	12.100	12.200	100	1%
Vleutenseweg	10.300	10.200	-100	-1%
Vleutenseweg (Hoge Weidebrug)	31.900	31.900	0	0%
Cartesiusweg	41.500	41.600	100	0%
Spinozaweg	28.500	28.700	200	1%
Joseph Haydnlaan	28.000	28.200	200	1%
Winthontlaan	6.000	6.000	0	0%
Mauritiuslaan	9.200	9.200	0	0%
Europalaan zuid (van A12)	15.100	15.000	-100	-1%
Papendorpseweg	15.700	16.700	1.000	6%
Marinus van Tyrusviaduct	12.500	13.900	1.400	11%
afslag 8a Papendorp	2.300	2.700	400	17%

Uit deze analyse blijkt dat de toename van verkeer op de wegen rond het Beurskwartier 1 een lagere groei laten zien dan in de situatie waarin al het parkeren bij de Jaarbeurs is georganiseerd. Op de wegen naar Papendorp neemt het aantal verkeersbewegingen toe, zoals op de Papendorpseweg, het Marinus van Tyrusviaduct en de afslag 8a Papendorp van de A2. Dit beeld doet zich logischerwijs nog sterker voor bij scenario 2, als al het parkeren op afstand modelmatig verplaatst is naar de P+R-parkeergarage Papendorp. Daarnaast valt op dat routes vanuit de stad naar de P+R Papendorp drukker worden. Autoverkeer rijdt in hoofdzaak via de Bevrijdingslaan (Prins Clausburg) naar Papendorp om daar te parkeren. Hierbij gaat het model ervan uit dat op P+R Papendorp even veel parkeerplaatsen beschikbaar zijn als bij de Jaarbeurs. Er is in deze cijfermatige analyse geen rekening gehouden met een te

verwachten afname van de hoeveelheid autobewegingen doordat men kiest voor een andere vervoerswijze (bijvoorbeeld de trein). Per saldo verwachten we een afname van autoverkeer ten opzichte van het scenario met veel plekken op P2 - P4 bij de Jaarbeurs, omdat mensen geen gebruik maken van de mogelijkheid om op de P+R te parkeren en uitwijken naar andere vervoerswijzen. Dit zal zeker gelden voor automobilisten die uit de stad Utrecht komen. Hier is in de berekeningen geen rekening gehouden.

Wanneer dit P+R-scenario (scenario 1 of 2) wordt uitgevoerd zal de gemeente vanaf het begin van de gefaseerde ontwikkeling van Beurskwartier nauwgezet monitoren hoeveel parkeerplaatsen op de P+R Papendorp daadwerkelijk nodig zijn voor bezoekers, werkenden en bewoners van het Beurskwartier. De verwachting is dat zij vaak andere vervoerskeuzes zullen maken, omdat alle aanwezige voorzieningen binnen fietsafstand liggen, het station Utrecht Centraal dichtbij is en er deelauto's op de locaties beschikbaar zijn. Dus in de praktijk zal de uitkomst altijd dicht in de buurt liggen van scenario 1. De plekken bij de Jaarbeurs worden niet meer beschikbaar gesteld maar toch zal 50 % van de potentiële bezoekers van de P+R een andere vervoersoplossing kiezen en geen gebruik maken van de P+R. In de paragraaf 3.5.1.2 over parkeren wordt hier nader op ingegaan.

3.5.1.1.6 Conclusie

De uitvoering van het bestemmingsplan Beurskwartier 1 voldoet aan de gemeentelijke mobiliteitseisen over openbaar vervoer, voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer.

De ontwikkeling van Beurskwartier 1 heeft, met inachtneming van het gemeentelijk beleid en de voorziene mobiliteitsmaatregelen, geen onaanvaardbare negatieve effecten op de doorstroming van het auto- en vrachtverkeer. De doorstroming voldoet aan de gemeentelijke eisen.

De conclusie volgt uit de volgende feiten en overwegingen:

- voetgangers en fietsers staan bij de inrichting van het gebied centraal;
- alle nodige voorzieningen zijn uitstekend per fiets of zelfs te voet bereikbaar;
- het plangebied is uitstekend ontsloten door openbaar vervoer;
- de regels van het bestemmingsplan borgen dat de verkeersaantrekkende werking beperkt blijft door de parkeerbehoefte te maximeren en het parkeren, afgezien van deelauto's, buiten het plangebied te houden;
- de primaire analyse en de analyse van twee alternatieve scenario's laten zien dat de doorstroming ook op wegen die extra belast worden aanvaardbaar blijft;
- de deskundigen verwachten dat het aantal verkeersbewegingen gedempt wordt door minder autobezit als gevolg van de uitstekende bereikbaarheid per fiets of openbaar vervoer, vanwege het op afstand parkeren, de beschikbaarheid van deelauto's en de verandering van levensstijl.

3.5.1.2 Parkeren

3.5.1.2.1 Inleiding

Door de nieuwbouw in het plangebied ontstaat een behoefte aan parkeergelegenheid. Het voldoen aan die parkeerbehoefte is een onderdeel van de ontwikkeling van het gebied. De gemeente heeft beleid vastgesteld om ervoor te zorgen dat planontwikkelingen voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor auto's en fietsen en om de partij die ontwikkelt duidelijkheid te geven over wat dan "voldoende" is. Het beleid is vastgelegd in de Nota Stallen en Parkeren (2013) en in het bij die nota horende Addendum Parkeernormen Fiets en Auto (2019; "addendum" betekent: toevoeging). In het Addendum is vastgesteld dat voor sociale huurwoningen en voor middenhuurwoningen die groter zijn dan 55m^2 een 25% lagere parkeernorm mag worden gebruikt.

Met de vaststelling van de omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein heeft de gemeenteraad bepaald:

- dat het plangebied, in plaats van in de B-zone, binnen de zogenoemde A-zone van de nota Stallen en Parkeren valt (dat betekent dat bij het berekenen van de parkeernorm een lagere norm geldt, want bij de A-zone hoort een lagere norm dan bij de B-zone) en
- dat bij de berekening van de parkeerbehoefte de minimumnorm van die nota moet worden gebruikt (dat betekent dat de planontwikkeling moet rekenen met de laagste parkeerbehoefte).

De bedoeling van dit besluit van de gemeenteraad is om ervoor te zorgen dat de ruimte in het plangebied zo min mogelijk wordt gebruikt voor parkeervoorzieningen en dat het aantal verkeersbewegingen als gevolg van de beperkte aanwezigheid van parkeervoorzieningen beperkt wordt.

De Nota Stallen en Parkeren, het bijbehorende Addendum, de bijlagen en beleidsregels bij de nota en de nuancering in de omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein noemen we in deze paragraaf kortweg

"de parkeernota".

De parkeernota geeft aan hoe de parkeerbehoefte berekend moet worden. Omdat de berekende behoefte niet altijd aansluit bij de planontwikkeling, biedt de parkeernota ook mogelijkheden om de uitkomst van de behoefte te nuanceren. Die nuancering leidt tot wat we noemen de parkeereis. Het getal dat de parkeereis weergeeft is dus het aantal parkeerplaatsen dat nodig is om te voldoen aan de eis uit de parkeernota dat de ontwikkeling zorgt voor voldoende parkeerplaatsen.

Deze paragraaf laat zien hoe de parkeerbehoefte is berekend en aan welke parkeereis de planontwikkeling moet voldoen (paragraaf 3.5.1.2.2), hoe het project de parkeereis uitvoert (paragaaf 3.5.1.2.3), de conclusie over het parkeren (paragraaf 3.5.1.2.4) en hoe het stallen van fietsen wordt geregeld (paragraaf 3.5.1.2.5).

3.5.1.2.2 Berekening van de parkeerbehoefte van auto's, de parkeereis

Om de parkeerbehoefte te berekenen moet het programma voor plangebied Beurskwartier 1 en De Foreest vertaald worden in de termen en categorieën van de parkeernota. De berekening in deze paragraaf gebruikt het programma dat in de tabel in de omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein is opgenomen. Dat is namelijk het programma dat dit bestemmingsplan mogelijk maakt.

Beurskwartier 1

In de parkeernota wordt gewerkt met vier categorieën op basis van grootte van de woning. Bij elke categorie is aangegeven wat de parkeernorm is. De parkeernorm wordt uitgedrukt in het benodigde aantal parkeerplaatsen per woning. Een parkeernorm van 0,98 betekent dat er iets minder dan één parkeerplaats per woning nodig is (per 100 woningen moeten er 98 parkeerplaatsen zijn).

Het woonprogramma in de omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein is uitgedrukt in vierkante meters. Het totale woonprogramma, inclusief de 15.000m^2 wonen of werken uit de tabel op pagina 66 van de omgevingsvisie, heeft een omvang van 223.500m^2 (bruto vloeroppervlak). Om de normen van de parkeernota te kunnen toepassen moeten deze vierkante meters vertaald worden aantallen woningen per categorie. Deskundigen van de gemeente hebben een inschatting gemaakt van het aantal woningen per categorie dat naar verwachting in het plangebied gebouwd wordt. Daarbij hebben zij rekening gehouden met het aandeel sociale huur van 20% dat in de regels van het bestemmingsplan is opgenomen. Het resultaat staat in onderstaande tabel.

Programmatabel Beurskwartier 1, wonen (totaal 3384 woningen)

woningtype	aantal woningen	parkeernorm per woning	aantal parkeerplaatsen
appartementen (80-130 m^2)	358	0,9	322
appartementen (55-80 m^2)	1.278	0,83	1.061
woning sociale huur (55-80 m^2)	406	0,62*	253
woning sociale huur (tot 55 m^2)	269	0,38	102
appartementen koop klein (tot 55 m^2)	1.073	0,38	408
	3.384		2.146

*Dit is inclusief de 25% aftrek voor sociale woningbouw conform het addendum

De categorie middeldure woningen is nog niet uitgesplitst naar huur en koop. Op dit moment kan geen realistische inschatting worden gemaakt. Dat betekent dat de aftrek die de parkeernota toestaat voor middenhuur niet benut kan worden. In de berekening is daarom alleen de aftrek voor het aandeel van sociale huurwoningen die groter zijn dan 55 m^2 meegenomen.

Het bestemmingsplan staat naast wonen een groot aantal andere functies toe, zoals maatschappelijke voorzieningen, detailhandel, horeca, cultuur en sport. In de programmatabel van de omgevingsvisie vallen die functies onder “werken” (kantoor), “plint grootschalig”, “plint kleinschalig” en “voorzieningen”. De parkeernota geeft de parkeernormen aan per functie (zie bijlage 13), uitgedrukt in het benodigde aantal parkeerplaatsen per 100m^2. Om de parkeerbehoefte te kunnen uitrekenen, is, net als bij de woningen, een inschatting nodig van de verdeling van de vierkante meters over de diverse functies binnen "plint" en "voorzieningen". Een inschatting van die verdeling, zoals bij de grootte van woningen, is op dit moment niet te maken. In plaats van die verdeling zijn voor de berekening de functies restaurant (50%) en detailhandel (50%) ingevuld. De functie restaurant heeft de hoogste parkeernorm. De keuze voor deze functie zorgt ervoor dat de parkeerbehoefte berekend wordt op basis van een worstcasescenario. Omdat het niet reëel is om het totale programma als horeca in te vullen, is de helft ingevuld als "restaurant" en de andere helft van het beschikbare programma voor voorzieningen als detailhandel. De uitkomst van dit scenario is vertaald in de regels van het bestemmingsplan. Detailhandel is de functie met de hoogste parkeernorm na de horeca. Het resultaat staat in onderstaande tabel.

Programmatabel Beurskwartier, overige functies

functie	omvang in m² b.v.o.	parkeernorm per 100 m²	aantal parkeerplaatsen
kantoor (zonder baliefunctie)	50.000	0,4	200
detailhandel	7.500	2,03	152
restaurant	7.500	6,0	450
			802

De Foreest
Het programma voor De Foreest is in artikel 6, lid 6.1, van dit bestemmingsplan opgenomen. In onderstaande tabellen is dat programma weergegeven. De vertaling van het programma is voor deze locatie eenvoudig en is gemaakt zoals hierboven bij Beurskwartier 1 beschreven is, met als uitkomst de onderstaande tabellen.

Programmatabel De Foreest, wonen

woningtype	aantal woningen	parkeernorm per woning	aantal parkeerplaatsen
appartementen (55-80 m²)	30	0,83	25
woning sociale huur* (55-80 m²)	30	0,62	19
	60		44

*Dit is inclusief de 25% aftrek voor sociale woningbouw conform het Addendum

Programmatabel De Foreest, overige functies

functie	omvang in m² b.v.o.	parkeernorm per 100 m²	aantal parkeerplaatsen
detailhandel	350	2,03	7

Plangebied bestemmingsplan
Het totale aantal parkeerplaatsen dat na toepassing van de parkeernorm nodig is, bedraagt 2999. Dat is de som van de totalen in de tabellen van de vorige paragraaf: 2.146+802+44+7.

3.5.1.2.3 Realiseren van voldoende parkeergelegenheid

De parkeernota geeft aan in welke gevallen van de parkeereis mag worden afgeweken. In het Beurskwartier worden de volgende mogelijkheden toegepast:

- 10% van het aantal parkeerplaatsen worden vervangen door fietsplekken; dat is de maximumaftrek die de parkeernota toestaat;
- 20% van het aantal parkeerplaatsen bij woningen wordt vervangen door parkeerplaatsen voor deelauto's, waarbij één parkeerplaats voor een deelauto vier gewone parkeerplaatsen vervangt.
- aftrek voor dubbelgebruik.

Deelauto's
De parkeernota neemt een omzetting van 20% van het aantal parkeerplaatsen bij woningen naar plaatsen voor deelauto's als uitgangspunt. Op bijzondere locaties geeft de parkeernota ruimte voor maatwerk. Dit geldt onder andere voor het centrumgebied (zone A1: binnenstad en stationsgebied). Zo'n locatie mag uitgaan van het gebruik van meer deelauto's. Door zijn ligging bij het station Utrecht Centraal zijn de mogelijkheden voor ander vervoer dan vervoer met de eigen auto heel gunstig. De centrale ligging maakt bijvoorbeeld het gebruik van de fiets aantrekkelijker dan het rijden in de eigen auto.
Om de doelen van de omgevingsvisie te halen komen in het plangebied alleen parkeerplaatsen voor deelauto's; andere auto's moeten op afstand geparkeerd worden. Deze maatregel en de centrale ligging van het plangebied maken het reëel om ervan uit te gaan dat minimaal 40% van de benodigde parkeerplaatsen voor de woningen vervangen wordt door deelauto's. De onderstaande berekening gaat daarom uit van een vervanging van 40%, in plaats van de standaardaftrek van 20% voor deelauto's.

Parkeereis op grond van de parkeernota		2999
Aftrek 10% voor extra fietsgebruik	-10%	-300
Aftrek 40% ten behoeve van deelauto's, woonprogramma	-40%	-876
Subtotaal parkeerplaatsen na aftrek deelauto's en extra fiets		*1.823*
Parkeerplaatsen voor deelauto's (1/4*40%)		+219

Totaal		2.042

Dubbelgebruik
De aftrek voor het dubbelgebruik betekent dat rekening gehouden wordt met de tijden waarop een bepaalde functie een parkeerplaats gebruikt. Het daadwerkelijke gebruik van parkeerplaatsen fluctueert namelijk over de dag en de week. Op een doordeweekse dag zijn er overdag bijvoorbeeld minder parkeerplaatsen nodig voor bewoners, omdat een deel van de bewoners de auto dan voor het werk gebruikt. Die parkeerplaatsen kunnen gebruikt worden door een bezoeker van een andere bewoner of door iemand die een winkel bezoekt.
De onderstaande berekening gaat ook uit van een worstcasescenario. In plaats van een mix van functies die allemaal eigen aanwezigheidstijden hebben, is weer gekozen voor de functies restaurant en detailhandel. Uit de analyse van de parkeerbehoefte per dagdeel blijkt dat de zaterdagavond maatgevend is voor de vraag naar parkeerplaatsen. De zaterdagavond is het drukste moment, omdat een overgroot deel van de bewoners thuis is, bezoek heeft en de restaurants dan drukbezet zijn. Een deel van de parkeervraag doet zich niet voor, omdat kantoorpersoneel en -bezoek niet aanwezig is. Ook personeel en bezoek van de detailhandel is dan niet aanwezig. De parkeerplaatsen voor deelauto's zijn bij de berekening van het dubbelgebruik buiten beschouwing gelaten.
De aftrek voor dubbelgebruik levert een aftrek op van 464 parkeerplaatsen.

De parkeereis voor het plangebied (Beurskwartier 1 en De Foreest) ziet er dan als volgt uit:

Parkeerbehoefte na deelauto's en extra fietsparkeren	1.823
Aftrek dubbelgebruik op basis van zaterdagavond	-464
Subtotaal: parkeereis voor parkeren op afstand	*1.359*
Parkeerplaatsen voor deelauto's (1/4*40%) in het plangebied	+219
Totaal	1.578

Uit bovenstaande volgt dat de planontwikkeling Beurskwartier 1 en De Foreest in beginsel moet zorgen voor 1.578 parkeerplaatsen, bestaande uit 1.359 parkeerplaatsen voor bewoners, personeel en bezoek, en 219 parkeerplaatsen voor deelauto's.

Parkeren plantonwikkeling De Foreest
Bovenstaande parkeereis is voor Beurskwartier 1 en De Foreest gezamenlijk. Hier wordt apart ingezoomd op parkeren voor De Foreest.

Parkeereis De Foreest op grond van de parkeernota		50,7
Aftrek 10% voor extra fietsgebruik	-10%	-5,1
Aftrek 40% ten behoeve van deelauto's, woonprogramma	-40%	-17,4
Subtotaal: parkeerplaatsen na aftrek deelauto's en extra fiets		*28,2*
Aftrek dubbelgebruik op basis werkdagavond		3,5
Subtotaal		*24,7*
Parkeerplaatsen voor deelauto's (1/4*40%)		+4
Totaal		*28,7*

Voor de Foreest zijn er 29 (afgerond) parkeerplaatsen nodig, waarvan 4 voor deelauto's. Een deel, te weten de bewoners die vanaf de woningen aan de Croeselaan meeverhuizen naar De Foreest houden desgewenst hun rechten op een parkeervergunning (waar ze nu al over kunnen beschikken). De Foreest ligt in hetzelfde parkeerrayon als de Croeselaan. Door dubbelgebruik kan het aantal benodigde parkeerplaatsen op 29 uitkomen. Dit is op basis van optimaal dubbelgebruik.

Nieuwe bewoners komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning, ook niet de bewoners die na het vertrek van de eerste bewoners hier gaan wonen. Nieuwe bewoners maken gebruik van deelmobiliteit, en als ze een eigen auto hebben parkeren ze net zoals de bewoners van Beurskwartier 1 op afstand. Datzelfde geldt voor personeel van de voorziening en de bezoekers. De bewoners die gebruik willen maken van deelauto's, maken van dezelfde voorzieningen gebruik als van Beurskwartier 1.

Deelauto's
In het plangebied worden parkeergarages voor deelauto's gebouwd. De beschikbare parkeerplaatsen in parkeergarages in de directe omgeving, zoals de garages aan de Graadt van Roggenweg, kunnen ook gebruikt worden.

Eigen auto's en auto's van bezoekers

In het plangebied komen geen parkeerplaatsen voor eigen auto's of voor auto's van bezoekers. De parkeernota geeft in zo'n situatie als uitgangspunt mee dat de bewoners met een eigen auto op een loopafstand van maximaal 750 meter moeten kunnen parkeren. Personeel en bezoekers moeten hun auto op een loopafstand van maximaal 1000 meter kunnen parkeren. Als de activiteiten van de Jaarbeurs niet de volledige capaciteit nodig hebben, stelt de Jaarbeurs parkeerplaatsen binnen loopafstand beschikbaar op het jaarbeursterrein aan de zijde van de Merwedekanaalzone (P2/P4).

Specifiek maatwerk: parkeren op afstand in de P+R
Het Addendum Parkeernormen Fiets en Auto (2019) heeft voor maatwerkgebieden de mogelijkheid geïntroduceerd om de benodigde parkeergelegenheid op grotere afstand te regelen in parkeergarages. De gemeente heeft het voornemen om ten behoeve van diverse gebiedsontwikkelingen een P+R-garage op Papendorp (bij Hooggelegen) aan te leggen. Het bestemmingsplan Kop van Leeuwesteyn Zuid maakt hier al een P+R-garage van 2.000 parkeerplekken mogelijk. In dit bestemmingsplan wordt rekening gehouden met de parkeerbehoefte van de toekomstige bewoners, bezoekers en personeel van het Beurskwartier.

Over het effect dat het parkeren op afstand heeft op de parkeervraag van Beurskwartier 1 van de verschillende doelgroepen (bewoners, bezoekers, personeel) zijn binnen en buiten de gemeente nog geen ervaringscijfers beschikbaar. De deskundigen verwachten dat een deel van de bewoners, bezoekers of werknemers afziet van het gebruik van de auto, als het parkeren alleen op afstand kan. In welke mate dit het geval is, is afhankelijk van meerdere factoren. Deze factoren zijn onder andere:

- de afstand en de reistijd naar de P+R-garage ;
- de beschikbare alternatieven voor de reis, zoals de fiets en het openbaar vervoer (waaronder het reizen met de trein naar P+R-garages in de regio);
- de prijsstelling van alternatieve parkeerlocaties en de prijsvergelijking tussen de aangeboden P+R en alternatieve locaties op afstand;
- de leefstijl van de bewoner.

Voor Beurskwartier 1 gaan we uit van de onderstaande verdeling per doelgroep.

- Bezoekers
  Er zijn op loopafstand van het plangebied openbare parkeerplaatsen en openbaar toegankelijke parkeergarages en parkeerterreinen. Bezoekers die met de auto willen blijven reizen, zullen naar verwachting eerder gebruik maken van deze parkeerplaatsen.
- Werknemers
  De parkeernorm voor het Stationsgebied houdt rekening met de beschikbare alternatieven. Het aantal parkeerplaatsen is berekend op basis van werknemers die vanaf een locatie komen, waarvandaan openbaar vervoer of de fiets geen optie is. Deze werknemers zullen op afstand parkeren. Vanwege de hoogte van de parkeernorm die voor werknemers in de A-zone al erg laag is wordt geen substantiële vraaguitval verwacht.
- Bewoners
  Voor bewoners speelt vooral de afstand en wijze van verplaatsing naar de P+R-garage, de prijsstelling en de leefstijl een rol. Wat wel bekend is, is dat bewoners vaak ondanks de alternatieven de auto op afstand parkeren. Voorbeelden zijn hiervan:
- centrumbewoners die de auto in de ongereguleerde schil parkeren en de auto misschien 1x per maand gebruiken of de auto in afwachting van een parkeervergunning of abonnement in een garage parkeren;
- bewoners die in een parkeervrij gebied wonen en aan de rand van dat gebied parkeren in een parkeergarage, gebruiken de auto minder vaak, maar houden wel de auto;
- bewoners die hun auto bij een station buiten Utrecht parkeren en met de trein of de bus reizen.

We verwachten dat de ruime beschikbaarheid van deelauto's vlakbij, zal betekenen dat meer mensen zullen besluiten dat zij geen auto meer hoeven te bezitten. Hierbij zijn het vertrouwen in het systeem (altijd over een deelauto kunnen beschikken) en de prijsstelling (het abonnement van de deelauto moet opwegen tegen het hebben en gebruiken van een eigen auto) cruciale elementen. De gemeente zorgt ervoor dat er steeds een goed aanbod van deelauto's is.

Daarbij accepteren we dat een aantal bewoners en bezoekers (aanvankelijk) geen gebruik maakt van de aangeboden parkeerplaatsen op afstand of deelauto's en een parkeerplaats in de omgeving van het plangebied zoekt. Eventuele overlast voor de omgeving zal beperkt blijven, omdat bewoners en werknemers uit het plangebied geen parkeervergunning krijgen voor het parkeren op de openbare weg en als bezoeker een hoog tarief moeten betalen in het A-gebied.

Als in plaats van op de parkeerterreinen P2/P4 van de Jaarbeurs op grotere afstand worden geplaatst, is volgens deskundigen maximaal 50% van het aantal berekende parkeerplaatsen buiten het plangebied

nodig. Als dit scenario optreedt zal de gemeente nauwgezet monitoren hoeveel parkeerplaatsen op de P+R daadwerkelijk nodig zijn voor bezoekers, werknemers en bewoners van het Beurskwartier. De dan beschikbare instrumenten zoals het voeren van prijsbeleid, het invoeren van Mobility as a Service (MaaS) en het verbeteren van de alternatieven voor de eigen auto in regioverband (snelfietsroutes, verbetering van het openbaar vervoer en P+R-parkeren in de regio) zullen worden ingezet om de vraag en het aanbod op elkaar af te stemmen.

Ontwikkelingen in de toekomst
De uitvoering van Beurskwartier 1 zal in 2023 kunnen starten en zal een looptijd van vele jaren kennen. Momenteel wordt er gewerkt aan een nieuwe parkeervisie met nieuwe parkeernormen. De vaststelling door de gemeenteraad van deze nieuwe parkeervisie wordt begin 2021 verwacht. Elementen uit dit nieuwe beleid die van invloed zijn op de vraag naar parkeerplaatsen en uiteindelijk het aantal parkeerplaatsen dat beschikbaar zal moeten zijn voor Beurskwartier 1 worden vertaald naar de uitvoering.

Ook wordt gedurende de ontwikkeling gekeken in hoeverre verder vormen van maatwerk kunnen worden geïntroduceerd, hierbij wordt gedacht aan extra inzet deelmobiliteit. De markt wordt maximaal uitgedaagd om met maatwerk, zoals vernieuwende concepten Mobility as a Service (MaaS) of met andere maatregelen, het gebruik van de auto te minimaliseren. Zo is er momenteel, volgens de parkeernota, gerekend met het omzetten van vier reguliere parkeerplaatsen voor één parkeerplaats voor deelauto's. In de praktijk zou kunnen blijken, mede in combinatie met het aanbod van particuliere parkeerplaatsen op grotere afstand, dat hier ook sprake kan zijn van acht à tien reguliere parkeerplaatsen.

3.5.1.2.4 Conclusie over het parkeren

Beurskwartier 1 en De Foreest zijn volgens de parkeernota bijzondere locaties door hun ligging in het centrum van de stad, direct naast het station Utrecht Centraal. Op deze locatie mag een ander autogebruik verwacht en gevraagd worden van nieuwe bewoners. De gemeente kiest ervoor om geen ruimte te bieden aan parkeerplaatsen voor de eigen auto. Alleen deelauto's kunnen in plangebied terecht.

De toepassing van de normen van de parkeernota leveren een parkeereis van 2.999 parkeerplaatsen op. De parkeernota biedt ruimte aan maatwerk voor bijzondere locaties en mogelijkheden van dubbelgebruik. De toepassing van het maatwerk leidt tot de volgende uitgangspunten voor het parkeren:

- 215 parkeerplaatsen voor deelauto's,
- maximaal 1.359 parkeerplaatsen voor bewoners, bezoekers en werknemers in het gebied met de bestemming Woongebied,
- maximaal 29 parkeerplaatsen voor De Foreest, waarvan 4 deelauto's.

De parkeerplaatsen die gebruikers (bewoners, werkenden) en bezoekers van het plangebied nodig hebben, zijn deels beschikbaar op het parkeerterrein van de Jaarbeurs aan de overzijde van het Merwedekanaal en verder kan hierin worden voorzien in een gemeentelijke P+R-garage

Met deze oplossingen wordt het parkeren adequaat opgelost op basis van de huidige inzichten. Uitvoering zal vanaf 2023 plaatsvinden. Er zullen zich in de tussenliggende jaren nog de nodige ontwikkelingen voordoen die van invloed zullen zijn op de daadwerkelijke vraag naar parkeerplaatsen. De verwachting is dat die ontwikkelingen leiden tot een vermindering van de vraag. Artikel 5 van het bestemmingsplan staat een toename van de vraag niet toe. Mocht die toename er toch komen, dan zal het uitvoeringsprogramma aangepast moeten worden of zal het bestemmingsplan met een zorgvuldige onderbouwing herzien moeten worden.

Omdat de gemeente in de berekening van het aantal parkeerplaatsen is uitgegaan van een worstcasescenario, waarbij nog geen rekening is gehouden met toekomstige mobiliteitsontwikkelingen, is de verwachting dat het aantal parkeerplaatsen dat werkelijk nodig is lager zal uitvallen. Het beleid van de gemeente is hierop gericht.

3.5.1.2.5 Fietsen stallen

Ook voor stallen van fietsen geldt de Nota Stallen en Parkeren (2013) en het Addendum Parkeernormen Fiets en Auto (2019). Uitgangspunt is dat alle voorzieningen voor het stallen van fietsen binnen het Beurskwartier worden aangeboden. Zowel het parkeren van bewoners, als voor medewerkers en bezoekers. In de verdere uitwerking van de Omgevingsvisie worden keuzes gemaakt voor deze stallingen:

- per bouwblok een voorziening voor het betreffende blok,
- het combineren van voorzieningen voor verschillende bouwblokken tezamen of
- een collectieve voorziening voor bezoekers in een beperkt aantal bouwblokken.

3.5.2 Bodem

3.5.2.1 Bodemkwaliteit

Het gemeentelijk bodembeleid gaat uit van de volgende algemene uitgangspunten:

Bodembescherming
Nieuwe bodemverontreiniging moet worden voorkomen en als er toch bodemverontreiniging ontstaat moet de bodem in zijn geheel direct worden gesaneerd. Dit speelt met name bij bedrijfsmatige activiteiten en/of calamiteiten.

Bodemsanering
Locaties die in het verleden (ernstig) verontreinigd zijn geraakt moeten gesaneerd worden als er milieuhygiënische risico's zijn. Bij immobiele verontreinigingen in de bovengrond (zoals zware metalen en PAK) wordt uitgegaan van een zogenoemde functiegerichte benadering. Dit houdt in dat de kwaliteitseisen die aan de bodem worden gesteld afhankelijk zijn van de (toekomstige) functie van de locatie. Bij mobiele verontreiniging die zich via het grondwater kan verspreiden (zoals minerale olie), wordt mede afhankelijk van de kosteneffectiviteit, zoveel mogelijk verwijdering van de verontreiniging nagestreefd.

Een ander uitgangspunt is dat bij nieuw in te richten gebieden of terreinen hogere eisen worden gesteld aan de bodemkwaliteit dan bij milieuhygiënisch onvermijdbare saneringen in gebieden waar geen nieuwe inrichting plaats vindt. Bij nieuwe situaties ligt het criterium voor saneren bij ernstige verontreiniging.

Bodembeheer
Bij hergebruik van (schone of licht verontreinigde) grond wordt uitgegaan van het principe "wat schoon is moet schoon blijven" en "wat vies is mag niet viezer worden". Waar mogelijk wordt een verbetering van de kwaliteit nagestreefd, zodat de bodem duurzaam geschikt wordt voor elk gewenst gebruik.

Bij een aanvraag om omgevingsvergunning, een functiewijziging of aan- dan wel verkoop dient een (actualiserend) bodemonderzoek conform de NEN 5740 verricht te worden. Op basis van dit onderzoek wordt beoordeeld of de locatie geschikt is voor de geplande functie of dat er nog een nader onderzoek of misschien zelfs een bodemsanering noodzakelijk is.

De resultaten van het onderzoek dienen bij de in te dienen bouwaanvraag te worden overlegd voor deze in behandeling wordt genomen.

Ten behoeve van het bestemmingsplan is in het gemeentelijk bodeminformatiesysteem onderzocht of er van het gebied de volgende gegevens bekend zijn:
- Relevante informatie uit bodeminformatiesysteem over historisch bodemgebruik.
- Zijn er in het plangebied bekende verontreinigde locaties aanwezig.
- Wat is bekend is van bodemkwaliteit, wat is gesaneerd, wat is een potentieel risico vanwege huidig gebruik.

In dit verband is nog het volgende van belang. Voor de binnenstad is sprake van omvangrijke, diepere grondwaterverontreinigingen met vluchtige organische chloorkoolwaterstoffen (VOCl). Om deze verontreinigingen te kunnen aanpakken en beheren, om de omgeving te beschermen en om de ondergrond te kunnen benutten zijn een beleidsregel en een saneringsplan (genaamd 'Biowasmachine') opgesteld, op basis van een gebiedsgerichte aanpak. Het plangebied 'Beurskwartier 1' ligt binnen de zone waarvoor de gebiedsgerichte aanpak geldt. Dit betekent dat de alom aanwezige VOCl verontreinigingen in het grondwater ten gevolge van activiteiten die ingrijpen in de ondergrond zoals bouwputbemalingen en WKO-systemen (bodemenergie) verplaatst en/of verminderd mogen worden op basis van het saneringsplan en de Beleidsregel. Hier moet wel een melding van gedaan worden bij de gemeente Utrecht, die vervolgens beoordeelt of de activiteiten binnen de randvoorwaarden van de gebiedsgerichte aanpak uitvoerbaar zijn. Aan het gebruik van de gebiedsgerichte aanpak zijn kosten verbonden.

3.5.2.2 Plansituatie Beurskwartier 1

In de loop der jaren zijn op en rond het Beurskwartier 1 de nodige bodemonderzoeken uitgevoerd. Het volgende beeld komt daaruit naar voren:

- Het Beurskwartier 1 wordt doorkruist door gedempte sloten en er zijn nog enkele ondergrondse brandstoftanks aanwezig. De tanks en de gedempte sloten gelden als mogelijke bron van verontreiniging.
- Op het Jaarbeursterrein, ter plaatse van parkeerterrein P1, is nog een olie(rest)verontreiniging aanwezig nabij de ondergrondse tanks. Het betreft hier petroleum.
- Nabij Jaarbeursboulevard 300 (voormalige fabriekscomplex van de Electro-Technische) alsmede de Van Zijstweg 3 zijn verschillende sterke, immobiele verontreinigingen (PAK en zink) aanwezig.

- Nabij de Jaarbeursboulevard zijn sterke verontreinigingen met minerale olie en PAK aanwezig.
- Nabij het toekomstige Amrâth hotel, de Galaxy Tower, is een sterke olieverontreiniging geconstateerd. Deze zal met de bouw van het hotel worden verwijderd.
- In de ondergrond is sprake van omvangrijke, diepere grondwaterverontreinigingen met vluchtige organische chloorkoolwaterstoffen (VOCl).
- Verder worden in het hele gebied lichte verontreinigingen met voornamelijk immobiele stoffen (zware metalen en PAK) aangetroffen.

3.5.2.3 De Foreest

Ter plaatse van het te ontwikkelen perceel ten noordwesten van de Jan van Foreeststraat was in het verleden sprake van ernstige verontreinigingen met minerale olie, vluchtige aromaten (BTEXN) en vluchtige organische chloorkoolwaterstoffen (VOCl), zowel in grond als grondwater. De verontreinigde locaties zijn de afgelopen jaren gesaneerd, met name de verontreinigingen in de grond en het freatisch grondwater. Wel moet in het diepere grondwater (> ca. 6 m minus maaiveld) nog rekening worden gehouden met restverontreinigingen met olie, BTEXN en VOCl.

3.5.2.4 Conclusie

Op basis van de reeds uitgevoerde onderzoeken worden voor dit plangebied geen risico's voor bodemkwaliteit verwacht die een beletsel of beperking opleveren voor het bestemmingsplan. Wel moet rekening worden gehouden met sterk verontreinigd grondwater en plaatselijke sterke en eventueel ernstige (rest)verontreinigingen in de grond. Dit geldt voor zowel Beurskwartier 1, als De Foreest.

3.5.2.5 Warmte Koude Opslag (WKO)

Er is nagegaan of WKO-bronnen (van Gemeente Utrecht/ van andere partijen) consequenties hebben voor de positionering van bouwblokken in het Beurskwartier.
In het Masterplan Ondergrond is rekening gehouden met leidingtracés rondom het gebied van de omgevingsvisie Beurskwartier - Lombokplein.

Zoekgebieden voor warme en koude bronnen in en om Beurskwartier zijn geprojecteerd op huidige situatie, niet op blokken uit de omgevingsvisie. In principe is er binnen een zoekgebied voldoende ruimte om een bron in te passen, rekening houdend met toekomstige bouwblokken, ook als deze anders zijn dan in de omgevingsvisie.

Een WKO-bron ligt idealiter op enige afstand van een gebouw. Deze afstand is ook afhankelijk van de bouwmethode. Het is niet mogelijk om een gebouw op een WKO-bron te plaatsen in verband met bereikbaarheid door materieel (o.a. een vrachtwagen of een kraan voor het uittillen van een pomp).

Binnen de contouren van het bestemmingsplan liggen geen bestaande WKO-bronnen. Er zijn wel enkele zoekgebieden die erin vallen, waaronder het zoekgebied voor de warme bron voor de Galaxy Tower. Er wordt samen met de ontwikkelaar en diens adviseur gezocht naar een geschikte locatie.

3.5.2.6 Conclusie

Op basis van de reeds uitgevoerde onderzoeken worden voor dit plangebied geen risico's in verband met de bodem, bodemkwaliteit en WKO verwacht die een beletsel of beperking opleveren voor het bestemmingsplan. Wel moet rekening worden gehouden met sterk verontreinigd grondwater en plaatselijk sterke en eventueel ernstige (rest)verontreinigingen in de grond.

3.5.3 Geluidhinder

Geluid beïnvloedt vaak de kwaliteit van de leef- en woonomgeving. De belangrijkste geluidsbronnen die in het kader van de ruimtelijke inrichting en ontwikkeling van belang zijn, zijn wegverkeer, railverkeer en bedrijven. De mate van acceptatie en hinder is onder meer afhankelijk van de functie van het geluidsbelaste object.
De regels van de Wet geluidhinder zijn van toepassing bij het vaststellen van een bestemmingsplan. De normen uit die wet zijn van toepassing bij:

- bestemmen van gronden voor nieuwe geluidgevoelige objecten als woningen en scholen;
- bestemmingen van gronden voor aanleg van nieuwe (gezoneerde) wegen (niet bij woonerven of 30 km-wegen);
- reconstructie van wegen;
- geluidgezoneerde bedrijventerreinen.

Als een van bovenstaande situaties aan de orde is, dient een akoestisch onderzoek te worden gedaan. Bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarde kan er een ontheffing worden verleend (procedure hogere waarde). De Wet geluidhinder hanteert twee waarden:

De voorkeursgrenswaarde.
Het streven is de geluidsbelasting onder dit niveau te houden waardoor ontwikkeling vanuit het gestelde in de Wet geluidhinder zonder meer mogelijk is. Alleen als voldaan wordt aan bepaalde voorwaarden, mogen geluid gevoelige objecten en terreinen aan hogere waarden dan de voorkeursgrenswaarde worden blootgesteld.

De maximale ontheffingswaarde.
Dit is het maximale geluidsniveau waaraan, onder voorwaarden, geluid gevoelige objecten en terreinen mogen worden blootgesteld.

Aan een ontheffing verbindt de gemeente aanvullende randvoorwaarden (zie Geluidnota Utrecht) zoals het hebben van een geluidluwe gevel, een rustige buitenruimte en een akoestisch gunstige woningindeling. Vanuit het gezondheidsbeleid van Utrecht geldt een strengere ambitiewaarde dan de maximale wettelijke waarde en gelden bovenstaande eisen generiek.

3.5.3.1 Plansituatie

Het plangebied Beurskwartier 1 wordt omringd met akoestisch relevante infrastructuur; met name de Graadt van Roggenweg, Van Zijstweg, Croeselaan en de Jan van Foreeststraat. Het plan ligt verder ligt binnen de vanuit de Wet geluidhinder relevante geluidszones van de het spoor en de tramlijn.

In het kader van dit bestemmingsplan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd: Akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawaai Beurskwartier (d.d. 17 april 2020), bijlage 12 bij deze toelichting. Aangezien het bestemmingsplan een globaal karakter heeft, zijn in eerste instantie de geluidscontouren in het gebied bepaald. Aan de hand van een proefverkaveling is bezien of er ook aan aanvullende randvoorwaarden kan worden voldaan.

Uit het geluidsonderzoek volgt dat de geluidsbelasting vanwege railverkeer en tram niet boven de voorkeursgrenswaarde uitkomt. De Graadt van Roggenweg, Van Zijstweg, Croeselaan en Jan van Foreeststraat veroorzaken een maximale geluidsbelasting van respectievelijk 51, 60, 61 en 52 dB.

De maximale ontheffingswaarden worden niet overschreden. De ambitiewaarde die vanuit oogpunt van volksgezondheid is vastgelegd, wordt langs de van Zijstweg met 1 à 2 dB overschreden. Middels maatregelen of een gewijzigde verkaveling (verschuiven rooilijn) kan wel aan deze ambitiewaarde kan worden voldaan. Vanwege de Croeselaan wordt de ambitiewaarde met 3 dB overschreden. Gezien de beperking van het kavel zijn maatregelen hier lastiger uitvoerbaar.

Voor het gedeelte van de Croeselaan waar een maximumsnelheid van 50km/u geldt, het zuidelijke gedeelte, moet op grond van de Wet geluidhinder een ontheffingsprocedure worden doorlopen.

Bij de uitwerking zal rekening moeten worden gehouden met de eis van een geluidsluwe gevel vanwege alle geluidsbronnen. In carrévormige bouwvolumes kan vaak eenvoudig aan deze eis worden voldaan.

3.5.3.2 Conclusie

Het plan Beurskwartier 1 kan gerealiseerd worden binnen de regels en eisen van de Wet geluidhinder en het gemeentelijke geluidbeleid. Wel moeten voor een deel van het plan hogere geluidgrenswaarden worden vastgesteld. Bij de nadere uitwerking van het ontwerp zal rekening moeten worden gehouden met de aanvullende eisen uit het lokale geluidbeleid zoals het hebben van een geluidluwe gevel. Ook zal nader onderzocht worden op welke wijze de nieuwe woningen aan de zijde van de Van Zijstweg kunnen voldoen aan de ambitiewaarde vanuit gezondheidsperspectief.

3.5.4 Bedrijven en milieuzonering

3.5.4.1 Kader

De gemeente Utrecht streeft naar een situatie waarin wonen en werken in de stad op een goede manier samengaan. Beide functies zijn zeer belangrijk voor Utrecht, maar ook moet voorkomen worden dat milieuhinder van bedrijven een negatieve invloed heeft op de woonomgeving, of dat omgekeerd de bedrijvigheid wordt belemmerd door de aanwezigheid van woningen in de directe nabijheid. Van belang zijn in dit kader de invloed van geluid, geur, veiligheid en luchtkwaliteit van het bedrijf op de gevoelige bestemmingen in het bestemmingsplan.

3.5.4.2 Plansituatie Beurskwartier

Het plangebied van Beurskwartier 1 grenst aan een aantal kantoren, een bioscoop (Kinepolis), het Beatrixgebouw en de overige Jaarbeurshallen die resteren na sloop van de hal die nu in het plangebied ligt. Tevens zijn of worden rond het plangebied een aantal terrassen gerealiseerd, met name op en bij het project Wonderwoods en aan de Jaarbeursboulevard. Kantoren zijn goed in te passen in een woonomgeving. Hiervoor is geen nader milieuonderzoek nodig. De overige beschreven bedrijfsmatige activiteiten zijn onderzocht. De geluidniveaus op de gevels van nieuwe woningen zijn beoordeeld aan de hand van de richtwaarde die vermeld is in de Geluidnota Utrecht.

De delen van het plangebied die zijn gelegen aan doorgaande wegen zoals de Van Zijstweg en de Croeselaan maar ook aan de uitgaansgebieden van de Jaarbeursboulevard hebben een hoog achtergrondniveau. Voor het langtijdgemiddelde geluidniveau van bedrijven is volgens de Geluidnota Utrecht en de Omgevingsvisie Beurskwartier een richtwaarde in de dag, avond en nacht van respectievelijk 50, 45 en 40 dB(A) passend. De overige plandelen zijn levendig maar zijn tegelijk woongebieden met een laag achtergrondniveau doordat het geluid van omliggende wegen en de Jaarbeursboulevard effectief wordt afgeschermd. Bij die situatie past een richtwaarde van 45, 40 en 35 dB(A). Bij woningen op de hogere bouwlagen zal het geluid uit de verdere omgeving beter doordringen, zodat daar een richtwaarde van 50, 45 en 40 dB(A) van toepassing is.

Vanwege de korte afstand van het plangebied tot Kinepolis, het Beatrixgebouw en de gebouwen van Kop Beurskwartier ("Wonderwoods") is geluidsonderzoek uitgevoerd naar het geluid van relevante geluidsbronnen. Uit het geluidonderzoek (bijlage 5 bij deze toelichting) blijkt dat woningbouw op korte afstand van de bioscoop Kinepolis inpasbaar is, als er maatregelen worden getroffen om het geluid van de restaurant-afzuiging op het dak en van de laad- en losactiviteiten van Kinepolis te reduceren. Over de maatregelen voor geluidreductie van de dak-apparatuur en klimaatinstallaties zijn inmiddels afspraken gemaakt met de ontwikkelaar van "Wonderwoods".

Van de terrassen in de omgeving wordt volgens dit onderzoek een geluidniveau verwacht dat goed samengaat met een woningomgeving. In hetzelfde onderzoek is de geluiduitstraling van het Beatrixgebouw bepaald. Hieruit blijkt dat binnen het plangebied het geluidniveau ter plaatse van de nieuw te bestemmen woningen vanwege dakapparatuur op dit gebouw niet hoger is dan de richtwaarde voor een drukke woonwijk.

Het plangebied ligt ook op zeer korte afstand van de Jaarbeurshallen. Relevant hierbij is met name het geluid van buitenactiviteiten (de expeditiestraat met laden en lossen) en van apparatuur op het dak. Daarnaast vinden er regelmatig muziekevenementen plaats. Het geluidniveau van de expeditiestraat en de vele installaties op de Jaarbeurshallen veroorzaken langtijdgemiddelde geluidniveaus die in het hele plangebied ver boven de richtwaarde liggen (bijlage 6 bij deze toelichting).

3.5.4.3 Plansituatie De Foreest

Het deel van het plangebied aan de Croeselaan - Jan van Foreeststraat, met de functie Wonen, ligt vlakbij een parkeerterrein van de Rabobank. Het langtijdgemiddelde geluidniveau dat de gebruikers van de parkeerplaats veroorzaken ligt ver boven de richtwaarde voor een rustig woongebied
(zie bijlage 7 Akoestisch onderzoek met geluidcontouren van o.a. dit parkeerterrein).

3.5.4.4 Conclusies

Beurskwartier 1
Het is niet mogelijk om met gangbare maatregelen de geluidniveaus die in paragraaf 3.5.4.2 zijn besproken voldoende te reduceren. Woningbouw is hier niet wenselijk zolang de bedrijfsvoering van de Jaarbeurs niet ingrijpend wijzigt. Alleen met speciale bouwwijzen zoals dove gevels of afschermingen in het gebied of aan de woninggevels kan wellicht worden voldaan aan de richtwaarde. Dit is in dit stadium echter niet nader onderzocht. Daarom is in de planregels bepaald dat woningbouw pas mogelijk is als het geluidniveau als gevolg van de Jaarbeursactiviteiten op woninggevels niet hoger is dan de richtwaarden voor een rustig woongebied. Omdat de Jaarbeurs concrete plannen heeft voor een volledige verandering van de beursgebouwen en -activiteiten, met inpandige expeditie, binnen de termijn van dit bestemmingsplan is woningbouw daadwerkelijk mogelijk.

De Foreest
Het is niet mogelijk om met gangbare maatregelen de geluidniveaus die in paragraaf 3.5.4.3 zijn besproken voldoende te reduceren. Woningbouw is hier niet wenselijk zolang dit parkeerterrein niet is gesloten of grotendeels is overdekt. Alleen met speciale bouwwijzen zoals afschermingen aan de woninggevels kan wellicht worden voldaan aan de richtwaarde. Dit is in dit stadium echter niet nader onderzocht en gaat ten koste van de woonkwaliteit, waarbij mee speelt dat deze woonlocatie aan de andere zijde grenst aan de Croeselaan met hoge geluidniveaus van wegverkeer. Daarom is in de planregels een regeling voor de bouw van woningen op deze woonlocatie opgenomen, die woningbouw pas mogelijk maakt als het geluidniveau als gevolg van het parkeerterrein op woninggevels niet hoger is dan de richtwaarden voor een rustig woongebied. Omdat de Rabo concrete plannen heeft voor ontwikkeling van dit gebied, binnen de termijn van dit bestemmingsplan, is hier woningbouw daadwerkelijk mogelijk.

3.5.5 Externe veiligheid

3.5.5.1 Kader
De Nota externe veiligheid, die in 2007 is vastgesteld, gaat in op het beleid van de gemeente voor de beheersing van risico's als gevolg van het werken met gevaarlijke stoffen in inrichtingen (bedrijf, productielocatie of kantoor) en het vervoer van gevaarlijke stoffen. De genoemde risico's zijn veiligheidsrisico's voor mensen die zich in de buurt van de inrichting en/of het transport bevinden. De beleidskeuzes hebben betrekking op nieuwe situaties, waarin een risicobron zich vestigt of uitbreidt of een risico-ontvanger, zoals een woning, planologisch mogelijk wordt gemaakt. De randvoorwaarden en regels zijn vertaald in afstandseisen tussen risicobronnen (bedrijven, transportroutes (weg, spoorweg, vaarweg) of buisleidingen) en omgevingsobjecten. De gemeente kiest ervoor om geen zwaardere veiligheidseisen op te leggen dan die vermeld staan in de risiconormering van de rijksoverheid. In sommige gevallen biedt de rijksregelgeving ruimte tot afwijken van de normering. In de Nota spreekt de gemeente zich uit om terughoudend om te gaan met de mogelijkheid tot afwijken.

Om de veiligheidsrisico's voor omwonenden, bedrijven en passanten te beheersen worden in bestemmingsplannen de relaties tussen deze activiteiten en hun omgeving conform wet- en regelgeving verantwoord en vastgelegd. Daartoe moeten in de eerste plaats risicobronnen geïnventariseerd worden. Vervolgens wordt een toets uitgevoerd aan de betreffende wet- en regelgeving.

3.5.5.2 Plansituatie en conclusies
In en direct om het plangebied is een inventarisatie gedaan naar risico veroorzakende activiteiten. Dit heeft het volgende overzicht opgeleverd:

Vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoorwegen en water
Op circa 220 meter van het geprojecteerde bouwvlak binnen het plangebied bevindt zich het spoortraject Amsterdam – Utrecht - aansluiting Betuwelijn. Dit spoortraject is daarmee relevant voor het plangebied. Andere Basisnet-transportassen liggen allen op zeer grote afstand (meer dan een kilometer) van het plangebied. Nadere beschouwing is niet nodig.

Het risico bij transportassen wordt veroorzaakt door de mogelijkheid van beschadiging van een transportmiddel (b.v. tankwagon) als gevolg van een ongeval, bijvoorbeeld een botsing en/of door brand. Hierdoor kan een deel of de gehele lading vrijkomen. De meest relevante stoffen zijn vloeibare gassen (bijvoorbeeld LPG), brandbare vloeistoffen (bijvoorbeeld benzine) en giftige stoffen. Bij een ongeval met vloeibaar gas kan dat gas vrijkomen en ontbranden met het mogelijk ontploffen van een tankwagon tot gevolg. Een ongeval met brandbare vloeistof zal leiden tot een grote brand met veel hittestraling. Een ongeval met giftige stoffen zal vaak leiden tot de vorming van een giftige gaswolk.

Vanwege de risico's is een toets uitgevoerd aan risiconormen volgens de uitgangspunten van het basisnet. Dit basisnet is per 1 april 2015 wettelijk verankerd door middel van aanpassing van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en het nieuwe Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Het Bevt beschrijft de afstanden tussen transportroutes en (beperkt) kwetsbare objecten en bestemmingen. Dit zijn alle plaatsen waar zich regelmatig personen bevinden m.u.v. verkeersdeelnemers. De getoetste normen hebben betrekking op het zogenaamde plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Vervoer over spoor, spoorlijn Amsterdam – Betuwelijn - Conclusie
Voor de spoorlijn Amsterdam-Utrecht-aansluiting Betuwelijn bestaat volgens het basisnet binnen het plangebied geen PR 10-6 contour. Ook zijn volgens het Basisnet geen plasbrandaandachtsgebieden aanwezig.
Het groepsrisico is laag en wordt als aanvaardbaar beschouwd, mede rekening gehouden met de mogelijkheden voor de rampenbestrijding en zelfredzaamheid.

Het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor legt geen beperkingen op aan het bestemmingsplan.

In de nadere uitwerking van het ontwerp van het complex zal de Veiligheidsregio Utrecht betrokken worden om gezamenlijk te komen tot realisatie van:

- voldoende bluswatervoorzieningen;
- voldoende en toereikende opstelplaatsen middels een wegstructuur rond de locatie;
- centraal afsluitbare ventilatiesystemen (i.v.m. giftige stoffen).

Ook de organisatie van BHV zal daarbij aandacht krijgen.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen en water
In en rond het plangebied is geen sprake van vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen of water.

Vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen
In of nabij het plangebied bevinden zich geen buisleidingen voor gevaarlijke stoffen.

Bedrijven die vallen onder het Bevi
Binnen het plangebied worden geen Bevi bedrijven bestemd. Ook buiten het plangebied bevinden zich geen Bevi bedrijven die van invloed zijn op het plangebied.

Voor uitgebreidere achtergrondinformatie wordt verwezen naar de bijlage 3 met de rapportage van de RUD Utrecht: "Toetsing plaatsgebonden risico (PR) en verantwoording groepsrisico (GR) - Bestemmingsplan Beurskwartier; 8 juli 2019" en "Ontwikkeling Stationsgebied Utrecht – Verantwoording groepsrisico ten behoeve van ruimtelijke besluiten in Stationsgebied (Oranjewoud, augustus 2012)".

3.5.6 Luchtkwaliteit

3.5.6.1 Kader
Luchtkwaliteit heeft betrekking op luchtverontreiniging door gasvormige stoffen en verontreiniging van de lucht met stof, door met name verkeer. De luchtkwaliteit beïnvloedt in belangrijke mate de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Wegverkeer is samen met de hoge achtergrondconcentratie in Utrecht, in belangrijke mate van invloed op de luchtkwaliteit. In november 2007 is de wijziging van de Wet milieubeheer met betrekking tot luchtkwaliteit in werking getreden. Deze wetswijziging staat bekend als de "Wet luchtkwaliteit". Op basis van deze wet, opgenomen in artikel 5.16 lid 1 Wet milieubeheer, dient het bevoegd gezag bij het vaststellen van een bestemmingsplan dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, rekening te houden met de effecten op de luchtkwaliteit.

3.5.6.2 Plansituatie

Voor de gehele ontwikkeling Beurskwartier 1, inclusief de Foreest, is onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit (zie Bijlage 5 Onderzoek luchtkwaliteit). Uit het onderzoek blijkt dat de ontwikkeling niet zal leiden tot overschrijdingen van de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10 en PM2,5); ter plaatse van het Beurskwartier wordt voldaan aan de gestelde grenswaarden, zodat vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Op basis van de uitgevoerde luchtberekeningen kan worden geconcludeerd dat in de toekomstige bestemmingsplansituatie aan het gestelde in artikel 5.16 eerste lid 1 onder a, van de Wet milieubeheer wordt voldaan.

3.5.6.3 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

3.5.7 Flora en fauna

3.5.7.1 Kader

Op grond van de Wet natuurbescherming moeten initiatiefnemers onderzoek doen naar de effecten van hun activiteiten op beschermde dier- en plantensoorten en beschermde gebieden. Bij het vaststellen van een bestemmingsplan moet van tevoren duidelijk zijn dat de Wet natuurbescherming niet in de weg staat aan de uitvoering van het plan. Daarnaast moet worden gekeken naar de regels in de Provinciale Ruimtelijke Verordening Provincie Utrecht en de Provinciale Verordening Natuur en Landschap provincie Utrecht 2017.

Beschermde dier- en plantensoorten

Voorafgaand aan de vaststelling van een bestemmingsplan moet er worden onderzocht:
1. of er beschermde soorten voorkomen in het plangebied;
2. of er verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming worden overtreden;
3. of er vrijstellingen gelden of dat er een ontheffing nodig is.

Als er een ontheffing nodig is, moet aannemelijk zijn dat deze verleend zal worden. Daarnaast moet er duidelijkheid zijn over eventuele ontheffingsvoorwaarden en het treffen van mitigerende maatregelen.

Uit verkennend onderzoek naar de in het plangebied voorkomende soorten en de gevolgen van de ontwikkelingen op die soorten moet blijken of nader onderzoek of te treffen specifieke maatregelen nodig zijn.

Nationaal Natuurnetwerk
Het dichtstbijzijnde NNN-gebied is gelegen op circa 3 km afstand langs de A-27. Op basis van de ligging van het plangebied ten opzichte van het NNN en daarnaast de aard van de ingreep, is door bureaustudie bepaald of mogelijk sprake is van significant negatieve effecten als gevolg van het voornemen. Externe effecten (effecten van buiten het gebied, bijvoorbeeld door verstoring) zijn niet van toepassing binnen de provincie Utrecht. Het projectgebied is niet gelegen binnen de begrenzing van het NNN. Gezien de aard van de werkzaamheden, de afstand tussen het plangebied en de NNN en de tussenliggende bebouwing worden indirecte negatieve effecten (zoals licht, geluid, trillingen) op de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN-gebied eveneens uitgesloten. Geconcludeerd wordt dat er geen vervolgstappen vanuit de bescherming van het NNN noodzakelijk zijn.

Groenstructuurplan
Onderdelen van het plangebied vallen binnen de stedelijke groenstructuur, zoals opgenomen in de Actualisatie Groenstructuurplan, vastgesteld op 8 maart 2018. Voor deze delen van het plangebied geldt dat de bestaande elementen van de stedelijke groenstructuur en de hoofd bomenstructuur worden beschermd. Vermengen van het stedelijk groen met andere stedelijke functies is in principe mogelijk. Voorwaarde hiervoor is dat het groene karakter, de kwaliteiten en het gebruik van het groen worden behouden of verbeterd.
Bij de inrichting van het (bestaande en) nieuwe groen in het plangebied dient rekening te worden gehouden met de Actualisatie Groenstructuurplan.

3.5.7.2 Stikstofdepositie

Door de Ontwikkelorganisatie Ruimte, Ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid (Team LuchtGeluidTrillingen) is een beoordeling van de stikstofdepositie verricht voor het bestemmingsplan Beurskwartier 1. Dit onderzoek is nodig om te bepalen of er sprake is van mogelijke significante gevolgen en daarmee een eventuele vergunning- of meldingsplicht ingevolge de Wet natuurbescherming.

Natura 2000-gebieden
De meest nabije Natura 2000-gebieden zijn:

- Oostelijke Vechtplassen (circa 6 km noordoostelijk)

- Uiterwaarden Lek (circa 13 km zuidelijk)
- Zouweboezem (circa 15 km zuidelijk)
- Nieuwkoopse Plassen & De Haeck (circa 18 km noordwestelijk).

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is de Oostelijke Vechtplassen en ligt op circa 6 kilometer van het plangebied. Gedurende de realisatie zijn er tijdelijke bouwwerkzaamheden waarbij machines worden ingezet die stikstof uitstoten. Voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase wordt een stikstofdepositie als gevolg van de ontwikkeling in het plangebied Beurskwartier 1 berekend van 0,00 mol N/ha/jr. Er zijn dus vanuit de Wet natuurbeheer geen belemmeringen voor het vaststellen van het bestemmingsplan Beurskwartier. Het onderzoek is opgenomen in de bijlagen bij deze toelichting (bijlage 6).

3.5.7.3 Plansituatie Beurskwartier 1

Beschermde dier- en plantensoorten

Methodiek beschermde dier- en plantensoorten

Er zijn een bureauonderzoek en twee oriënterende veldonderzoeken uitgevoerd. Voor het bureauonderzoek is gebruik gemaakt van vrij beschikbare informatie, zoals verspreidingsgegevens van de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF) van de afgelopen 5 jaar. Op basis van deze bureaustudie en de oriënterende veldonderzoeken (dd. 16 juli 2018 en 22 mei 2019) zijn de effecten van de planontwikkeling beoordeeld in het kader van de Wet natuurbescherming en de Utrechtse soortenlijst.

Soortenbescherming

Vaatplanten: er zijn tijdens het veldbezoek geen vaatplanten waargenomen die zijn beschermd onder de Wet natuurbescherming of de Utrechtse soortenlijst. Negatieve effecten op beschermde plantensoorten worden uitgesloten.

Vleermuizen - verblijfplaatsen: er zijn geen boomholten aangetroffen die geschikt zijn voor verblijfplaatsen voor vleermuizen. Wel zijn woningen aan de Croeselaan aanwezig met potentiële verblijfplaatsen voor soorten als laatvlieger, gewone en ruige vleermuis. Deze potentiële verblijfplaatsen verdwijnen door de voorgenomen sloop van de woningen. In het Vleermuisonderzoek van oktober 2019 (bijlage 11 bij de toelichting) zijn de verblijfplaatsen voor vleermuizen, foerageergebieden en eventuele vliegroutes onderzocht. In het plangebied is één verblijfplaats vastgesteld ter hoogte van het adres Croeselaan 91. Zowel tijdens de zomer- als paarperiode is op deze locatie één gewone dwergvleermuis waargenomen. Het gebouw op het adres Croeselaan 91 heeft voor gewone dwergvleermuizen dus een functie als zomer- en paarverblijf. Het slopen van dit gebouw leidt tot vernieling en functieverlies van de verblijfplaats. Het vernielen van een vaste verblijfplaats is een verboden handeling en in strijd met de verbodsbepaling uit artikel 3.5 lid 4 van de Wet natuurbescherming. Indien de sloopwerkzaamheden plaatsvinden is een ontheffing op de Wet natuurbescherming nodig. Tevens zijn maatregelen nodig om tijdelijke en permanente effecten (zo veel mogelijk) te voorkomen.
Negatieve effecten op kraam- of massawinterverblijfplaatsen worden uitgesloten. Tijdens het veldonderzoek is slecht één verblijf aangetroffen dat in gebruik is als zomer- én paarverblijfplaats

Vleermuizen - vliegroutes: er is onderzocht of er een essentiële vliegroute aanwezig is aan de Croeselaan in de vorm van een bomenrij. Gebleken is dat er geen essentiële vliegroute aanwezig is aan de Croeselaan.

Vleermuizen - foerageergebieden: er is foerageergebied aanwezig in het plangebied. Er zijn echter voldoende alternatieven in de omgeving. Het gaat daarom niet om essentieel foerageergebied. Significante effecten op foerageergebieden voor vleermuizen kunnen worden uitgesloten. Mogelijke indirecte effecten op vleermuizen zoals verstoring door licht kunnen worden voorkomen door tussen zonsopgang en zonsondergang te werken. Bij gebruik van kunstlicht moet gebruik worden gemaakt van gerichte verlichting. Hierbij dient lichtval op bomen, watergangen en gebouwen in de omgeving te worden vermeden.

Vogels: er worden geen vogels met jaarrond beschermde nesten verwacht binnen het plangebied. Wel kunnen algemene soorten broedvogels aanwezig zijn in tuinen achter de bebouwing aan de Croeselaan of op de platte daken binnen het plangebied. Om vernietiging van nesten en verstoring van broedende vogels te voorkomen dienen werkzaamheden waarbij bomen, struiken, nestkasten en platte daken worden verwijderd buiten het broedseizoen te worden uitgevoerd. Voor het broedseizoen geldt geen vaste periode. Veel volgelsoorten broeden tussen 15 maart en 15 juli. Als werken buiten het broedseizoen niet mogelijk is, moet onderzocht worden of er in de te verwijderen bomen, struiken en nestkasten en bij sloop van platte daken broedende vogels aanwezig zijn. In geval van effecten op broedende vogels mag er niet gewerkt worden.

Vogels van de Utrechtse soortenlijst: binnen het plangebied worden vogelsoorten verwacht die zijn opgenomen in de Utrechtse soortenlijst, zoals de merel en de tjiftjaf. Om het leefgebied van deze soorten te waarborgen wordt geadviseerd om in de eindsituatie voldoende struiken en bomen terug te brengen (minimaal wat in de bestaande situatie aanwezig is).

Grondgebonden zoogdieren: beschermde grondgebonden zoogdieren worden niet verwacht binnen het plangebied. Effecten daarop worden dan ook uitgesloten. Vervolgonderzoek is niet nodig.

Zorgplicht: er wordt rekening gehouden met het vóórkomen van algemene soorten fauna, die vallen onder de zorgplicht. Om een juiste invulling te kunnen geven aan de zorgplicht is de Gedragscode Flora- en faunawet van de gemeente Utrecht van toepassing.

3.5.7.4 De Foreest

Uit de quick scan Natuurtoets Jan van Foreeststraat van EcoGroen is het volgende gebleken.

Gebiedsbescherming
De locatie ligt niet binnen Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura-2000 gebied is Oostelijke Vechtplassen, dat is gelegen op 6 kilometer afstand van het plangebied. Vanwege de tussengelegen afstand, infrastructuur en bebouwing is directe invloed van de plannen op Oostelijke vechtplassen op voorhand uit te sluiten. Er is mogelijk wel sprake van stikstofdepositie.
De locatie maakt geen onderdeel uit van Natuurnetwerk Nederland. Het dichtstbijzijnde onderdeel van het natuurnetwerk is gelegen op 2,4 kilometer, ten zuiden van het plangebied. Vanwege deze afstand en de tussengelegen infrastructuur en bebouwing is negatieve invloed op de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN niet te verwachten.

Soortenbescherming

- Op de locatie zijn geen potentiële vaste verblijfplaatsen, foerageergebieden en vliegroutes van vleermuizen aanwezig. Er is ook geen sprake van onmisbare vliegroutes of foerageergebieden.
- Tijdens het veldbezoek is een slechtvalk rustend op de toren van het naastgelegen Rabobankpand waargenomen. Ook op NDFF zijn tientallen waarnemingen bekend (NDFF, 2019). Mogelijk dat de soort hier broedt.
- Op de locatie zijn tijdens het veldbezoek circa 30 huismussen foeragerend aangetroffen. Op basis van de quick scan kan niet bepaald worden of de locatie onmisbaar leefgebied van huismus bevat.
- Boven de locatie is een gierzwaluw foeragerend aangetroffen. Op de locatie zijn echter geen geschikte nestplaatsen aanwezig.
- Op de locatie zijn geen vaste groei-, stand- of verblijfplaatsen aangetroffen of te verwachten van flora, reptielen, amfibieën, vissen en ongewervelden die wettelijke bescherming genieten, uitgezonderd soorten waarvoor een vrijstelling van ontheffingsplicht geldt in de provincie Utrecht

Advies en vervolgstappen
Geadviseerd wordt om voor het deelgebied De Foreest een AERIUS-berekening uit te voeren om te bepalen of er al dan niet sprake is van stikstofdepositie. Op basis van de resultaten van de berekening ontstaat meer duidelijkheid over de eventuele effecten op Natura 2000-gebieden en kan worden aangegeven of er wel of geen vervolgstappen aan de orde zijn.
In 2020 heeft Advies- en ingenieursbureau Ecogroen, in aanvulling op de natuurtoets uit 2019 (bijlage 10) nader onderzoek gedaan naar de huismus in en rond De Foreest, zie bijlage 18. Uit dat onderzoek blijkt dat De Foreest een functioneel leefgebied van de mus is. De vergunningaanvraag voor de bouw van de woningen moet laten zien dat er adequate aanvullende mitigerende maatregelen genomen worden voor de verstoring van het leefgebieden of een ontheffing op grond van de Wet natuurbescherming bij de aanvraag regelen.
De nesten van overige broedvogels zijn gedurende het broedseizoen beschermd en mogen in deze periode niet verstoord of geschaad worden. Bij uitvoering van het plan moet hiermee rekening gehouden worden. Dit is voor de meeste soorten mogelijk door gefaseerd te werken en de uitvoering in elk geval op te starten in de periode voor half maart of na eind juli en het plangebied te controleren op broedende vogels en nesten binnen de invloedsfeer van de plannen. Voor het broedseizoen wordt geen standaardperiode gehanteerd, maar is het van belang of een broedgeval wordt verstoord, ongeacht de datum. Bij uitvoering van de werkzaamheden in de periodes tussen half februari - half maart en half juli - half december, is het wel van belang om na te gaan of nog bewoonde nesten van vroeg of laat in het seizoen broedende soorten als Turkse tortel en houtduif aanwezig zijn binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden.

3.5.7.5 Conclusies

Geconcludeerd kan worden dat het aspect natuur zich niet tegen de voorgenomen ontwikkeling verzet.

3.5.8 Water

3.5.8.1 Inleiding

Het terrein van het Beurskwartier is gelegen tussen de jaarbeurs en Croeselaan. Het terrein is ingericht als parkeerterrein van de Jaarbeurs met name veel verharding en daarnaast wat dakoppervlak. Het Beurskwartier 1 wordt een centrumgebied voor iedereen om te gaan wonen, werken en ontspannen.

Het bestemmingsplan is uitgebreid met De Foreest. Gezien het kleine oppervlak van dit gebied is aan het eind van deze waterparagraaf een kleine aanvulling voor de specifiek onderdelen voor dit gebied.

3.5.8.2 Aanleiding

Door ruimtelijke ontwikkelingen kan het functioneren van het watersysteem onder druk komen te staan. Het doel van de 'Watertoets' is het waarborgen van water gerelateerd beleid en water gerelateerde beheeraspecten door ruimtelijke ontwikkelingen vroegtijdig en evenwichtig te toetsen aan de relevante ruimtelijke plannen en besluiten van Rijk, provincies en gemeenten.

Ruimtelijke plannen moeten wettelijk voorzien zijn van een 'Waterparagraaf', een ruimtelijke onderbouwing van de huidige en toekomstige waterhuishoudkundige situatie. Met de watertoets worden de waterhuishoudkundige gevolgen van plannen vroegtijdig inzichtelijk gemaakt, de afwegingen expliciet en toetsbaar vastgelegd en in het wateradvies van de waterbeheerders opgenomen.

Door afstemming met de waterbeheerder(s) wordt voorkomen dat door een ruimtelijke ontwikkeling de kansen voor de waterhuishouding niet worden benut en de bedreigingen niet worden herkend. Door de bestaande (geo)hydrologische situatie en randvoorwaarden, de geplande ontwikkeling en de ruimtelijke consequenties ten aanzien van de waterhuishouding te analyseren, kan het streven naar een duurzaam en robuust watersysteem tijdig in het ontwerpproces worden geïntegreerd.

Deze waterparagraaf is opgesteld ter verantwoording en afsluiting van de watertoets ten behoeve van het Bestemmingsplan Beurskwartier, inclusief uitbreiding met De Foreest.

3.5.8.3 Beleidskader

In het algemeen is het beleid van het Rijk, de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en het waterschap HDSR gericht op een duurzaam en robuust waterbeheer. Bij ruimtelijke ontwikkelingen worden (indien doelmatig) de waterkwaliteitstrits 'gescheiden inzamelen-gescheiden afvoeren-gescheiden verwerken' en de waterkwantiteitstrits 'water vasthouden-bergen-vertraagd afvoeren' gehanteerd. Deze volgorde betekent dat oplossingen waarbij het regenwater vastgehouden en nuttig gebruikt kan worden de voorkeur hebben boven aparte bergingsvoorzieningen. Bergen van water heeft weer de voorkeur boven het direct afvoeren naar buiten het plangebied zoals de veilinghaven en/of Merwedekanaal.

Dit beleid is per overheidsniveau in de onderstaande beleidsdocumenten verankerd:

- Rijksbeleid: de Deltabeslissing Ruimtelijke adaptatie, het Nationaal Waterplan, het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW), de Waterwet, etc.;
- Provinciaal beleid: hey Waterhuishoudingsplan, het Beleidsplan Milieu en Water, etc.;
- Gemeentelijk beleid: het Plan Gemeentelijke Watertaken Utrecht 2016-2019;
- Waterschapsbeleid van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR): waterschapsbeleid: Waterwet, Waterbeheerplan “Waterkoers 2016-2021”, Beleidsregels 2010 Keur 2009, Keur.
- Waterschapsbeleid van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV): Waterbeheerplan 2016-2021 waterbewust en waterrobuust; Keur 1 nov 2017.
- Rijkswaterstaat. Het nabijgelegen Merwedekanaal is in beheer bij Rijkswaterstaat. Van de oeverzone hiervan zijn zij ook eigenaar.

De gemeente heeft de zorgplicht voor de inzameling en het transport van afvalwater, het inzamelen en verwerken van overtollig hemelwater en het voorkomen van structurele grondwateroverlast. Het actuele beleid hiervoor is vastgelegd in het Plan Gemeentelijke Watertaken Utrecht 2016-2019. De ontwerpeisen zijn opgenomen in het Handboek Openbare Ruimte, onderdeel riolen, rioolgemalen en drainage (versie 2014.01, uitgave december 2014, www.utrecht.nl). Daarnaast stelt de gemeente eisen aan het ontwerp van watergangen waarvan zij eigenaar of beheerder is of wordt.

Het waterschap Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) en het waterschap Amstel, Gooi en Vecht hebben de zorg voor het kwantiteits- en kwaliteitsbeheer van het oppervlaktewater in het plangebied. Het beleid en de regels van het waterschap zijn vastgelegd in diverse wetten en verordeningen. De belangrijkste verordening is de keur (www.hdsr.nl).

3.5.8.4 Plangebied

Het plangebied ligt in Utrecht, het betreft hier het Beurskwartier. Het plangebied beurskwartier wordt aan de oostzijde begrenst door de Croeselaan, aan de zuidzijde door de Van Zijstweg, aan de westzijde door het hallencomplex van de jaarbeurs en aan de noordzijde door de bestaande bebouwing. Bioscoop Kinepolis en de ontwikkelingen van de Galaxy Tower en Wonderwoods vallen buiten het plangebied.

3.5.8.5 Waterwet

Watervergunning – onttrekking en lozing
Tijdelijke onttrekking van grondwater tijdens de bouwfase is vergunningplichtig en onder voorwaarden toegestaan, evenals tijdelijke lozing van bemalingswater op het oppervlaktewater.
Nader onderzoek naar de kwantiteit en kwaliteit van het grondwater is noodzakelijk om na te gaan of er een lozingsvergunning nodig is om overtollig water te onttrekken en af te voeren.

Voor alle onderbemalingen, bronneringen en andere grondwateronttrekkingen waarbij middels bronbemaling globaal meer dan 100 m3 per uur, langer dan 6 maanden en dieper dan 9 m grondwater wordt onttrokken, dient een vergunning te worden aangevraagd bij het waterschap HDSR (zie artikel 3.1 en 3.3 Keur 2019). Indien de grondwateronttrekking bij deze criteria onder de grenswaarden blijft, kan volstaan worden met een melding. Een (tijdelijke) lozing van grondwater op de openbare riolering is niet toegestaan, tenzij bij Algemene maatregel van bestuur (lozingsbesluiten) of bij maatwerkvoorschrift als bedoeld in de Wet Milieubeheer anders is bepaald.

Watervergunning - Keur
Ten behoeve van het dempen en graven van oppervlaktewater, aanleggen van vlonders en steigers en bouwen in en langs water is een Watervergunning van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden noodzakelijk https://www.hdsr.nl/vergunningen/. Alle wateraspecten (inclusief Keur-aspecten) worden in de watervergunning geregeld.

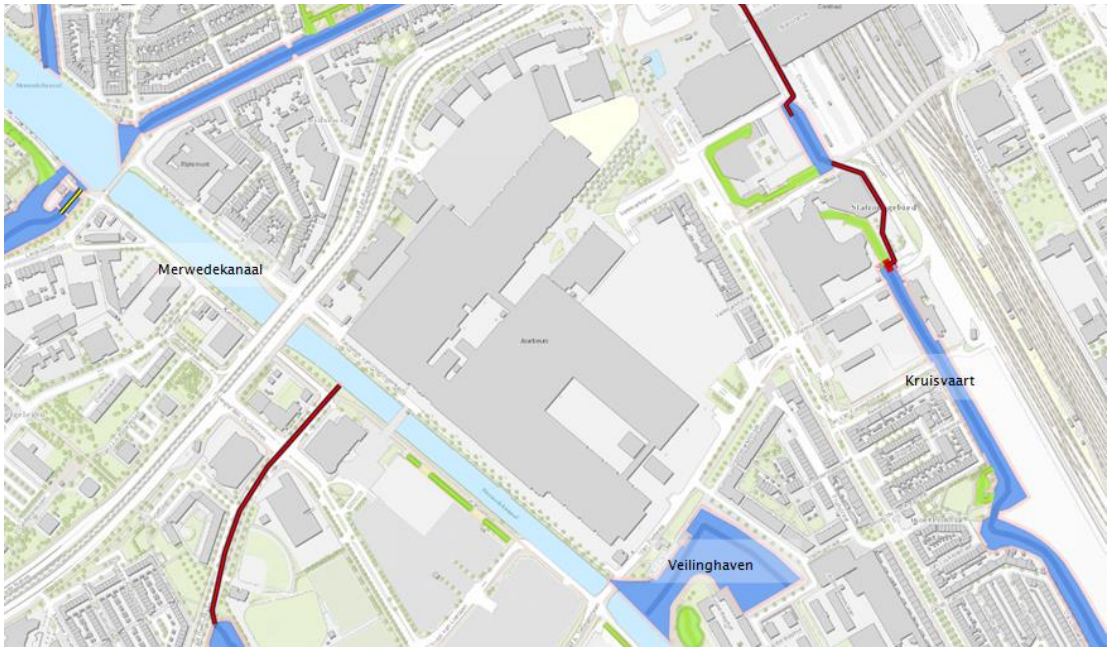
Rechtstreekse afvoer van hemelwater naar oppervlaktewater is vergunning- of meldingsplichtig in het kader van de Waterwet. Om vervuiling van afstromend hemelwater en verslechtering van de waterkwaliteit te voorkomen, is het niet toegestaan om uitlogende bouwmaterialen (zoals zink, lood en koper) zonder KOMO-keurmerk toe te passen voor dak, dakgoot en regenpijp indien het hemelwater vanaf deze oppervlakken direct afvoert naar het oppervlaktewater.

In het kader van het rioleringsplan dient als de plannen concreter worden, te worden aangegeven of al het regenwater in het plangebied geborgen kan worden of dat een overloop voorziening richting oppervlaktewater zal worden aangebracht waarvoor er voor dit project mogelijk een watervergunning aangevraagd dient te worden.

3.5.8.6 Waterhuishouding

Peilgebieden en oppervlaktewater
In de bestaande situatie ligt er binnen het plangebied geen oppervlaktewater. Op de onderstaande afbeelding staan de watergangen in de omgeving van het plangebied.

Het plangebied ligt binnen het peilgebied “Stadspeil”. Het Merwedekanaal, de Veilinghaven en de Kruisvaart zijn de belangrijkste watergangen in de directe omgeving van het plangebied. Het peilgebied “Stadspeil” van Utrecht heeft een streefpeil +0,58 m NAP.



Beheer Rijkswaterstaat

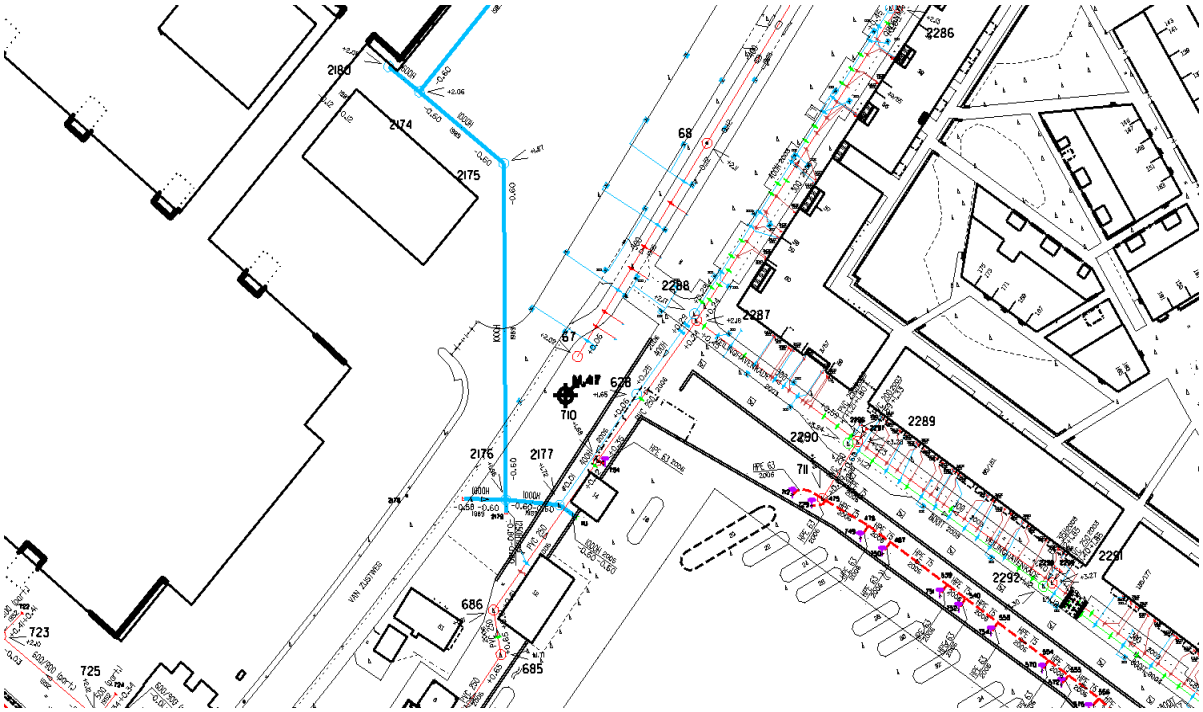
Primaire watergang HDSR

Tertiaire watergang HDSR

Duiker

Figuur 2: Ligging peilgebieden en oppervlaktewater binnen peilgebied.

Bestaand hemelwaterriool dat een verbinding heeft met de veilinghaven.



Figuur 3: Uitsnede uit het rioleringsysteem .

Vanwege het ontbreken van oppervlaktewater in het plangebied en de ambities ten aanzien van klimaat en duurzaamheid hoog liggen, is het belangrijk om een goede voorziening voor de waterafvoer te hebben. Onder de Van Zijstweg ligt een groot hemelwaterriool (figuur 3) die het hemelwater afvoert van het Jaarbeursterrein. Deze duiker biedt de mogelijkheid voor het Jaarbeursterrein om het overtollige hemelwater naar het oppervlaktewatersysteem af te voeren. Dit is nu de enige verbinding van het Jaarbeursterrein met het oppervlaktewater.

Waterkeringen
In of nabij het plangebied bevindt zich geen fysieke waterkering.

3.5.8.7 Grondwater

1e watervoerend pakket
Het langjarige grondwaterregime in de diepere ondergrond wordt gereguleerd door de grondwaterstroming in het eerste watervoerend pakket (1e WVP). De gemeente Utrecht beschikt sinds 1962 over een peilbuizenmeetnet. Sinds 2002 worden de grondwaterstanden automatisch opgeslagen door dataloggers die tweemaal per dag het grondwaterpeil registreren.

De gemiddelde, langjarige stijghoogte van het 1e WVP zijn afgeleid uit de dichtstbijzijnde peilbuizen en vastgelegd in de 'Grondwatercontourkaart gemeente Utrecht' (09-10- 2012).

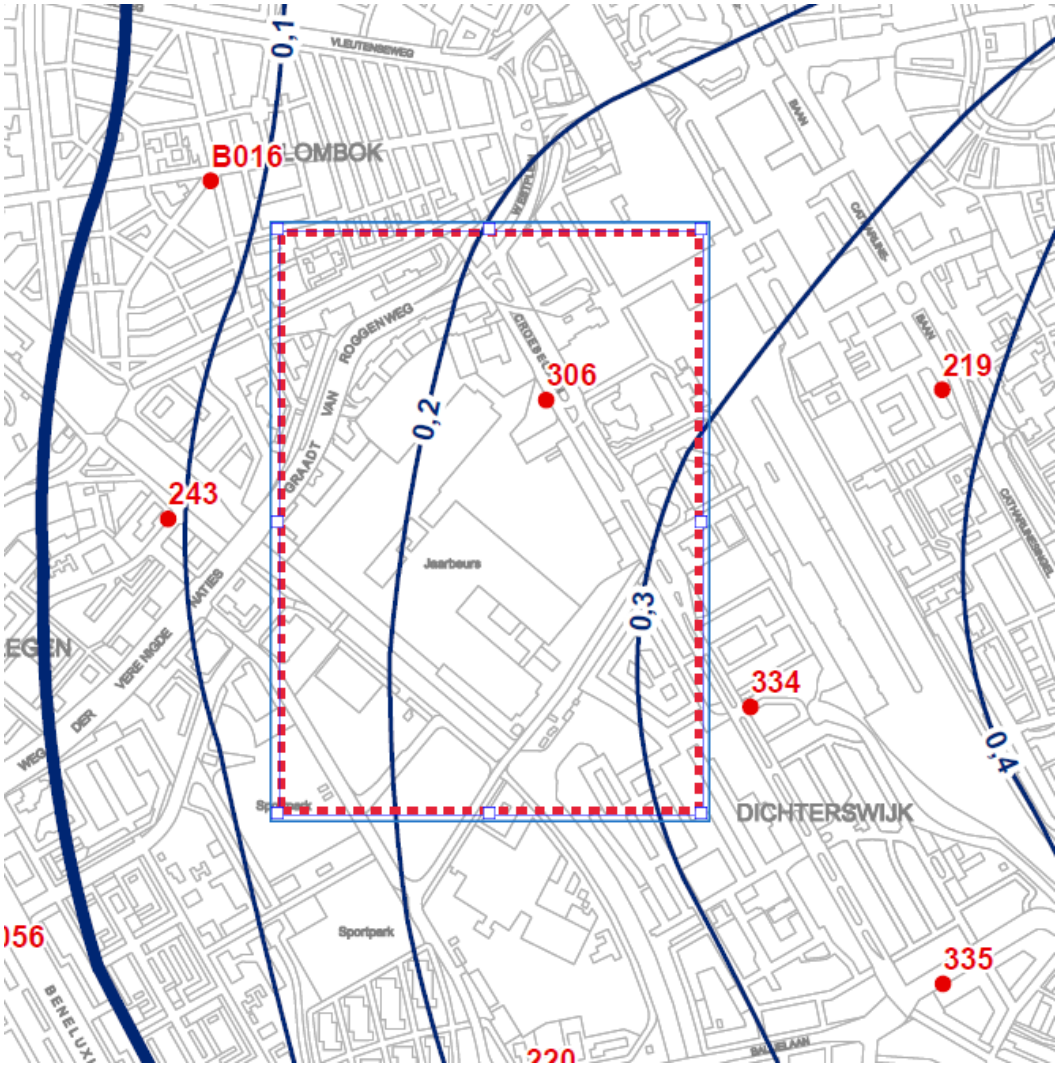
Freatisch pakket
De freatische grondwaterstand is afhankelijk van het neerslagverloop, de bodemopbouw en de aard en omvang van afwatering- en ontwateringsvoorzieningen. Slecht doorlatende lagen als klei en veen belemmeren de interactie met het 1WVP en kunnen een lokale schijngrondwaterstand creëren. Bodemonderzoek dient uit te wijzen wat de lokale bodemgesteldheid is en wat de consequenties hiervoor zijn voor de freatische grondwaterstand en de toepasbaarheid van IT-riolen en wadi's. De grondwaterstroming in het omvangrijke plangebied varieert sterk als gevolg van de lokale geohydrologische situatie en is ten noorden van het spoor noordoostelijk en ten zuiden van het spoor Utrecht-Gouda zuidwestelijk gericht.

Op basis van deze kaart (figuur 3) wordt voor het plangebied, van noord naar zuid, de volgende gemiddelde seizoen variatie verwacht:

- droge periode, gemiddelde lage grondwaterstand (GLG) =tussen de NAP +0,00 en +0.10 m;
- gemiddeld periode, gemiddelde grondwaterstand (GGG) =tussen de NAP +0.10 en+0.30 m;
- natte periode, gemiddelde hoge grondwaterstand (GHG) =tussen de NAP +0.30 en+0.50 m;

Drooglegging en ontwateringsdiepte
Een droge ondergrond is een belangrijke randvoorwaarde voor het faciliteren van een bestemming van een gebied. Voldoende drooglegging en ontwateringsdiepte in een plangebied is van groot belang om overstroming (inundatie) en grondwateroverlast te voorkomen, juist bij de toepassing van een kelder.

De drooglegging, het verschil tussen maaiveld en streefpeil, dient conform de norm van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden minimaal 1,0 m te zijn. De ontwateringsdiepte, het hoogteverschil tussen maaiveld en de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG), dient conform de norm van de gemeente Utrecht minimaal 0,7 m te bedragen. Maaiveld ligt op NAP +2,00 m a+2,45 m. De GHG zit op max NAP +0,50. De minimale ontwateringsdiepte is dus 1,50 m. Er wordt voldaan aan de HDSR eis.



Figuur 4: Isohypsenkaart GGG gemiddelde grondwaterstand (bron: gemeente Utrecht).

3.5.8.8 Riolering

In de bestaande situatie in het plangebied van het Beurskwartier wordt in het rioolstelsel hemelwater en vuilwater in één buis ingezameld, het is een gemengd rioolstelsel. Dit afvalwater wordt door transportriolen onder vrij verval afgevoerd, via een zinkering onder de Leidsche rijn door, naar het rioolgemaal aan de lange Hagelstraat. De capaciteit van dit gemaal is voldoende om het rioolwater van huishoudens en bedrijven te verpompen en af te voeren naar het benedenstroomse rioolstelsel dat direct afstroomt richting de rioolwaterzuivering aan het Zandpad in Overvecht.

Bij hevige neerslag stort het overtollige water via riooloverstorten over op de Leidsche Rijn en het Merwedekanaal.

In de toekomst wordt in het Beurskwartier het afvalwater en hemelwater via aparte leidingen ingezameld, waarbij er geen neerslag meer wordt afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinrichting. Dit is conform de waterkwaliteitstrits 'gescheiden inzamelen-gescheiden afvoeren-gescheiden verwerken'.

Voor installatietechnische eisen voor leidingwerk binnen het perceel geldt het Bouwbesluit en de voorschriften in de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen. In de aanvraag voor een omgevingsvergunning moet het leidingplan voor riolering en hemelwater tot en met de grens van het terrein of erf zijn uitgewerkt. Voorschriften en instructies voor het aan (laten) sluiten op openbare voorzieningen voor de inzameling, transport of verwerking van afvalwater worden gesteld in de Omgevingsvergunning. Ondermeer worden voorschriften aan plaats, aanlegdiepte en diameter van leidingwerk ter plaatse van de grens van het erf in de omgevingsvergunning gesteld wanneer sprake is van aansluiting op openbare riolering en afvalwater.

Voor de afvoer of verwerking van huishoudelijk afvalwater, eventueel bedrijfsafvalwater, en hemelwater gelden de op de activiteit betrekking hebbende algemene lozingsregels van het Activiteitenbesluit Milieubeheer, het Besluit Lozen Afvalwater Huishoudens of het Besluit Lozen Buiten Inrichtingen.

3.5.8.9 Wateropgave

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is de wateropgave en de benodigde watercompensatie afhankelijk van de aard en omvang van de toename aan verhard, afvoerend oppervlak en van de omgang met het hemelwater. De exacte invulling van het terrein is nog onvoldoende bekend om de exacte afname of toename aan verhard oppervlak te bepalen. In het ontwerp van het gebied worden de uitgangspunten uit dit wateradvies vertaalt in een water robuust ontwerp. Bij dit proces wordt het waterschap betrokken.

Hemelwater dient waar mogelijk te worden geïnfiltreerd en niet te worden afgevoerd. Het doel is om 45 mm, gerekend over het verharde oppervlak zoals daken en bestrating, te kunnen bergen en ter plaatse te infiltreren. Met deze eis kan de herontwikkeling als klimaatklaar worden beschouwd. Voor particulier terrein, daken en openbare ruimte staat dit hieronder nader toegelicht.

De uitwerking van de bergingsopgave moet door de projectontwikkelaar ter toetsing worden voorgelegd aan de gemeente Utrecht en het Hoogheemraadschap .

Tevens dient het gebied zo ingericht te worden dat zelfs bij een zeer extreme regenbui er geen schade optreedt. Hieraan wordt voldaan, als een extreme bui van 80 mm in één uur, verwerkt kan worden zonder dat er schade optreedt in gebouwen en vitale infrastructuur en er ook geen gezond- en veiligheidsrisico's kunnen optreden. Dit staat hieronder verder toegelicht.

Hemelwater op particulier terrein
Het ambitieniveau van de Gemeente Utrecht en het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden ten aanzien van klimaat, water en duurzaamheid ligt hoog. Vanwege dit hoge ambitieniveau stellen we als gemeente Utrecht als eis aan de projectontwikkelaars van de nieuwe bouwkavels, dat regenwater volledig geborgen dient te worden op eigen terrein. Nuttig gebruik van neerslag in het beurskwartier voor de vochtvoorziening van beplanting en bomen is kansrijk. Op de daken en in de binnentuinen moet zoveel regenwater worden vastgehouden dat dak- en binnentuinen ook in droge periodes over voldoende water beschikken. Er wordt aan voldaan, als er een buffercapaciteit wordt gerealiseerd van 45 mm ten opzichte van het aanwezige verharde oppervlak. Dit is conform het op handen zijnde nieuwe plan watertaken van de Gemeente Utrecht.

Hemelwater op daken
Groene daken leveren buiten de esthetische waarde en biodiversiteit een goede bijdrage voor de waterhuishouding, vanwege het grote waterbergend vermogen. Daarnaast gaat vergroening van daken hittestress tegen, vanwege de verkoeling die ontstaat door verdamping van de vegetatie. Daarnaast werken groene daken extra isolerend.

Hemelwater in openbare ruimte
Ook voor de openbare ruimte geldt dat er zoveel mogelijk regenwater vasthouden en nuttig gebruikt moet worden voor het aanwezige groen door infiltratie in de bodem via boven- of ondergrondse infiltratievoorzieningen. Het streven is op jaarbasis om 99% van de neerslag te infiltreren en vast te houden in de bodem. De benodigde bergingscapaciteit is sterk afhankelijk van de infiltratiecapaciteit van de bodem. Bij het ontbreken van infiltratiecapaciteit wordt er in het openbare gebied een berging gevraagd van 45 mm ten opzichte van het verharde oppervlak (o.a. wegen en parkeerplaatsen), zodat er slechts eenmaal per tien jaar regenwater afgewenteld hoeft te worden op de watergangen in de directe omgeving, zoals de Veilinghaven en Merwedekanaal.

De benodigde waterberging kan verschillende vormen krijgen. Door halfverharding, ondergronds door middel van bijvoorbeeld infiltratiekratten en/of bovengronds door het aanleggen van wadi's en/of open water.

Tegengaan wateroverlast en schade bij extreme buien in openbaar gebied
Het gebied wordt zo ingericht, dat zelfs bij een zeer extreme regenbui, er geen schade optreedt. Hieraan wordt voldaan als een extreme bui van 80 mm in één uur verwerkt kan worden zonder dat er schade optreedt in gebouwen en vitale infrastructuur, zoals nutsvoorzieningen, door instromend regenwater en er ook geen gezond- en veiligheidsrisico's kunnen optreden, zoals bijvoorbeeld door opdrijvende putdeksels. Straten en publieke ruimtes moeten binnen 3 uur na de bui weer toegankelijk zijn. Dit heeft als consequentie dat waterafvoer niet alleen ondergronds maar ook bovengronds afgevoerd moet kunnen worden. Het straatprofiel heeft bij de maatgevende neerslag van 80 mm/u ook een bergende en afvoerende functie voor regenwater. Het straatprofiel moet dan ook zodanig worden ingericht dan de afvoerende functie mogelijk is.

Waterkwaliteit
Het hemelwater van dakoppervlak en erfverharding kan direct worden afgevoerd naar de infiltratievoorziening. Op deze manier wordt het hemelwater op een natuurlijke wijze gezuiverd.

Om vervuiling van afstromend hemelwater en verslechtering van de waterkwaliteit te voorkomen, dienen geen uitlogende bouwmaterialen (zoals zink, lood en koper) te worden toegepast voor dak, dakgoot en regenpijp.

De waterkwaliteit van, mogelijk te realiseren, open water in het gebied dient te voldoen aan het streefbeeld zichtbaar conform het regionaal afvalwaterketen beleid (RAB) 2014. Dit betekent beperkte hoeveelheid kroos/algen, voldoende doorzicht, enkele ondergedoken of drijfbladplanten en weinig zwerfvuil.

Criterium	Winnet score			
	Laag	Zichtbaar	Levendig	Natuurlijk
Bedekkingspercentage algen en/of kroos	> 25%	< 25%	< 10%	< 5%
Doorzicht*	< 20 cm	> 20 cm	> 40 cm	> 60 cm
Aantal soorten ondergedoken of drijfbladplanten	0	1 t/m 3	4 t/m 5	6 en meer
Zwerfvuil	Er ligt veel zwerfvuil in het water > 10 stuks per 100 m2	Er ligt weinig zwerfvuil in het water < 10 stuks per 100 m2	Er ligt weinig zwerfvuil in het water < 10 stuks per 100 m2	Er ligt weinig zwerfvuil in het water < 10 stuks per 100 m2

3.5.8.10 Klimaatadaptatie
Het klimaat verandert: hogere temperaturen, een sneller stijgende zeespiegel, nattere winters, heftigere buien en kans op drogere zomers. Daar moeten we in de toekomst in Nederland rekening mee houden. De verwachting van het KNMI is dat het klimaat in Nederland in 2050 ongeveer overeen zal komen met het huidige klimaat in Zuid-Frankrijk. Maar ook nu al is de klimaatverandering merkbaar.

Extreme neerslag, droogte en hitte kunnen leiden tot maatschappelijke ontwrichting. Dit geeft aanleiding om aanpassing van de inrichting van de bebouwde omgeving aan het veranderende klimaat te agenderen en aan te werken. Dit beleid is vorig jaar vastgelegd in de Deltabeslissing voor Nederland. In de deltabeslissing Ruimtelijke adaptatie heeft het Deltaprogramma voorstellen opgenomen om de ruimtelijke inrichting van Nederland klimaatbestendig en water-robuust te maken. Alle overheden en marktpartijen zijn daar samen verantwoordelijk voor. De Deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie heeft als doel:

- Uiterlijk in 2020 zijn ruimtelijke ingrepen klimaatbestendig opgebouwd en getoetst.
- De bebouwde omgeving is in 2050 nog steeds aantrekkelijk om te leven;

Gemeente Utrecht heeft samen met de andere overheden deze deltabeslissing onderschreven en werkt samen in de Coalitie Regio Utrecht aan de opgaven.

Klimaatverandering heeft effecten op grote schaal maar ook op de kleine schaal van een stad. Door de toenemende hoeveelheid verharding in steden wordt het steeds moeilijker om water makkelijk weg te krijgen. Daarom wordt geappelleerd aan een duurzame manier van bouwen waar klimaatadaptie een onderdeel van is. Om wateroverlast tegen te gaan kan er gedacht worden aan toepassen van groene daken en daarmee het water vertraagd af te voeren. Om droogte tegen te gaan kan er gedacht worden aan zoveel mogelijk water bergen en infiltreren. Om hitte tegen te gaan kan er gedacht worden aan veel bomen (schaduw) in het plangebied zetten.

Ten behoeve van het klimaatbestendig maken van het toekomstige beurskwartier dient te worden geanticipeerd op de klimaatveranderingen beschreven in klimaatscenario's van het KNMI. Het gaat hierbij om hittestress, droogte, overlast en overstroming. Hiervoor heeft de Gemeente Utrecht met andere

overheden een stresstest opgesteld. Deze stresstest is in te zien via de website: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/duurzame-stad/voorbereiden-op-klimaatverandering/

3.5.8.11 De Foreest

Het plangebied van het bestemmingsplan is uitgebreid met De Foreest.

Voor het uitbreidingsgebied gelden voor oppervlaktewater, grondwater en riolering dezelfde specifieke kenmerken als het oorspronkelijke plangebied.

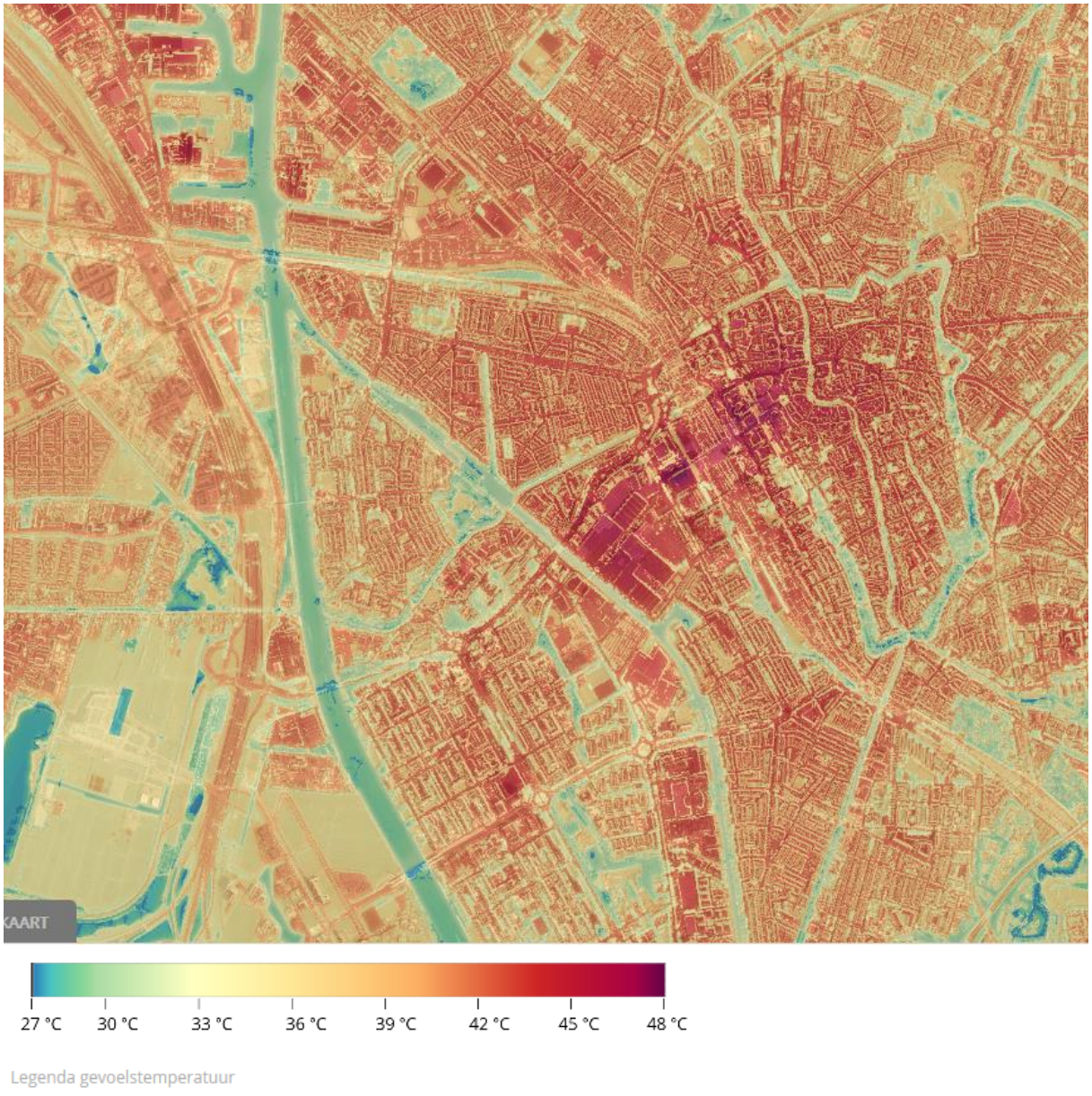
Voor het bouwrijp maken moet de bestaande riolering in de Croeselaan verlegd worden.

De bouwplot heeft een totaal oppervlak van circa 2000 m^2 waarvan op dit moment circa 245 m^2 niet verhard is.

De volledige bouwplot zal worden ingericht waardoor er weinig ruimte is voor groen.

Toch is de ambitie in het beurskwartier hoog waar het gaat om klimaatadaptief inrichten. Groen is belangrijk voor een klimaatadaptieve inrichting. Groene daken beperken de hittestress en hebben een groot bergend vermogen voor hemelwater waardoor de stad beter bestand is tegen extreme neerslag.

Het gebied is, zoals in de stresstest is aangetoond, erg gevoelig voor hittestress.



Figuur 5: Hittestresskaart, gevoelstemperatuur binnenstad ten opzichte van de buitengebied duidelijk zichtbaar

3.5.8.12 Wateropgave De Foreest

Voor het onderdeel water is de ambitie om 45 mm neerslag vast te houden binnen het plangebied door te bergen en te infiltreren. Dit geldt ook voor De Foreest.

3.5.8.13 Uitkomsten van het overleg met de waterbeheerder

Bij het opstellen van het advies 'toetst' het waterschap of het plan aan de criteria voor de waterhuishouding voldoet. Als algemeen criterium voor ruimtelijke plannen geldt dat minimaal het stand-still-uitgangspunt moet worden gehanteerd, wat betekent dat de waterhuishouding niet mag verslechteren. In dit geval gaat het om een bestemmingsplan, waarbij aan dat uitgangspunt kan worden voldaan bij de verdere uitwerkingen.

Het waterschap heeft in de aanloop naar dit bestemmingsplan aangegeven akkoord te zijn met de inhoud van de waterparagraaf. Zie ook paragraaf 3.8.3.

3.5.9 Archeologie

3.5.9.1 Kader

In 1992 heeft Nederland het Europese Verdrag van Malta ondertekend en in 1998 geratificeerd. Doel van dit verdrag is een betere bescherming van het Europese archeologische erfgoed door een structurele inpassing van de archeologie in ruimtelijke ordeningstrajecten. Eén van de belangrijkste uitgangspunten van het Verdrag van Malta is dat archeologische waarden zoveel mogelijk in situ in de bodem bewaard dienen te blijven. Alleen als behoud in situ niet mogelijk is, wordt overgegaan tot behoud van de archeologische informatie ex situ, door middel van opgraven en bewaren in depot. Een ander uitgangspunt is dat het onderzoek naar de aanwezigheid van archeologische waarden in een zo vroeg mogelijk stadium dient plaats te vinden, zodat hiermee bij de planontwikkeling rekening gehouden kan worden. Een derde uitgangspunt is het 'de verstoorder betaalt principe'. Alle kosten die samenhangen met archeologisch onderzoek dienen worden betaald door de initiatiefnemer van de geplande bodemingrepen. Ten slotte richt het Verdrag van Malta zich tevens op een toename van kennis, herkenbaarheid en beleefbaarheid van het archeologische erfgoed.

Op 1 juli 2016 is de Erfgoedwet ingegaan. Deze wet heeft betrekking op archeologie op het land en onder water. Samen met de toekomstige Omgevingswet maakt de Erfgoedwet een integrale bescherming van ons cultureel erfgoed mogelijk. Op grond van Hoofdstuk 9 Overgangsrecht blijft artikel 38a van de Monumentenwet 1988 van toepassing tot inwerkingtreding van de Omgevingswet. Artikel 38a schrijft voor dat in een bestemmingsplan rekening moet worden gehouden met in de grond te aanwezige dan wel te verwachten archeologische resten.

3.5.9.2 Verordening en bestemmingsplan

De gemeente Utrecht heeft ervoor gekozen ter bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen een verordening op te stellen voor het hele grondgebied van de gemeente. In de verordening op de archeologische monumentenzorg is een vergunningenstelsel opgenomen ter bescherming van het archeologische erfgoed, waarmee de wettelijk vereiste bescherming kan worden geboden. In bestemmingsplannen wordt verwezen naar de verordening en een regel opgenomen (dubbelbestemming Waarde - Archeologie). In deze dubbelbestemming is opgenomen dat de voor Waarde- archeologie aangewezen gronden mede zijn bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachtingen. Met deze specifieke gebruiksregel wordt geregeld dat onder een met het bestemmingsplan strijdig gebruik in ieder geval wordt begrepen het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg. Door de verordening en de daarbij behorende archeologische waardenkaart is de bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen in de bodem van de gemeente Utrecht gewaarborgd en zijn verstoringen van de bodem vanaf een op de archeologische waardenkaart aangegeven oppervlakte en diepte vergunningplichtig.

3.5.9.3 Archeologische waardenkaart

De Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht ligt ten grondslag aan de verordening op de archeologische Monumentenzorg. Deze waardenkaart is geënt op de Indicatieve Kaart Archeologische Waarde (IKAW) van de provincie en op de kennis en ervaring opgedaan in tientallen jaren archeologisch onderzoek in de stad. Hij geeft inzicht in de ligging van beschermde archeologische rijksmonumenten, gebieden van hoge archeologische waarde, gebieden van hoge archeologische verwachting en gebieden van archeologische verwachting en bij welk te verstoren oppervlakte en diepte een vergunningsplicht geldt. In de op de waardenkaart aangeduide gebieden waar een vergunningplicht geldt zal van toekomstige initiatiefnemers tot bodemverstorende activiteiten een inspanning vereist worden om resten uit het verleden op te laten sporen en zo nodig veilig te stellen.

Beschermde archeologische rijksmonumenten worden op grond van de Erfgoedwet beschermd. Op grond van Hoofdstuk 9 Overgangsrecht blijven paragraaf 2 en 3 van hoofdstuk II van de Monumentenwet 1988 van toepassing tot inwerkingtreding van de Omgevingswet. Hierin staat dat aantasting van de beschermde archeologische monumenten niet is toegestaan. Voor wijziging, sloop of verwijdering van een archeologisch Rijksmonument moet een vergunning worden aangevraagd waarop de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed beslist.

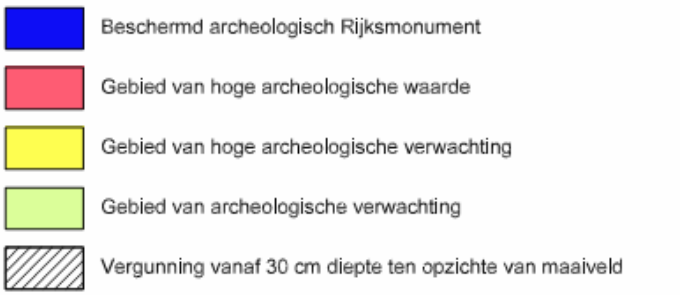
Gebieden van hoge archeologische waarde (rood) zijn gebieden waarvan bekend is dat er archeologische waarden zijn, maar die niet beschermd zijn als archeologisch rijks- of gemeentelijk monument. Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 50 m2 en dieper dan 50 cm. Gebieden van hoge archeologische verwachting (geel) zijn zones waar op grond van eerder uitgevoerd archeologisch onderzoek dan wel op basis van historisch geografisch onderzoek archeologische waarden te verwachten zijn (er wordt een middelhoge tot hoge dichtheid aan archeologische vondsten of sporen verwacht). Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 100 m2 en dieper dan 50 cm. Bij gebieden met een archeologische verwachting (groen) zijn de verwachtingen lager (er wordt een middelhoge dichtheid aan archeologische vondsten of sporen verwacht). Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 1.000 m2 en dieper dan 50 cm. Daarnaast zijn op de kaart witte gebieden aangewezen. Voor deze zones geldt geen verwachting en geen vergunningstelsel.

3.5.9.4 Plandeel Beurskwartier 1

Het plandeel bevindt zich op de gemeentelijke archeologische waardenkaart in een gebied van archeologische verwachting (groen) en hoge archeologische verwachting (geel). In gebieden waar een archeologische verwachting (groen) geldt, dient op grond van de Verordening Archeologische Monumentenzorg van gemeente Utrecht bij grondroerende werkzaamheden van meer dan 1.000 m^2 een vergunning aangevraagd te worden. In gebieden waar een hoge archeologische verwachting (geel) geldt, dient op grond van de Verordening Archeologische Monumentenzorg van gemeente Utrecht bij grondroerende werkzaamheden van meer dan 100 m^2 een vergunning aangevraagd te worden.

De archeologische verwachting (groen) is gebaseerd op de ligging van dit gebied oude stroomgordel van de Rijn, waarop bewoningssporen vanaf de prehistorie kunnen worden aangetroffen. De hoge archeologische verwachting (geel) is gebaseerd op de loop van de Oude Rijn en doorkruist het plangebied (oost-west). Binnen het plandeel zijn mogelijk (rest)geulen uit de romeinse tijd en/of middeleeuwen in de ondergrond aanwezig. Ook resten van het historische Lijnpad en historische bebouwing kunnen binnen dit plangebied worden verwacht.

Globale ligging plandeel in uitsnede Archeologische waardenkaart gemeente Utrecht



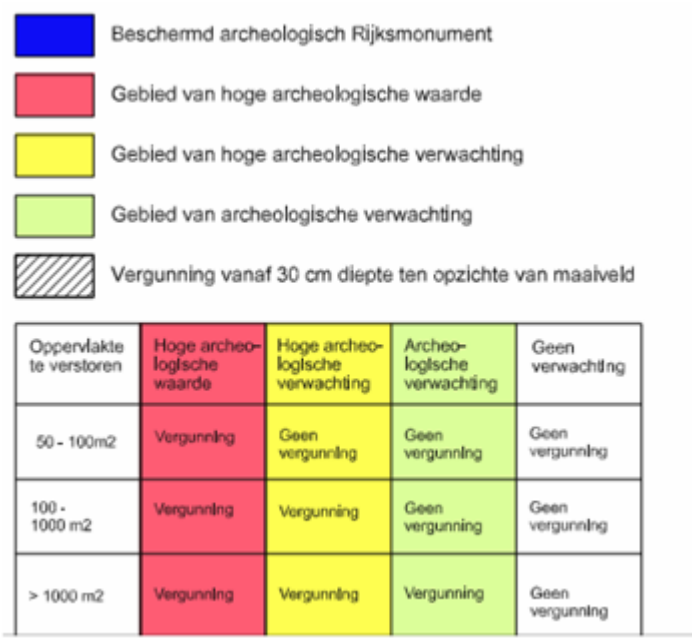
Oppervlakte te verstoren	Hoge archeologische waarde	Hoge archeologische verwachting	Archeologische verwachting	Geen verwachting
50 - 100m2	Vergunning	Geen vergunning	Geen vergunning	Geen vergunning
100 - 1000 m2	Vergunning	Vergunning	Geen vergunning	Geen vergunning
> 1000 m2	Vergunning	Vergunning	Vergunning	Geen vergunning

Legenda archeologische waardenkaart gemeente Utrecht

3.5.9.5 Plandeel De Foreest

Het plandeel bevindt zich op de gemeentelijke archeologische waardenkaart in een gebied van archeologische verwachting (groen). In gebieden waar een archeologische verwachting (groen) geldt, dient op grond van de Verordening Archeologische Monumentenzorg van gemeente Utrecht bij grondroerende werkzaamheden van meer dan 1.000 m^2 en dieper dan 50 cm beneden maaiveld een vergunning aangevraagd te worden.

De archeologische verwachting (groen) is gebaseerd op de ligging van dit gebied op een oude stroomgordel van de Rijn, waarop bewoningssporen vanaf de prehistorie kunnen worden aangetroffen. Binnen het plandeel is mogelijk een middeleeuwse (rest)geul in de ondergrond aanwezig. Ook resten van het historische Lijnpad en historische bebouwing kunnen binnen dit plangebied worden verwacht.



Legenda archeologische waardenkaart gemeente Utrecht

3.6 Kabels, leidingen en straalpaden

In het plangebied zijn geen kabels en leidingen aanwezig waarvoor een beschermende regeling in het plan moet worden opgenomen. Ook is er geen sprake van straalpaden die tot een hoogtebeperking van de bebouwing moeten leiden.

3.7 Economische uitvoerbaarheid

3.7.1 Inleiding

Dit bestemmingsplan heeft betrekking op de integrale gebiedsontwikkeling van het plangebied Beurskwartier 1 en de locatie De Foreest. M.b.t. dit plangebied faciliteert dit bestemmingsplan de ontwikkeling van wonen, voorzieningen en kantoren.

3.7.2 Financiële uitvoerbaarheid

De gemeente heeft of verwerft de eigendom van de gronden die nodig zijn voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

Voor de integrale gebiedsontwikkeling van het plangebied Beurskwartier 1 is op basis van de beschreven uitgangspunten een grondexploitatie gemaakt. In deze grondexploitatie worden de kosten en opbrengsten geraamd, en wordt het verwachte resultaat van de gebiedsontwikkeling bepaald. De opbrengsten worden gerealiseerd door de verkoop van bouwgrond ten behoeve van wonen, kantoren, horeca en andere voorzieningen. De hoogte van deze opbrengsten is geraamd.

De kosten worden met name bepaald door de grondverwerving, het bouw- en woonrijp maken van de locatie, de kosten van planontwikkeling en bijdragen aan kosten buiten het plangebied. De kosten van grondverwerving zijn geraamd o.b.v. taxaties. De kosten van bouw- en woonrijp maken (en bovenwijkse voorzieningen) zijn geraamd door het ingenieursbureau van de gemeente. De gemeente heeft zelf de kosten van planontwikkeling geraamd.
Om een inschatting te krijgen de mogelijk te betalen planschadevergoedingen, heeft de gemeente een deskundige gevraagd om planschaderisicoanalyses te maken voor het plandeel Beurskwartier (bijlage 23, rapport van De Bont, adviesbureau bestuursrechtelijke schadevergoedingen, 23 januari 2020) en voor het plandeel De Foreest (bijlage 24, rapport van De Bont, adviesbureau bestuursrechtelijke schadevergoedingen, 23 april 2020). Uit deze rapporten blijkt dat er enige planschade te verwachten valt. De kosten zijn opgenomen in de grondexploitatie.

Om de effecten van rente en inflatie te bepalen, zijn de kosten en opbrengsten gefaseerd in de tijd. Belangrijke uitgangspunten hierbij zijn de doorlooptijd van procedures, beschikbaarheid van gronden en de ingeschatte opname van bouwkavels door de markt.

De conclusie van de grondexploitatie is dat de kosten worden gedekt door de opbrengsten van deze gebiedsontwikkeling. Dit bestemmingsplan is daarmee financieel uitvoerbaar.

3.7.3 Economische uitvoerbaarheid

Door de ontwikkeling van dit gebied wordt een bijdrage geleverd aan de behoefte aan binnenstedelijke woningen en voorzieningen. De omvang van deze behoefte is groot. De afzetbaarheid van de wooneenheden vormt geen belemmering voor de realisatie en voortgang van het project. De realiseerbaarheid van het project binnen de voorgestane planperiode is hiermee voldoende aangetoond.

3.7.4 Planschade

Naast de kosten voor het maken van het bestemmingsplan moet een inschatting worden gemaakt van het risico van planschade. De gemeente heeft daarom een planschaderisico-inventarisatie laten opstellen. Eventuele kosten van planschade zijn voor rekening van de gemeentelijke grondexploitatie, en worden dus gedekt uit de opbrengsten van de ontwikkeling.

De ontwikkeling van De Foreest wordt in nauwe samenwerking met Rabobank uitgewerkt. Eventuele planschade zal daarbij besproken worden en zo nodig betrokken worden in de exploitatieopzet. De impact op de omliggende woningen is beperkt. In de exploitatie wordt naar aanleiding van de quick scan rekening gehouden met enige kosten.

3.7.5 Exploitatieplan

Het kostenverhaal is via gronduitgifte verzekerd. Er is bij dit bestemmingsplan dan ook geen noodzaak een exploitatieplan op te stellen.

3.8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

3.8.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Het plan is aan een aantal instanties toegezonden voor reactie als bedoeld in art 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. In deze paragraaf zijn de reacties weergegeven met daarbij, per onderdeel en cursief, de beantwoording ervan.

3.8.2 Provincie

De provincie heeft laten weten geen opmerkingen te hebben bij het bestemmingsplan.

3.8.3 HDSR

HDSR heeft aangegeven akkoord te zijn met de waterparagraaf van het plan.

Bij de verdere uitwerkingen van het bestemmingsplan zal HDSR worden betrokken.

3.9 Handhaving

Doel handhavend optreden

Door handhaving controleert de overheid of burgers, bedrijven en bijvoorbeeld overheidsorganen zich aan de wet- en regelgeving houden. Onder handhaving wordt verstaan het door controle (toezicht en opsporing) en het toepassen (of dreigen daarmee) van bestuursrechtelijke sancties, bereiken dat het bepaalde bij of krachtens enig wettelijk voorschrift wordt nageleefd. De handhaving van de van toepassing zijnde regeling binnen de gemeente Utrecht, wordt uitgevoerd door diverse diensten en afdelingen. Zo wordt namens het college onder andere gehandhaafd op de regels van voorliggend bestemmingsplan. Dit betekent dat de regels voor wat betreft het gebruik en de bebouwingsregels worden gehandhaafd. Dit gebeurt veelal door toetsing tijdens het behandelen van de aanvragen om omgevingsvergunning, maar kan ook gebeuren als gevolg van toezicht tijdens de uitvoering van de bouw of op grond van een eigen constatering indien een bouwwerk of een perceel in strijd met het bestemmingsplan wordt gebruikt. Indien er bijvoorbeeld sprake is van illegale ingebruikname van gemeentelijke grond, dan zal hiertegen worden opgetreden. Het doel van het handhavend optreden van de gemeente is niet direct gekoppeld aan de noodzaak van een actueel bestemmingplan. Voor de bewoners van het plangebied is duidelijk waar zij aan toe zijn (qua bouwen, zoals bijvoorbeeld uitbreiding van de woning, en qua gebruik), maar het niet handhaven haalt de effectiviteit van een actueel bestemmingsplan onderuit. De toegevoegde waarde van het verlenen van een omgevingsvergunning voor een vrijstaand bijbehorend bouwwerk is niet groot, indien er op andere plaatsen - zonder vergunning - vrijstaande bijbehorende bouwwerken zijn geplaatst. Dit wordt nog eens problematischer zodra een omgevingsvergunning wordt geweigerd, terwijl diverse vergelijkbare bouwwerken reeds illegaal zijn geplaatst. In dit laatste geval is de roep om handhavend op te treden dan ook het grootst.

Wijze van handhaven

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht heeft het college een tweetal instrumenten bij handhaving van bestemmingsplannen tot haar beschikking: bestuursdwang en dwangsom. Bij het toepassen van bestuursdwang wordt de overtreding (het geconstateerde illegale bouwwerk c.q. gebruik) ongedaan gemaakt op kosten van de overtreder. Dit kan betekenen dat een bouwwerk door de gemeente wordt afgebroken en de kosten van bijvoorbeeld de aannemer en de gemeentelijke kosten op de overtreder worden verhaald. Het is tevens mogelijk om, indien er zonder omgevingsvergunning wordt gebouwd en de bouw wordt stilgelegd door middel van een bouwstop, de bouwmaterialen weg te slepen en elders op te slaan. Het opleggen van een last onder dwangsom betekent bijvoorbeeld dat het illegale gebruik moet worden gestaakt binnen een door het college gestelde termijn. Overschrijdt men de termijn, dan zal de dwangsom in rekening worden gebracht bij de overtreder. Doel van de dwangsom is het onaantrekkelijk maken van het voortzetten van de geconstateerde overtreding. De dwangsom zal dan ook in relatie moeten staan aan (en zal derhalve altijd hoger zijn dan) het voordeel dat de overtreder heeft bij het voortzetten van de illegaliteit. In het plangebied zal handhavend worden opgetreden tegen het illegale gebruik van bouwwerken en percelen. Bijvoorbeeld het verhuren van opslagruimte ten behoeve van de stalling van caravans, maar ook het gebruik van een winkel als café. Verder zal er bij de bouw worden gecontroleerd op de uitvoering van verleende omgevingsvergunningen. Uiteraard zal er ook gecontroleerd worden of, in het geval van een geweigerde omgevingsvergunning voor een woning, de betreffende woning niet alsnog wordt gebouwd. Voorts zal de gemeente toezien op - onder de Wet milieubeheer vallende - bedrijven. Dit vloeit voort uit de regels van het bestemmingsplan. Indien er immers ter plaatse een bedrijfsactiviteit plaats mag vinden, zal dit qua gebruik (intensiteit en hinder) gehandhaafd worden.

3.10 Conclusie

Er zijn geen belemmeringen voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

Bijlagen toelichting

Bijlage 1 Belangrijkste wettelijke bepalingen

Bijlage 2 Watertoets

Bijlage 3 Externe veiligheid, advies RUD

Bijlage 4 Externe veiligheid, onderzoek

Bijlage 5 Luchtkwaliteit, beoordeling

Bijlage 6 Stikstofdepositie, onderzoek

Bijlage 7 Akoestisch onderzoek

Bijlage 8 Geluidcontouren Jaarbeurs

Bijlage 9 Ecologie, quick scan

Bijlage 10 Natuurtoets De Foreest, quick scan

Bijlage 11 Vleermuisonderzoek

Bijlage 12 Geluid weg en spoor, onderzoek

Bijlage 13 Tabel berekening parkeernorm

Bijlage 14 Rapport doorstroming Busbaan Dichterswijk

Bijlage 15 Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein

Bijlage 16 Actualisatie aanvullend MER Stationsgebied

Bijlage 17 Aanmeldnotitie Bestemmingsplan Beurskwartier 1 (29 juni 2020)

Bijlage 18 Quick scan natuurtoets Jan van Foreeststraat

Bijlage 19 Naar toekomstbestendige werklocaties in de regio U16, Stec Groep, 17 maart 2020

Bijlage 20 Gebiedsprofielen werklocaties Utrecht, Stec Groep, 23 maart 2020

Bijlage 21 Laddertoets voorzieningen Utrecht Beurskwartier

Bijlage 22 Verkennende bezonningsstudie (mei 2021)

Bijlage 23 Planschaderisicoanalyse Beurskwartier 1

Bijlage 24 Planschaderisicoanalyse De Foreest

NL.IMRO.0344.BPCHWBEURSKWARTIE1-VA01.dgn

Plangebied

Plangebiedgrens

Bestemmingen

G — Groen

V-VB — Verkeer - Verblijfsgebied

W — Wonen

WG — Woongebied

Gebiedsaanduidingen

av-2 — overige zone - archeologische verwachting 2

av-6 — overige zone - archeologische verwachting 6

Maatvoeringaanduidingen

maatvoeringsvlak

maximum bouwhoogte (m)

Chw bestemmingsplan

Beurskwartier 1

Verbeelding

BLAD 1

Hierbij horen de regels van

Plannaam	Planfase	Datum	Plannaam	Planfase	Datum
Ontwerp	fase 1	11-09-2020	terwijl	fase 3	
Vaststelling	fase 2		onherroepelijk	fase 4	

De digitale versie van de verbeelding is authentiek en rechtsgeldig boven alle andere versies.
Zie voor de digitale versie de website http://www.ruimtelijkeplannen.nl en/of http://0344.vuputdraver.nl

identificatie (pkn) van het plan (Bestandsnaam)	
NL.IMRO.0344.BPCHWBEURSKWARTIE1-VA01.dgn	
ontwerpnummer	
wijk	
projectnaam(BI)	
subdirectory	
schaal	1: 1000
printplot	
datum	07-04-2021
datum	

Gemeente Utrecht / Ontwikkelorganisatie Ruimte / Stadsplateau 1 / 3521 AZ / Postbus 8406 / 3503 RK / Utrecht / Tel. 030-2860000

De officiële, digitale versie van het bestemmingsplan bekijken

De wettelijk geldende versie van het bestemmingsplan kunt u bekijken met de web-applicatie RoPubliceer.

Link naar RoPubliceer: Chw bestemmingsplan Beurskwartier 1

Toelichting

De website

De website opent met een scherm waarin de algemene gegevens van het bestemmingsplan staan.

In het linker vlak kunt u op *plan digitaal raadplegen* klikken om de plankaart (verbeelding) te zien. Als u vervolgens op een bestemming klikt (gekleurd vlak binnen de bolletjeslijn), ziet u rechtsboven een met een stippellijn aangegeven kader waarin de hyperlinks naar de bijbehorende regels Ook ziet u daar eventuele bijzonderheden.

De documenten van het bestemmingsplan kunt u bekijken en downloaden als u in het linker kader op *alle bijbehorende documenten tonen* klikt.

Het vaststellingsbesluit van de gemeenteraad

Een vaststellingsbesluit houdt in dat de gemeenteraad de digitale bestanden vaststelt die samen het bestemmingsplan vormen, zoals de plankaart (verbeelding), de regels, de koppeling tussen de kaart en de regels, de toelichting en de bijlagen.. Deze bestanden vormen samen het databestand NL.IMROxxxx.gml.

RoPubliceer leest het databestand uit en maakt het digitale bestemmingsplan met alle bijlagen en bijbehorende stukken raadpleegbaar.

Hekkelman Advocaten N.V.
Prins Bernhardstraat 1
6521 AA Nijmegen
www.hekkelman.nl

Postbus 1094
6501 BB Nijmegen
T 024 - 382 83 84
advocatuur@hekkelman.nl

Hekkelman advocaten | notarissen

Gemeente Utrecht
t.a.v. De heer W. van Gelder
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Per e-mail : w.van.gelder@utrecht.nl

Nijmegen, 16 april 2021

Ons kenmerk
Gemeente Utrecht/Advies bp. Beurskwartier
20210232 - - TL/is

Telefoonnummer
024 - 382 83 38

E-mail
t.lam@hekkelman.nl

Faxnummer
024 - 382 83 88

Geachte heer Van Gelder,

De gemeente bereidt het bestemmingsplan 'Beurskwartier I' voor. Het ontwerpbestemmingsplan heeft eind 2020 ter inzage gelegen. Er is een groot aantal zienswijzen ingekomen. In een deel van deze zienswijzen wordt naar voren gebracht dat artikel 5 van de planregels te flexibel en (daardoor) rechtsonzeker is.

In de ontwerp zienswijzennota is voorgesteld artikel 5 van de planregels te herformuleren. U heeft mij gevraagd mee te denken over een nieuwe redactie van het betreffende artikel en ook van artikel 6 van de planregels. Uitgangspunt daarbij is enerzijds het bieden van meer rechtszekerheid, terwijl anderzijds de insteek om meer flexibiliteit te bieden in tact blijft. In een aantal stappen zijn wij samen tot het eindresultaat gekomen dat is vastgelegd de concept planregels van 2 april 2021.

U heeft mij gevraagd in een beknopt advies toe te lichten dat de beide planregels juridisch met een redelijke kans op succes houdbaar zijn. Hieronder treft u deze toelichting aan.

Het bestemmingsplan 'Beurskwartier I' is een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte. Dat betekent dat gebruik gemaakt kan worden van de innovaties die in artikel 7c van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet zijn vastgelegd. Eén van die innovaties is dat gebruik wordt gekoppeld aan een binnenplanse omgevingsvergunning.

Deze innovatie komt er kort gezegd op neer dat in een ruime doeleindenomschrijving veel vormen van gebruik mogelijk worden gemaakt. Dat komt de flexibiliteit ten goede. Door al deze gebruiksmogelijkheden rechtstreeks toe te staan, zal er, vanwege het beginsel van planologische maximalisatie, sprake zijn van een aanzienlijke onderzoekslast, terwijl bovendien op voorhand vastgesteld moet worden dat alle gebruiksfuncties die toegestaan worden, onderling verenigbaar zijn. Ook dat veroorzaakt een extra onderzoekslast. Daar komt bij er veel (rechts)onzekerheid bestaat over de

Hekkelman advocaten en notarissen is de handelsnaam waaronder Hekkelman Advocaten N.V. (KvK nr. 09170462) en Hekkelman Notarissen N.V. (KvK nr. 09170507), beide statutair gevestigd te Nijmegen, ieder voor eigen rekening werken. Op onze dienstverlening zijn van toepassing de algemene voorwaarden (zie www.hekkelman.nl) waarin onder andere een beperking van de aansprakelijkheid is opgenomen.

toekomstige invulling van het plangebied, wat beroepsprocedures in de hand werkt.

In de nu voorgestelde planopzet worden deze nadelen van een globale ruime bestemmingsregeling ondervangen, door het starten van nieuwe activiteiten aan een omgevingsvergunningplicht te koppelen. In de nieuwe planregels is een binnenplans toetsingskader voor deze vergunningplicht vastgelegd.

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft een vergelijkbare planopzet inmiddels aanvaardbaar geoordeeld. Zie hierover de uitspraak van de Afdeling van 14 augustus 2019 over het omgevingsplan ´Buitengebied´ van de gemeente Boekel:

> *"16. (...) BMF stelt dat de betreffende bepalingen onvoldoende rechtszekerheid bieden, omdat op voorhand onduidelijk is wanneer aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan. BMF licht in dit verband toe dat sommige van deze voorwaarden open begrippen bevatten, zoals "onevenredige aantasting", "aanvaardbaar woon- en leefklimaat" en "geschikt voor de beoogde functie".*
> *(...)*
> *De Afdeling merkt in dit verband ten slotte op dat de rechtspraak die zij over reguliere bestemmingsplannen onder de Wet ruimtelijke ordening (hierna: de Wro) heeft gevormd, namelijk dat een nader afwegingsmoment omtrent het toegestane grondgebruik in geval van een bestemming bij recht niet is toegestaan - vergelijk bijvoorbeeld de uitspraak van 23 december 2015, ECLI:NL:RVS:2015:3971 -,* ***niet van toepassing is*** *op een vergunningstelsel als in een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte.".*[1]

In de planregels is verder gebruik gemaakt van de mogelijkheid om de uitoefening van de omgevingsvergunningbevoegdheid te koppelen aan wetsinterpreterende beleidsregels. Zie hierover artikel 5.6 van de planregels. In de rechtspraak is nog niet uitgekristalliseerd wat de precieze reikwijdte van deze mogelijkheid is. Uit de rechtspraak die er al wel is, volgt dat beleidsregels steeds gekoppeld moeten worden aan een open norm. Zie hierover de uitspraak Belvédèrepark Maastricht:

> *"21.1. In de artikelen 4.2.2, 5.2.2, 12.2, 13.2, 13.3, 19.1 en 20 van de planregels wordt verwezen naar de "Beleidsregel stedenbouwkundig kader Retailpark Belvédère". De raad heeft beoogd met gebruikmaking van artikel 7c, zesde lid, van het Besluit uitvoering Chw een planregeling vast te stellen die ertoe leidt dat bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning wordt getoetst aan de "Beleidsregel stedenbouwkundig kader Retailpark Belvédère". Volgens de raad zijn terzake in de planregels open normen opgenomen, die in de beleidsregels nader zijn uitgewerkt. Echter, wat in de "Beleidsregel stedenbouwkundig kader Retailpark Belvédère" zou zijn uitgewerkt tot een concrete normering, valt niet te herleiden tot terzake in de planregels opgenomen open normen. Daarom zijn de in de planregels opgenomen verwijzingen naar die beleidsregel in strijd met artikel 7c, zesde lid, van het Besluit uitvoering Chw."*

Uit bovenstaande rechtsoverweging volgt dat de beleidsregels te herleiden moeten zijn tot een in de planregels opgenomen open norm. In het betreffende bestemmingsplan ontbrak deze koppeling.

---

[1] AbRS 14 augustus 2019, ECLI:NL:RVS:2019:2772. Zie ook AbRS 19 augustus 2020, ECLI:NL:RVS:2020:2004, r.o. 19.2 e.v..

In artikel 5.6 van het bestemmingsplan 'Beurskwartier I' is in algemene zin een koppeling gelegd met de toetscriteria van artikel 5.5 van de planregels. Naar mijn oordeel wordt hiermee aan de door de Afdeling aangelegde maatstaf voldaan. Voor zover beroep wordt ingesteld en er op dit onderdeel beroepsgronden geformuleerd zouden worden, is het aan de bestuursrechter om over de rechtmatigheid van de gelegde koppeling te oordelen.

Het hiermee verband houdende procesrisico is naar mijn oordeel beperkt, omdat een eventueel op dit onderdeel gesignaleerd gebrek in een tussenuitspraak kan worden vastgelegd en met inachtneming van die uitspraak kan worden hersteld.

Omdat ik inschat dat de planregeling de toets der kritiek zal kunnen doorstaan, zie ik geen aanleiding in deze fase voor een alternatieve regeling te kiezen. Daarbij komt dat dat ook lastig is, omdat de inhoud van de beleidsregels nog niet bekend is. Dat zal op het moment dat het bestemmingsplan door de bestuursrechter wordt getoetst hoogst waarschijnlijk anders liggen. Aan de hand van die beleidsregels zullen eventuele discussiepunten op dit onderdeel wellicht getackeld kunnen worden.

Tot slot. De nieuwe planopzet wijkt op onderdelen af van de in de rechtspraak gebaande paden. Daarmee wordt invulling gegeven aan de wens van de wetgever om bestemmingsplannen en straks omgevingsplannen op een andere, meer flexibele wijze, vorm te geven. Maar tegelijkertijd neemt daarmee het procesrisco toe. Naar mijn inschatting zal de inhoud van de artikelen 5 en 6 van de planregels de rechterlijke toets kunnen doorstaan. Niettemin moet er rekening mee gehouden worden dat op één of meer (ondergeschikte) punten nog aanpassingen gedaan zullen moeten worden. De huidige beroepsprocedure biedt voldoende ruimte om binnen de kaders van een ingesteld beroep deze planaanpassingen zonder aanzienlijke vertraging door te voeren. Ik noem in dit verband de mogelijkheid om hangende de beroepsprocedure een gewijzigd vaststellingsbesluit te nemen (zie artikel 6:19 van de Algemene wet bestuursrecht) en de tussenuitspraak.

Voor de volledigheid wijs ik er nog wel op dat de gemeenteraad zal moeten kunnen onderbouwen dat de maximale invulling van de planregels voldoet aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening. Een beoordeling van het daarvoor uitgevoerde onderzoek valt buiten de scope van deze adviesopdracht.

Met vriendelijke groet,
Hekkelman Advocaten N.V.

T.E.P.A. Lam
advocaat

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Aagje Loef	**Datum**	26 mei 2021
Doorkiesnummer	030 - 28 63786	**Kenmerk**	7566267/2104142133-AL
E-mail	a.loef@utrecht.nl	**Onderwerp**	Bestemmingsplan en grondexploitatie Beurskwartier
Bijlage(n)	3 (zie overzicht onderaan)	**Beleidsveld**	Stationsgebied

Geachte leden van de raad,

Hierbij informeren wij u aanvullend op het raadsvoorstel Bestemmingsplan Beurskwartier 1 en grondexploitatie Beurskwartier over het volgende. Graag gaan we in deze brief iets dieper in over het proces en het Beurskwartier zelf, en welke kansen dit met zich meebrengt. Daarnaast lichten we toe wat dit voor de huidige (eigenaar)bewoners betekent en de relatie met De Foreest. Verder komt de grondexploitatie en de afwijzing van de Woningbouwimpuls aan de orde. We sluiten af met informatie over de komende participatie op het stedenbouwkundig plan.

Omgevingswet en Omgevingsvisie Beurskwartier-Lombokplein

Dit bestemmingsplan is volgens de nieuwe Omgevingswet vormgegeven en bevat enkel globale functies (bestemmingen). Dit betekent dat in dit bestemmingsplan slechts in hoofdlijnen is geregeld **welke** functies er kunnen komen en op welke manier deze gerealiseerd kunnen worden.
In het Stedenbouwkundig Plan dat we momenteel opstellen staat **waar en hoe** deze functies er komen.
Verder is dit bestemmingsplan puur en alleen de juridische vertaling van de Omgevingsvisie Beurskwartier-Lombokplein voor het plandeel Beurskwartier. Er zijn geen wijzigingen (voor zover van toepassing voor een bestemmingsplan) aangebracht ten opzichte van de door uw raad vastgestelde omgevingsvisie, behoudens op het gebied van parkeren waar het nieuwe parkeerbeleid, zoals vastgelegd in het addendum, is verwerkt. Hiervoor verwijs ik u naar de bijlage.

Beurskwartier: centrum van de toekomst

Het Beurskwartier wordt een splinternieuw stadsdeel in het centrum van Utrecht, gericht op bewoners die houden van stedelijk leven en die gericht zijn op lopen, fietsen, OV en, voorzover ze een auto nodig hebben, meer op autogebruik dan op autobezit. De spraakmakende en levendige groene wijk op loopafstand van Utrecht Centraal Station wordt autovrij. Voor de bewoners die een auto willen delen komt er ruimte voor elektrische deelauto's onder de bouwblokken; autobezitters in de wijk kunnen parkeren op loop- of fietsafstand. Het hoogstedelijke gebied krijgt grote en kleine publiekstrekkers, twee groene parken en iconische hoogbouw.

<u>Kansen voor Wonen</u>
Het toekomstige Beurskwartier biedt veel mensen een kans om in het centrum van Utrecht te gaan wonen, ongeacht inkomen of gezinssamenstelling. Er komen circa 3.000 woningen, waarvan **35%** sociale huurwoningen en **25%** woningen in het middensegment. Deze woningen worden zoveel

mogelijk gespreid over de verschillende bouwblokken in een mix van koop- en huurwoningen, tot een in het bestemmingsplan vastgelegd maximum van 3.384 woningen.
Het gemiddelde woningoppervlak is ten opzichte van de Omgevingsvisie naar boven bijgesteld om aan de gewenste woonkwaliteit van de Woonvisie te voldoen. Dat betekent dat we bij het opstellen van de grondexploitatie uitgaan van een lager aantal woningen ten opzichte van de Omgevingsvisie/het bestemmingsplan. Met de spreiding in de bouwblokken en de verhoging van het gemiddeld woningoppervlak wordt voldaan aan de motie Échte sociale huur (M2019/260).

Mix van functies in de bouwblokken
In Beurskwartier 1 is naast plek om te wonen, ook ruimte om te werken en te recreëren. Er is ruimte voor kantoren/werken tot maximaal 50.000 m2. Voor de invulling van de plinten is rekening gehouden met een maximaal metrage van 5.000 m2. Voor voorzieningen, zoals een basisschool, wordt rekening gehouden met een maximum van 10.000 m2. De nadere invulling daarvan wordt uitgewerkt in het Stedenbouwkundig Plan. De hoge ambities op onder andere het gebied van energie en circulariteit worden ook uitgewerkt in Stedenbouwkundig Plan. Daarin wordt bijvoorbeeld ook uw motie ‘Groene en blauwe verbindingen van en naar het Beurskwartier’ meegenomen.

Het gehele programma leidt tot een uniek hoogstedelijk woon- en leefmilieu. We streven ernaar om de verschillende functies in het gebied ook in tijd gefaseerd te realiseren, waardoor er ook gedurende de bouw al voorzieningen zijn en er zo een prettig leefklimaat ontstaat.

De Foreest

De ontwikkellocatie De Foreest, op de hoek van de Croeselaan en de Jan van Foreeststraat, is onderdeel van het bestemmingsplan Beurskwartier 1. De Foreest is toegevoegd aan het Beurskwartier om een extra locatie te creëren binnen het Beurskwartier 1 waar een aantal van de huidige bewoners van de panden van de Croeselaan e.o. – afhankelijk van hun huidige huursituatie - naartoe kan verhuizen.
Het plan voor De Foreest gaat uit van maximaal 60 woningen, waarvan minimaal **50%** sociale huurwoningen aangevuld met middeldure huurwoningen op basis van het actieplan Middenhuur. De nieuwe woningen voor de bewoners van de Croeselaan e.o. moeten gelijkwaardig (wat niet wil zeggen gelijk) zijn aan hun huidige woningen. We zijn hierover in nauw contact met de huidige huurders. Op dit moment gaan we uit van ongeveer 30 huishoudens, die in aanmerking komen voor een gelijkwaardige woning in De Foreest. Mocht blijken dat meer bewoners in aanmerking willen komen voor een woning in De Foreest, dan is hiervoor voldoende ruimte.

Op 28 maart 2019 is door uw raad besloten om voor De Foreest en voor de Rabolocatie één integraal stedenbouwkundig programma van eisen (SPvE) op te stellen. Op 3 december 2019 informeerden we u dat we voor De Foreest een bouwenvelop opstellen volgens het Utrechts Plan Proces. Het opstellen van de bouwenvelop gebeurt vooruitlopend op het SPvE voor de gehele Rabolocatie. Dit doen wij om zo snel mogelijk duidelijkheid te geven aan de betrokkenen. Aangezien de bouwenvelop vooruitloopt op het integrale SPvE, zal deze ter informatie met uw raad worden gedeeld. Deze bouwenvelop vormt straks onderdeel van het integrale SPvE voor de Rabolocatie.

Aandacht voor bewoners van de Croeselaan e.o.

Met de vaststelling van het bestemmingsplan wordt de sloop en transformatie van de panden aan de Croeselaan e.o. planologisch verankerd. Dat betekent dat de gemeente het proces kan starten voor het aankopen van de panden. Wij realiseren ons dat dit besluit een grote impact heeft voor veel bewoners en eigenaren van deze panden. Bewoners/eigenaren hebben in gesprekken met de gemeente aangegeven vooral behoefte te hebben aan duidelijkheid over hun situatie. Een vastgesteld bestemmingsplan komt daaraan tegemoet daar het een voorwaarde is om afspraken te kunnen maken over regelingen bij vertrek uit de panden en woningen.

Motie Zorgvuldig omgaan met bewoners Croeselaan
Eerder heeft u hier de motie ‘Zorgvuldig omgaan met huidige bewoners en eigenaren Croeselaan (M2017/243)’ aangenomen. Hierna geven we aan hoe we uitvoering geven aan deze motie.

De ontwikkeling van Beurskwartier 1 is een proces dat meerdere jaren duurt en dat leidt tot een transformatie van het gebied. Dat heeft gevolgen voor de huidige eigenaren van deze woningen en voor de huurders van deze woningen of voor de huurders van gevestigde bedrijfsruimten. Het goed begeleiden van eigenaren en huurders vraagt veel aandacht en een zorgvuldige aanpak. Daarom is een vast aanspreekpunt (contactpersoon) binnen de gemeente aangewezen. Bij diegene kunnen alle bewoners terecht met hun vragen.

Inmiddels zijn alle bewoners uitgenodigd voor een persoonlijk gesprek. Op 2 november 2020 is de uitnodiging hiervoor gestuurd. Daarna zijn in januari 2021 de bewoners, die we nog niet hadden gesproken, nogmaals per post en persoonlijk door van deur tot deur aan te bellen uitgenodigd voor een gesprek.

In totaal zijn er 37 persoonlijke gesprekken gevoerd: 20 huurders van een sociale en middeldure huurwoning, 11 huurders van een vrijesector huurwoning en 5 eigenaar-bewoners. Door de coronamaatregelen zijn de meeste gesprekken digitaal gevoerd, maar voor bewoners die geen toegang hebben tot digitale communicatiemiddelen of vanwege andere bijzondere omstandighedenzijn uitzonderingen gemaakt en vond het gesprek bij hun thuis plaats of op het Stadskantoor. Door deze hebben we een duidelijker beeld gekregen van de behoeften en zorgen van de bewoners van de Croeselaan.

In de gesprekken hebben de bewoners persoonlijk kennis kunnen maken met de projectmanagers van het Beurskwartier/De Foreest en de contactpersoon van de gemeente. In deze gesprekken deelden de bewoners hun vragen, zorgen en persoonlijke verhalen.

Zorgen die gedeeld werden door veel bewoners zijn:
- Onzekerheid rondom de planning van het Beurskwartier.
  Veel bewoners hebben genoeg van de onzekerheid en vertraging rondom de plannen van het Beurskwartier. De plannen voor het slopen/transformeren van de woningen spelen al meerdere jaren. De onzekerheid waarmee zij leven heeft een grote impact op hun woongenot en mentale welzijn. Zo worden huisrenovaties en investeringen (zoals een nieuwe keuken of vloer) uitgesteld.
- De langdurige overlast van de bouw.
  De bewoners aan de Croeselaan ervaren al lange tijd overlast van bouwprojecten in de omgeving. Het idee dat dit nog lang voortduurt, brengt veel zorgen met zich mee.
- De betekenis van ‘gelijkwaardig’.
  Deze zorg komt van huurders die in aanmerking komen voor De Foreest, met name de oppervlakte en de huurprijs van de toekomstige woning geven aanleiding tot veel vragen.

Om deze zorgen (deels) weg te kunnen nemen, is een Sociaal Afsprakenkader opgesteld.

Sociaal Afsprakenkader (SAK)

In het door ons college vastgestelde Sociaal Afsprakenkader Beurskwartier staat belangrijke informatie over de afspraken, regelingen en mogelijkheden die gelden voor de eigenaren en huurders van woningen. Bijvoorbeeld informatie over de peildatum, voorrang in De Foreest en Beurskwartier 1 en eventuele financiële vergoedingen, waarbij steeds het uitgangspunt is dat een royale en sociale optie is gekozen. Het SAK treedt in werking op het moment dat uw raad het bestemmingsplan vaststelt. Dit betekent dat uw raad wijzigingen kan voorstellen die daarin uiteraard nog kunnen worden verankerd.

In het SAK krijgt ook een aantal punten uit de motie M2017/243 een plek:

<u>Voorrangsregeling Beurskwartier 1</u>
Wanneer de eerste woningen eenmaal zijn gebouwd en in de verkoop of verhuur gaan, krijgen huurders, horeca-exploitanten en eigenaar-bewoners van de Croeselaan e.o. voorrang op een nieuwe woning of bedrijfsruimte in het Beurskwartier 1. Deze voorrangsregeling geldt ook voor huurders met een onzelfstandige woonruimte (woningdelers). Daarbij krijgen alle huurders van een sociale of middeldure huurwoning naar onze overtuiging een gelijkwaardige woning aangeboden in De Foreest. Het uitgangspunt van deze regeling is dat de huurders en eigenaar-bewoners de kans hebben

gekregen om te kunnen verhuizen naar Beurskwartier 1, voordat er gestart wordt met de sloop of transformatie van de Croeselaan. Op deze manier hoeven bewoners maar één keer te verhuizen.

Woonlastengarantie sociale en middeldure huur voor De Foreest
Woonlasten bestaan uit de huurprijs inclusief de kosten voor gas, water en licht (energierekening). Door de huidige woningmarkt en nieuwe regelgeving voor bijvoorbeeld toegankelijkheid en duurzaamheid (zoals woningisolatie) worden de nieuwe gebouwde sociale en middeldure huurwoningen met hogere huurprijs opgeleverd dan een aantal bewoners aan de Croeselaan e.o op dit moment betalen. Tegelijkertijd zorgt deze strengere regelgeving ook voor een lagere energierekening.

Daarom stellen we een woonlastengarantieregeling voor De Foreest op, ondanks dat een wettelijke recht op een woonlastengarantieregeling niet bestaat of verplicht is. We doen dat om de overgang naar de nieuwe mogelijk hogere woonlasten van de woning in De Foreest geleidelijk te laten verlopen. Wanneer huurders naar een woning met hogere woonlasten dan de huidige woning verhuizen, ontvangen ze gedurende maximaal 3 jaar een woonlastenbijdrage.

In het kort komt de regeling in het SAK neer op het volgende:
- Eigenaar-bewoners en hoofdhuurders met een regulier huurcontact hebben recht op Stadsvernieuwingsurgentie. De urgentie-status helpt om versneld een huurwoning te bemachtigen van een corporatie in Utrecht of de regio.
- Bewoners met een huidige sociale huur of middeldure huur krijgen een woning aangeboden in De Foreest;
- Bewoners met een huidige vrije sectorhuurwoning (hoger dan middeldure huur) kunnen voorrang krijgen op een vrije sectorhuur- of koopwoning in het Beurskwartier 1;
- Eigenaar-bewoners kunnen voorrang krijgen op een vrije sectorhuur- of koopwoning; en
- Huidige horecaondernemers krijgen voorrang op een horecapand in Beurskwartier 1.

Voor de volledige regeling verwijzen we u naar het bijgevoegde Sociale Afsprakenkader.

Tevens hebben wij het SAK, als wijze van uitvoering van uw motie, laten toetsen door een deskundige om er zeker van te zijn dat we zorgvuldig met iedereen omgaan. De conclusie van de deskundige is dat de regeling in het SAK voldoet aan de rechten die de betreffende bewoners en eigenaren hebben op grond van de wettelijke bepalingen uit het huurrecht of het onteigeningsrecht en dat de gemeente daarnaast nog een aantal aanvullende waarborgen biedt aan bewoners, en horeca-exploitanten gericht op het vrijwillig en tijdig vinden van vervangende en passende woon- c.q. bedrijfsruimte.
De bevindingen van deze deskundige zijn als bijlage aan deze brief toegevoegd.

Grondexploitatie en Woningbouwimpuls

Om de ontwikkeling van Beurskwartier 1 financieel mogelijk te maken wordt de grondexploitatie Beurskwartier (waarin ook De Foreest is opgenomen) ter vaststelling aan u voorgelegd. Bovengenoemd programma leidt, blijkens taxaties en gegeven de huidige marktsituatie, tot een positieve grondexploitatie.

Uit de evaluatie van de aanvraag voor de Woningbouwimpuls bleek dat onze aanvraag gebaseerd was op een verkeerde aanname voor het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen. De kosten waren hierdoor onterecht veel te hoog berekend ondanks verschillende controles door zowel interne als externe deskundigen. Het voor de aanvraag van de Woningbouwimpuls berekende tekort in de businesscase voor het Beurskwartier verdween na deze correctie vrijwel geheel. Daarnaast is door de taxaties gebleken dat de eerdere prognose van de opbrengsten van het Beurskwartier hoger uitvalt. Hierdoor is er geen sprake meer van een tekort.

Door de hogere grondopbrengst kan in de grondexploitatie en het bestemmingsplan Beurskwartier worden uitgegaan van een hoger aandeel sociale huurwoningen. Het aandeel sociale huurwoningen was **20%**, maar wordt nu **35%**. Voor de woningen in het middensegment kunnen we nu in de grondexploitatie het percentage opnemen zoals dat door u is vastgesteld in de Woonvisie, namelijk 25%.

Globaal bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan is de invulling van de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein voor het deelgebied Beurskwartier met dezelfde hoge kwaliteit, maar biedt tevens ruimte voor een flexibele, gefaseerde uitvoering. Op deze manier voeren we voor elk bouwblok de nieuwste innovaties en eisen door op het gebied van bijvoorbeeld duurzaamheid, (bouw)technieken en woonvormen en sturen tijdens de ontwikkeling bij op veranderingen. We geven hiermee invulling aan de ambities van de stad voor gezond, stedelijk leven voor iedereen.

Het vervolg: Stedenbouwkundig Plan

In het Stedenbouwkundig Plan dat momenteel wordt voorbereid, wordt verder uitgewerkt waar en hoe de functies in het Beurskwartier er komen. Bewoners en andere belanghebbenden worden bij het opstellen het Stedenbouwkundig Plan betrokken. Deskundigen worden gevraagd ideeën in te brengen tijdens diverse expertmeetings. Bewoners kunnen dat doen tijdens drie online bijeenkomsten. Voor De Foreest wordt een aparte bouwenvelop (Stedenbouwkundig Plan) gemaakt in samenspraak met de toekomstige bewoners.

Een blokje om het Beurskwartier

Om kennis te maken met het toekomstige Beurskwartier is een audiotour gemaakt die langs zes plekken in het gebied voert. Op deze plekken staan infoborden die de weg wijzen. Borden en audiotour geven informatie over verleden, heden en toekomst van het Beurskwartier en nodigen iedereen uit om mee te doen met de online bijeenkomsten over het Stedenbouwkundig Plan.

Planning en start bouw

Na vaststelling van dit bestemmingsplan en vervolgens het Stedenbouwkundig Plan kan vanaf 1 januari 2023 in het Beurskwartier gestart worden met de uitbreiding van het centrum van Utrecht. Het stedenbouwkundig plan zal volgens de huidige planning na de zomervakantie aan uw raad worden aangeboden ter vaststelling.

Wij gaan ervan uit u met deze toelichting voldoende informatie te hebben gegeven over het bestemmingsplan Beurskwartier 1, het Sociaal Afsprakenkader Beurskwartier en voor de te openen grondexploitatie verwijs ik u naar de geheime “Financiële toelichting grondexploitatie Beurskwartier behorende bij het bestemmingsplan”.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Bijlagen:

- *Besluitenhistorie en Parkeren Beurskwartier 1*
- *Sociaal Afsprakenkader Beurskwartier (SAK)*
- *Beoordeling SAK door Van Benthem en Keulen*

Besluitenhistorie en Parkeren Beurskwartier 1

Cees Verbokkem
Mobiliteit
18 mei 2021

Aanleiding
Het denken over parkeren en parkeerbeleid in Utrecht staat niet stil: sterker nog, het ontwikkelt zich heel snel. Daarom is als toelichting op het Bestemmingsplan Beurskwartier 1 deze notitie geschreven. Doel van de notitie is om nadere toelichting te geven bij de ontwikkeling van het parkeren voor Beurskwartier 1, vanaf de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein (de referentie) tot het huidige voorstel in het bestemmingsplan. Hierbij wordt eerst teruggekeken naar de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein (2017) en het Ontwerp Bestemmingsplan Beurskwartier (2020).
In het tweede deel van de toelichting wordt het parkeerconcept voor Beurskwartier 1 verder toegelicht, zoals ten grondslag ligt aan het Bestemmingsplan Beurskwartier 1 dat nu voorligt ter besluitvorming.

Hierbij een korte opsomming van besluiten over parkeren Beurskwartier:
1. Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein (2017).
2. Ontwerp Bestemmingsplan Beurskwartier (2020).

Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein (2017)
Op basis van de Vigerende Nota Stallen en Parkeren (2013) is voor het programma indicatief het aantal benodigde parkeerplaatsen berekend. Hierbij is er van uitgegaan dat:
- het Beurskwartier binnen de A-zone wordt gebracht;
- de minimumnorm uit de bandbreedte als maximum wordt gehanteerd;
- maximaal (=20%) wordt ingezet op deelauto's onder de woningblokken zelf, met een omrekenfactor van 1 deelauto voor 4 parkeerplaatsen;
- voor privéauto's wordt uitgegaan van parkeren op afstand op het parkeerterrein van de Jaarbeurs;
- dat maximaal (=10%) wordt ingezet op het vervangen van autoparkeerplaatsen door fietsplekken;

Het totaal aan parkeerplaatsen voor Beurskwartier komt dan uit op 2.171 parkeerplaatsen (zónder dubbelgebruik), waarvan ruim 100 deelauto's, te weten 20% van de parkeerplaatsen voor de woningen (en dus niet het personeel en bezoek van de overige functies). De deelauto's zouden in het gebied Beurskwartier 1 parkeren. De overige zouden worden georganiseerd op de parkeerterreinen overzijde Merwedekanaal (terrein Jaarbeurs).

Tabel 1. Parkeervraag Beurskwartier 1 in de Omgevingsvisie

Parkeereis op basis van Parkeernota (2013)		2.785
waarvan		
bewoners		1.435
bezoekers		1.124
werknemers		265
Subtotaal op basis van Parkeernota (2013)		2.785
Aftrek 10% voor extra fietsgebruik	-10%	200
Aftrek 20% tbv deelauto's woonprogramma	-20%	447
Subtotaal: Parkeerplaatsen na aftrek extra fiets en deelauto's		*2.059*
Parkeerplaatsen voor deelauto's (1/4*20%)		112
Totaal		**2.171**

N.B. Basis voor de parkeerbalans voor de Omgevingsvisie waren verschillende programma's (extra kantoor of extra wonen). In de Omgevingsvisie zijn de gemiddelde en afgeronde aantallen parkeerplaatsen gepresenteerd en zonder dubbelgebruik.

Ontwerp bestemmingsplan Beurskwartier 1 (2020)
Voor het parkeren wordt uitgegaan van het vigerende parkeerbeleid. Momenteel is dat de Nota Stallen en Parkeren (2013) en Addendum Parkeernormen Fiets en Auto (2019).
Daarnaast zijn er in de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein (2017) een aantal keuzes vastgelegd voor wat betreft het parkeren voor het Beurskwartier (zie hierboven "Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein (2017)").

In het Ontwerp Bestemmingsplan is gebruik gemaakt van de standaard mogelijkheden om af te wijken van de parkeernorm uit de Nota Stallen en Parkeren (2013) en Addendum (2019):

- maximaal (=10% van de parkeereis) wordt ingezet op het vervangen van autoparkeerplaatsen door fietsplekken;
- maximaal (=40% van de parkeereis voor woningen) wordt ingezet op deelauto's onder de woningblokken zelf, waarbij 1 deelauto-plek 4 reguliere autoparkeerplaatsen vervangt;
- dubbelgebruik van parkeerplaatsen door verschillende doelgroepen (wonen, werken en bezoek);
- In het Addendum (2019) is vastgelegd dat over het aandeel sociale huur en middenhuur met lagere parkeernormen kan worden gewerkt dan voor woningen boven de 55 m2 bvo. Het gaat hierbij om een aftrek van 25%.

Tabel 2: Parkeereis volgens het Ontwerp Bestemmingsplan

Parkeereis op basis van Parkeernota (2013) en Addendum (2019)		2.999
waarvan		
bewoners		1.405
bezoekers		1.328
werknemers		266
Subtotaal op basis van Parkeernota (2013)		2.999
Aftrek 10% voor extra fietsgebruik	-10%	-300
Aftrek 40% t.b.v. deelauto's woonprogramma	-40%	-876
Subtotaal: Parkeerplaatsen na aftrek extra fiets en deelauto's		*1.823*
Aftrek dubbelgebruik op basis van zaterdagavond		-464
Subtotaal: Parkeereis voor parkeren op afstand		*1.359*
Parkeerplaatsen voor deelauto's (1/4*40%)		+219
Totaal		**1.578**

<u>Dubbelgebruik</u>
De aftrek voor het dubbelgebruik betekent dat rekening gehouden wordt met de tijden waarop een bepaalde functie een parkeerplaats gebruikt. Het daadwerkelijke gebruik van parkeerplaatsenfluctueert namelijk over de dag en de week. Uit de analyse van het dubbelgebruik blijkt de zaterdagavond het drukste moment te zijn. De aftrek voor dubbelgebruik levert een aftrek op van 464 parkeerplaatsen.

<u>Omgevingsvisie versus Ontwerp bestemmingsplan</u>
De totale parkeerbehoefte komt lager uit ten opzichte van die uit de Omgevingsvisie door vooral de extra inzet op deelauto's, te weten 40% van het bewoners parkeren ten opzichte van 20% in de Omgevingsvisie. Daarnaast is bij de bepaling van de parkeereis steeds gekozen voor de functie met de hoogste parkeernorm, omdat voor het Ontwerp Bestemmingsplan op basis hiervan ook de lucht- en verkeersgegevens worden bepaald (worstcase-scenario). In het ontwerpbestemmingsplan is vooral de horeca als belangrijke functie verder gespecificeerd, met hoge (normatieve) bezoekersaantallen tot gevolg.

In het Ontwerp Bestemmingsplan Beurskwartier is het volgende parkeerconcept opgenomen:

- Parkeren deelauto's op de plot, of in beschikbare parkeergarages in de directe omgeving.
- Parkeren privéauto's bewoners, personeel en bezoek op afstand. Dat kan de rand van de stad op bestaande of nog te ontwikkelen P+R-voorzieningen, zoals de nog te ontwikkelen P+R-garage op Papendorp met ca. 2.000 parkeerplaatsen, of op terrein van Jaarbeurs op de momenten dat daar capaciteit beschikbaar is.

Parkeren Bestemmingsplan Beurskwartier 1

In aanvulling op het parkeerconcept uit het ontwerpbestemmingsplan is voor met name bewoners-parkeren gezocht naar gebruik van bestaande capaciteit in de directe omgeving van het plangebied.

Hierbij is gekeken naar:

1. In de bestaande Parkeergarage Croeselaan; en
2. Bij Jaarbeurs aan de overzijde Merwedekanaal (huidig P2/P4).

Parkeergarage Croeselaan
Deze parkeergarage is ontwikkeld op basis van parkeervraag van reeds aanwezig of ontwikkeld vastgoed (kantoor Sijpesteiin, WTC, Noordgebouw en Zuidgebouw), vastgoed in aanbouw (Amrath-hotel, Wonderwoods) of nog te ontwikkelen (Jaarbeurspleingebouw).

In de praktijk blijkt een deel van het veronderstelde gebruik van de Parkeergarage Croeselaan door reeds ontwikkeld vastgoed zich niet voor te doen. Zo is er rekening gehouden met (een deel van het) bewoners-parkeren van het Zuidgebouw in de parkeergarage Croeselaan, maar blijkt er in de praktijk geen sprake te zijn van vraag naar bewonersabonnementen in de parkeergarage Croeselaan. Ook zijn er signalen dat verondersteld gebruik van andere functies achter blijft bij de verwachtingen.

Er wordt hier in eerste instantie uitgegaan van 350 parkeerplaatsen. Op basis van de huidige inzichten kan ongeveer de helft van de parkeerplaatsen op dit moment al worden gefaciliteerd. Voor de overige helft dient een analyse worden uitgevoerd naar het huidige gebruik van de Parkeergarage Croeselaan t.o.v. het veronderstelde gebruik.

Parkeren P+R Garage Papendorp
Onderdeel van het parkeerconcept voor Beurskwartier 1 is parkeren op afstand, onder ander in de nog te ontwikkelen P+R garage op Papendorp. Hier is ruimte voor de volgende doelgroepen:

- 350 abonnementen voor bewoners Beurskwartier 1. Deze parkeerplaatsen zijn 24/7 beschikbaar voor de bewoners en voor een lager tarief dan bijvoorbeeld in de Croeselaan.
- Personeel en bezoekers van de functies in Beurskwartier 1 kunnen hier parkeren.

Parkeren bij Jaarbeurs
Daarnaast is er de afgelopen maanden overleg geweest met de Jaarbeurs over gebruik van de parkeerplaatsen aan de overzijde Merwedekanaal (huidige parkeerterreinen P2 en P4). Jaarbeurs is bereid medewerking te verlenen aan het gebruik van parkeerplaatsen onder voorwaarden:

- 350 abonnementen voor bewoners van Beurskwartier 1 voor de daluren. In de daluren (daluren in de definitie van de Jaarbeurs) betekent voor bewoners tussen 18.00 – 9.00 uur, onder de voorwaarde dat de Jaarbeurs, parkeren. Er kan niet om 18:00 uur een parkeerplaats worden gegarandeerd door de Jaarbeurs.
- Jaarbeurs is bereid om voor de weekenden - onder voorwaarden - max. 350 abonnementen ter beschikking te stellen voor bewoners Beurskwartier 1. Dit betreffen weekendabonnementen en zijn niet geldig tijdens weekendevenementen.
- Bezoekers kunnen afhankelijk van de beschikbaarheid parkeren tegen geldende (dag)tarieven. Beschikbaarheid is afhankelijk van de drukte bij evenementen.

Met het gebruik van de parkeergarage Croeselaan, de P+R garage Papendorp en de beschikbaarheid van parkeerplaatsen bij de Jaarbeurs (onder de hierboven genoemde voorwaarden) is het parkeerconcept voor Beurskwartier als volgt opgebouwd:

- De deelauto's voor de bewoners Beurskwartier staan in het plangebied, of in de directe omgeving.
- Parkeren privéauto's bewoners: 350 gegarandeerde parkeerplaatsen in de parkeergarage Croeselaan en 350 gegarandeerde parkeerplaatsen op afstand aan de rand van de stad op

de P+R-garage op Papendorp. Een abonnement in de parkeergarage Croeselaan zal qua tariefstelling beduidend hoger liggen dan de P+R-garage op Papendorp, zodat bewoners de keuze hebben voor welk abonnement ze willen kiezen. Onder bovengenoemde voorwaarden van de Jaarbeurs kunnen bewoners ook kiezen om te parkeren bij de Jaarbeurs.

- Parkeren personeel: aan de rand van de stad in een P+R, bijvoorbeeld de P+R-garage op Papendorp of via een abonnement bij de Jaarbeurs.
  Parkeren bezoekers: aan de rand van de stad in een P+R, bijvoorbeeld de P+R-garage op Papendorp, of afhankelijk van de beschikbaarheid bij de Jaarbeurs dan wel andere parkeergarages in de omgeving. Daarnaast kan een bezoeker zich melden bij één van de stedelijke parkeergarages in de omgeving van het Stationsgebied. Mogelijkheden om te parkeren zijn op dat moment afhankelijk van de daadwerkelijke beschikbaarheid van parkeerplaatsen, dus het moment van de dag of de week.

Tabel 3: Parkeervraag Bestemmingsplan nader ingevuld voor het Beurskwartier 1

Parkeereis op basis van Parkeernota (2013) en Addendum (2019)		1.578	
Te verdelen in:			
Parkeren bewoners		700	
Parkeren Bezoek en personeel		800	
Die vervolgens op de volgende wijze parkeren:			
Bewoners			
Parkeergarage Croeselaan	50%	350	
P+R Garage Papendorp	50%	350	*òf*
Jaarbeurs Overzijde Merwedekanaal (P2/P4)		350, afhankelijk van beschikbaarheid en voorwaarden Jaarbeurs	
Bezoek en personeel			
P+R Garage Papendorp		800	*òf*
Jaarbeurs Overzijde Merwedekanaal (P2/P4)		Afhankelijk van beschikbaarheid en voorwaarden Jaarbeurs	
Andere stedelijke parkeergarages (met name bezoek)		Afhankelijk van beschikbaarheid	
Daarnaast zijn er ín het Beurskwartier ook nog elektrische deelauto's:			
Deelauto's		219	

In totaal gaat het om 1.719 parkeerplaatsen:

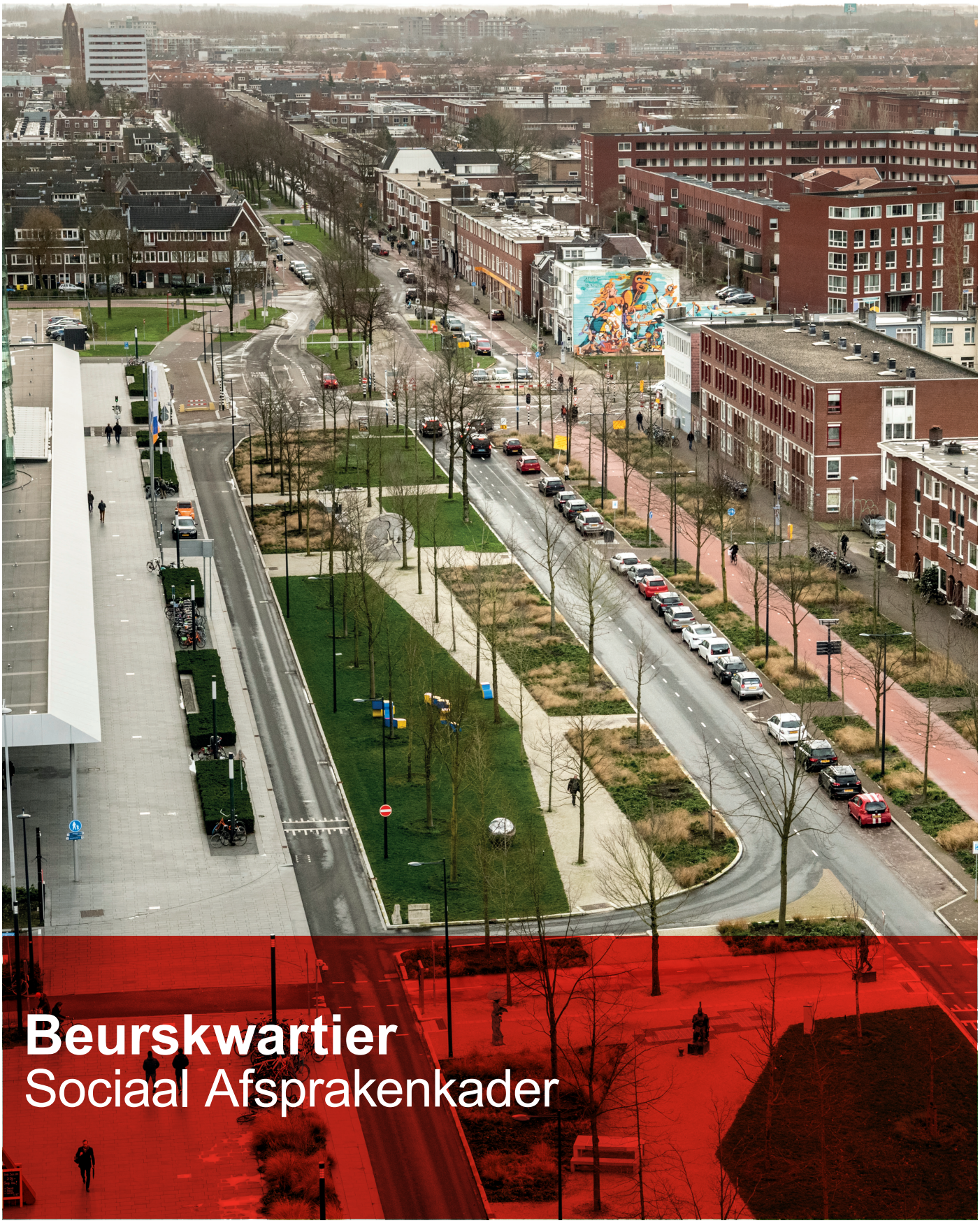
- 700 parkeerplaatsen voor bewoners, zonder dubbelgebruik. Er vindt wel dubbelgebruik plaats, maar met andere functies dan het Beurskwartier 1. Met parkeerders die gebruik maken van de parkeervoorzieningen als de parkeergarage Croeselaan en Jaarbeurs.
- 800 parkeerplaatsen voor bezoekers en personeel met dubbelgebruik op de P+R-garage op Papendorp.
- 219 parkeerplaatsen voor deelauto's in het plangebied.

In het plangebied wordt ook rekening gehouden met parkeerruimte voor gehandicapten.

Toekomstige ontwikkelingen.
Deze ontwikkeling zal in 2023 starten en zal een looptijd van enkele jaren kennen. Naar verwachting zullen de eerste bewoners in 2025 in Beurskwartier 1 komen te wonen. Het parkeerprogramma voor het Beurskwartier 1 is gebaseerd op de Nota Stallen en Parkeren (2013) en Addendum (2019). In de eerste helft van 2021 is met het nieuwe parkeerbeleid in de vorm van de Parkeervisie 2021 de inspraakperiode doorlopen. Dit nieuwe parkeerbeleid wordt naar verwachting voor de zomer van 2021 door de raad behandeld (gelijktijdig met dit bestemmingsplan). Onderdeel van deze parkeervisie is de module met nieuwe parkeernormen Deze nieuwe parkeervisie kan op termijn ook nog van invloed zijn op de parkeerbalans voor Beurskwartier 1. Elementen uit dit nieuwe beleid die van invloed zijn op de vraag naar parkeerplaatsen en uiteindelijk het aantal parkeerplaatsen dat beschikbaar zal moeten zijn voor het plangebied worden in de loop van de planuitwerking gebruikt om te komen tot een definitieve invulling van keuzes:

- *Er is voor bepaalde functies sprake van lagere parkeernormen in de nieuwe Parkeervisie 2021. Voor het Beurskwartier 1 zijn vooral de lagere parkeernormen voor bezoek (bewoners) en horeca van belang.*
- *Het nieuwe parkeerbeleid biedt meer mogelijkheden voor kantoren om gebruik te maken van maatwerk. Een voorbeeld is het inzetten van deelmobiliteit voor kantoren. In het huidige beleid is dat nu alleen nog voorbehouden voor wonen.*
- *Ruimere mogelijkheden voor maatwerk, zoals extra deelauto's en extra fietsparkeren.*
- *We verwachten dat de ruime beschikbaarheid van deelauto's vlakbij, zal betekenen dat meer mensen zullen besluiten dat zij geen auto meer hoeven te bezitten. Hierbij zijn het vertrouwen in het systeem (altijd over een deelauto kunnen beschikken) en de prijsstelling (het abonnement van de deelauto moet opwegen tegen het hebben en gebruiken van een eigen auto) cruciale elementen.*
- *'Uitval' parkeervraag, doordat meer mensen of eerder voor alternatieven gaan kiezen (fiets en OV) i.p.v. op afstand te gaan parkeren. Dat geldt voor bewoners, maar ook voor personeel en bezoek. Als in plaats van op de parkeerterreinen P2/P4 van de Jaarbeurs op grotere afstand worden geplaatst, is volgens deskundigen maximaal 50% van het aantal berekende parkeerplaatsen buiten het plangebied nodig.*

Als dit scenario optreedt zal de gemeente nauwgezet monitoren hoeveel parkeerplaatsen in de Croeselaangarage, op de P+R garage Papendorp en bij Jaarbeurs daadwerkelijk nodig zijn voor bezoekers, werknemers en bewoners van het Beurskwartier 1. De dan beschikbare instrumenten zoals het voeren van prijsbeleid, het invoeren van Mobility as a Service (MaaS) en het verbeteren van de alternatieven voor de eigen auto in regioverband (snelfietsroutes, verbetering van het openbaar vervoer en P+R-parkeren in de regio) zullen worden ingezet om de vraag en het aanbod op elkaar af te stemmen.
Hierbij is de ambitie voor de Croeselaangarage om het parkeren in deze garage te beperken en daarmee autoverkeer dat het Stationsgebied/Centrum inrijdt zo beperkt als mogelijk te houden.



Beurskwartier
Sociaal Afsprakenkader

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl/

Colofon

Grafische realisatie
OntwerpStudioRuimte

Versiedatum
Mei 2021

Bestuurlijke besluitvorming
College van B&W 25 mei 2021

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4
1.1 Aanleiding 4
1.2 Aankoop van de woningen 4
1.3 Hoe ziet het Sociaal Afsprakenkader eruit? 5
1.4 Maatwerk 5

2 Stadsvernieuwingsurgentie 6
2.1 Peildatum 6
2.2 Zoekprofiel 6
2.3 Behoud van opgebouwde wachttijd 6
2.4 Hulp met zoeken 6
2.5 Vergoeding inschrijving Woningnet 6
2.6 Voorkomen van dubbele huur 7

3 Huurders van een zelfstandige sociale huurwoning 8
3.1 Voorrang op een woning in De Foreest en in Beurskwartier 1 8
3.2 Financiële vergoedingen 9

4 Huurders van een middeldure vrije sector huurwoning 10
4.1 Voorrang op een woning in De Foreest of in Beurskwartier 1 10
4.2 Financiële vergoedingen 11

5 Huurders van een vrije sector huurwoning 12
5.1 Voorrang op een woning in Beurskwartier 12
5.2 Financiële vergoedingen 12

6 Huurders van een onzelfstandige woonruimte 13
6.1 Voorrang op een woning in Beurskwartier 13
6.2 Financiële vergoedingen 13

7 Horeca-exploitanten 14
7.1 Voorrang in het Beurskwartier 1 14

8 Bewoner- eigenaar 15
8.1 Minnelijk verwerving inclusief schadevergoeding 15
8.2 Voorrang in Beurskwartier 15

9 Onderhoud en beheer van woning en woonomgeving 16

10 Informatievoorziening 17

1 Inleiding

Het bestemmingsplan Beurskwartier 1 heeft ter inzage gelegen en wordt met inachtneming van de ingediende zienswijze door de raad vastgesteld. Tegelijk neemt de Raad ook kennis van het Sociaal Afsprakenkader (SAK) Beurskwartier 1. Het SAK is 18 mei 2021 vastgesteld door het college. In dit Sociaal Afsprakenkader vindt u belangrijke informatie over de afspraken, regelingen en mogelijkheden die gelden voor de eigenaren en huurders van de panden/woningen aan de Croeselaan (Met “Croeselaan” wordt in dit stuk bedoeld: Croeselaan nummers 75 tot en met 163B, Veemarktstraat 1 tot en met 9, Veemarktplein 42 tot en met 44 en Van Zijstweg 1 tot en met 17). In dit document staat onder andere informatie over de peildatum, voorrang in De Foreest en Beurskwartier 1 en eventuele financiële vergoedingen. We verwachten hiermee de bewoners van de Croeselaan meer duidelijkheid over de mogelijkheden voor een verhuizing naar een andere woning te bieden.

1.1 Aanleiding

De ontwikkeling van Beurskwartier 1 is een proces dat meerdere jaren duurt en dat leidt tot een transformatie van het gebied. De basis van deze verandering van het gebied vormt het (vastgestelde) bestemmingsplan Beurskwartier 1 waarin de eerder vastgestelde omgevingsvisie wordt verankerd. Dit bestemmingsplan is op uitvoering gericht. Dat betekent onder andere dat woningen in het plangebied aan de Croeselaan niet kunnen blijven staan. Deze woningen worden getransformeerd of gesloopt en dan vervangen door nieuwbouw. Om dit mogelijk te maken is het noodzakelijk dat de gemeente de eigendom van deze panden/ woningen verkrijgt. Dit heeft gevolgen voor de huidige eigenaren van deze panden/woningen en voor de huurders van deze panden/woningen of voor de eigenaren en voor de huurders van gevestigde bedrijfsruimten.

1.2 Aankoop van de woningen

Om het gebied te kunnen veranderen en het bestemmingsplan Beurskwartier 1 mogelijk te maken, wil de gemeente de eigendom van de woningen verkrijgen. De gemeente probeert in goed overleg (minnelijk overleg) de eigendom van een eigenaar te krijgen. Hiervoor worden onderhandelingen over de aankoop gevoerd. Dit wordt ook wel het minnelijke verwervingsoverleg genoemd. Op dit verwervingsoverleg is steeds het Verwervings- en taxatieprotocol gemeente Utrecht (appendix bij de Technische Actualisatie 2017 van het Utrechts Grondbeleid)
van toepassing, zowel in het geval van een eigenaar, een eigenaar-verhuurder als van een huurder. Omdat de gemeente het vastgestelde bestemmingsplan uit wil voeren, benadert de gemeente zelf de eigenaar. Als er al eerder contact is geweest, dan wordt dat contact voortgezet. Bij die aankooponderhandelingen is ook steeds aandacht voor de positie en belangen van een aanwezige huurder van woonruimte of van bedrijfsruimte. Daaronder zijn ook te verstaan, afhankelijk ook van de huurverhouding, eventueel aanwezige met toestemming van de verhuurder Zelf Aangebrachte Voorzieningen (ZAV), die mogelijk nog voor een vergoeding in aanmerking komen. Met het SAK wordt ook vastgelegd dat de gemeente steeds minimaal uitgaat van de rechten die een eigenaar of huurder heeft op grond van de wettelijke bepalingen uit het huurrecht of het onteigeningsrecht. Met de aankoop van het pand wordt de gemeente de verhuurder van de aanwezige huurder(s). Een huurder heeft dan een wettelijk vastgelegde positie ten opzichte van de nieuwe verhuurder, de gemeente. Het uiteindelijke doel is om de woningen leeg te krijgen zodat daar de voorgenomen sloop en vervolgens nieuwbouw of transformatie op tijd plaats kan vinden.
Hierbij geldt als uitgangspunt dat een huurder van een woning de kans heeft gekregen om te kunnen verhuizen voordat er gestart wordt met de sloop of transformatie. Verhuizen kan naar vervangende nieuwbouw in Beurskwartier 1, De Foreest, of naar een andere plek. Dit betekent dat de gemeente niet eerder start met de sloop of transformatie, voordat alle bewoners van de Croeselaan de kans hebben gekregen om te verhuizen naar De Foreest of de eerste bouwblokken van Beurskwartier 1.

Om de woningen ten behoeve van de planuitvoering leeg te krijgen, zal de gemeente steeds als eerste contact opnemen met de huurder(s) om in overleg te kijken of een lege oplevering op het juiste moment vrijwillig en samen bepaald kan worden.

De gemeente heeft nadat de eigendom van de woning door aankoop (minnelijke verwerving) is verkregen, als verhuurder ook de mogelijkheid met inachtneming van de wettelijke procedure en de wettelijke termijnen van het huurrecht daarvoor om de huur te gaan beëindigen. Een huurder kan zich – indien niet ingestemd kan worden met de huurbeëindiging - daarbij tot de rechter wenden.

Als het in de toekomst nodig mocht zijn, dan kan de gemeente besluiten om een onteigeningsprocedure te starten. Deze onteigeningsprocedure kan gestart worden op basis van het bestemmingsplan en is wettelijk vastgelegd. Deze procedure kost tijd en kent veel waarborgen (zekerheden) voor een eigenaar en een huurder, hierbij is ook een recht op schadeloosstelling wettelijk vastgelegd. Uiteindelijk kan dit aan de rechter ter toetsing worden voorgelegd. Met deze procedure koopt de gemeente de woning/het pand om ervoor te zorgen dat de uitvoering van de plannen op tijd kan gebeuren. Indien een huurder begrepen in een onteigeningsprocedure kiest voor een vergoeding ingevolge de Onteigeningswet, afhankelijk van de bestaande huurverhouding, van een- of tweemaal de jaarhuur, dan verklaart de huurder schriftelijk afstand te doen van enig recht op voorrang op vervangende huisvesting door de gemeente op grond van een daartoe bestaande regeling. Onteigening is niet het uitgangspunt van de gemeente, maar wel de minnelijke aankoop (verwerving) van de nodige eigendommen.

1.3 Hoe ziet het Sociaal Afsprakenkader eruit?

In het SAK is een aantal regelingen opgenomen voor huurders, eigenaar-bewoners en horeca-exploitanten. Specifiek voor huurders gaat de gemeente uit van de onderstaande huurcategorieën.

- Huurders van een sociale huurwoning. Dat zijn zelfstandige huurwoningen met een (aanvang) huurprijs tot € 752,33 per maand (1 januari 2021)
- Huurders van een zelfstandige middeldure vrijesectorwoning; een middeldure huurwoning is een woning met een huur tussen € 752,33 en €1.004,16 per maand (1 januari 2021)
- Huurders van een vrijesector huurwoning; een vrijesector huurwoning is een woning met een huur boven €1.004,16 per maand (1 januari 2021)
- Huurders van een onzelfstandige woonruimte (zoals onderhuur of woningdelers)

Huurders met een tijdelijk huurcontract
De regelingen en afspraken in het SAK over voorrang en eventuele financiële vergoedingen gelden niet voor huurders met een tijdelijke huurovereenkomst op basis van de Leegstandswet, een campuscontract of gebruikers met een gebruiksovereenkomst.

1.4 Maatwerk

Uw rechten en afspraken zijn afhankelijk van uw persoonlijke omstandigheden, zoals inkomen en woonsituatie. De gemeente is zich ook bewust dat er zich vele verschillende woonsituaties kunnen voordoen en zullen voordoen. Daarom bekijkt de gemeente ook of maatwerkoplossingen nodig zijn voor een bepaalde concrete individuele situaties, zonder daarbij ongewenste precedenten te scheppen.

2 Stadsvernieuwingsurgentie

Omdat uw woning gesloopt of getransformeerd wordt kunt u in aanmerking komen voor een Stadsvernieuwingsurgentie. De urgentie helpt u om versneld een vergelijkbare woning te bemachtigen van een corporatie in Utrecht of de regio. Daarbij krijgt u voorrang op andere woningzoekenden.

U komt in aanmerking voor SV-urgentie als u voldoet aan de onderstaande voorwaarden:

- U bent hoofdhuurder (of eigenaar-bewoner) van een zelfstandige woning;
- U heeft een huurcontract voor onbepaalde tijd;
- U heeft uw hoofdverblijf in de woning en staat ingeschreven staat bij de gemeente Utrecht op het adres aan de Croeselaan

2.1 Peildatum

Op het moment dat het bestemmingsplan door de raad is vastgesteld, vraagt de gemeente de SV-urgentie aan voor de bewoners aan de Croeselaan die daarvoor in aanmerking komen. Het moment dat u urgentie krijgt, heet de peildatum. In de periode die daarop volgt gaan we met elkaar in gesprek over de beëindiging van de huurovereenkomst of de aankoop van uw woning. De SV-urgentie wordt verleend voor één jaar, maar kan verlengd worden als dat nodig is tot uiterlijk begin sloop of transformatie.

- Als bewoners kunt u met deze urgentie zelf op zoek gaan naar een andere woning in de stad en regio;
- Met de urgentie krijgt u voorrang op andere woningzoekenden;
- Voorrang geldt voor een sociale huurwoning (passend bij uw zoekprofiel).

2.2 Zoekprofiel

Alle bewoners krijgen een persoonlijk zoekprofiel aangemeten. Uw zoekprofiel wordt gebaseerd op uw gezinssamenstelling en de hoogte van uw inkomen. Door middel van de zoekprofielen wordt bepaald welke bewoners recht hebben op een gelijkwaardige woning in De Foreest. Verder speelt het zoekprofiel ook een rol in het bepalen van de volgorde op Woningnet.

Alle bewoners krijgen namelijk dezelfde urgentiedatum. Mochten meerdere bewoners zich inschrijven op dezelfde woning, wordt bij het toewijzen van de woning gekeken naar het zoekprofiel. Zo hebben bewoners met bijvoorbeeld een lager inkomen voorrang op bewoners met een hoger inkomen.

Passende woning

Een passende woning is een woning die past bij uw inkomen en uw huishouden. We willen voorkomen dat huishoudens te duur gaan wonen voor hun inkomen of te klein voor de huishoudsamenstelling (of andersom). De woningkenmerken die voor u van toepassing zijn worden opgenomen in het zoekprofiel. Bij de advertenties van woningen in WoningNet wordt aangegeven voor welke inkomensgroep en samenstelling van het huishouden voor de woning geschikt is en toegewezen kan worden.

2.3 Behoud van opgebouwde wachttijd

Een aantal huurders is al ingeschreven bij Woningnet en heeft al (enige) wachttijd opgebouwd. Door de plannen van de gemeente gaat u eerder verhuizen dan u waarschijnlijk van plan was. Uw wachttijd vervalt niet op het moment dat u met uw SV-urgentie een andere woning gevonden heeft. Dit geldt voor alle huurders die vanwege de sloop of transformatie moeten verhuizen.

2.4 Hulp met zoeken

Zodra u door bijzondere omstandigheden moeite hebt met zoeken naar sociale huurwoningen op Woningnet, helpen we u graag. Neemt u dan contact op met de contactpersoon van de gemeente Utrecht, zie paragraaf 10.

2.5 Vergoeding inschrijving Woningnet

Bent u nog niet ingeschreven bij Woningnet, maar heeft u wel recht op de SV-urgentie? Schrijf u dan snel in! De gemeente vergoedt de kosten van de inschrijving bij Woningnet.

2.6 Voorkomen van dubbele huur

Als u verhuist zorgen we dat u geen dubbele huur betaalt voor uw oude en uw nieuwe woning. U krijgt een maand de tijd om zonder extra huurkosten te verhuizen naar uw nieuwe woning. Dit doen we door de laatste maandhuur van uw oude woning niet in rekening te brengen. Voorwaarde hiervoor is dat u de woning correct oplevert aan de gemeente. Hierin volgen we de afspraken die u in uw huidige huurcontract heeft.

3 Huurders van een zelfstandige sociale huurwoning

In dit hoofdstuk komen de rechten en afspraken die gelden voor huurders van een sociale huurwoning aan bod. Deze werken aanvullend op de mogelijkheden om via SV-urgentie zelf naar een andere woning te zoeken. In dit hoofdstuk gaan we in op:

- Voorrang op een woning in De Foreest en in Beurskwartier 1
- Financiële vergoedingen

3.1 Voorrang op een woning in De Foreest en in Beurskwartier 1

Omdat u uw sociale woning door de ontwikkeling van Beurskwartier 1 moet verlaten, krijgt u niet alleen een SV- urgentie. Ook krijgt u van de gemeente voorrang op een gelijkwaardige sociale huurwoning in De Foreest of voorrang op een woning in Beurskwartier 1.

De Foreest
Met het raadsbesluit ‘Creatieve inpassing Croeselaan en voorbereidingskrediet Beurskwartier (A2017/69)’ is De Foreest toegevoegd aan Beurskwartier 1. In totaal worden er tussen de 40 en 60 woningen gebouwd in De Foreest. Hiervan wordt er minimaal 50% sociale huur. Voor de huidige bewoners van de Croeselaan worden er gelijkwaardige sociale- en middelhuurwoningen gebouwd.

Wat is een gelijkwaardige woning?
Een gelijkwaardige woning betekent voor iedere bewoner iets anders. Waar de ene bewoner een gelijk aantal kamers belangrijk vindt, kan een andere bewoner het juist belangrijk vinden dat alles op dezelfde verdieping is (gelijkvloers). Daarom voert de gemeente met de huidige bewoners van de Croeselaan (die recht hebben op een woning in De Foreest) individuele gesprekken. Op deze manier krijgt de gemeente een beeld van de betekenis van ‘gelijkwaardigheid’ voor de verschillende bewoners. Natuurlijk vraagt dit proces om meerdere gesprekken. Uiteindelijk is het uitgangspunt van de gemeente om samen met de verschillende bewoners afspraken te maken over toekomstige woningen.

Woonlastengarantie
Woonlasten bestaan uit de huurprijs inclusief de kosten voor gas, water en licht (energierekening) en heffingen. Het kan zijn dat de huurprijzen van sociale en middeldure huurwoningen in De Foreest hoger uitvallen dan de huidige huren van de woningen aan de Croeselaan. Tegelijkertijd zorgen strengere regels op het vlak van isolatie en gasloos koken- en verwarmen ook voor een lagere energierekening. Indien blijkt dat uw totale woonlasten in de Foreest toch hoger uitvallen, dan uw woonlasten terwijl u nog aan Croeselaan woonde (ook rekening houdend met huurtoeslag), kunt u gebruik maken van de woonlastengarantie. De woonlastenbijdrage ontvangt u als huurder maximaal gedurende 3 jaar.

Voorkomen van dubbele huur
Ook hier geldt: als u verhuist zorgen we dat u geen dubbele huur betaalt voor uw oude en uw nieuwe woning. U krijgt een maand de tijd om zonder extra huurkosten te verhuizen naar uw nieuwe woning. Dit doen we door de laatste maandhuur van uw oude woning niet in rekening te brengen. Voorwaarde hiervoor is dat u de woning correct oplevert aan de gemeente. Hierin volgen we de afspraken die u in uw huidige huurcontract heeft.

Voorrang op een woning in Beurskwartier 1
U kunt met voorrang naar een sociale huurwoning in De Foreest, maar u kunt ook zelf kiezen om met voorrang naar een andere huurcategorie of een koopwoning in Beurskwartier 1 te verhuizen. Wanneer u ervoor kiest om naar een sociale huurwoning in het Beurskwartier te verhuizen, geldt ook voor deze woning de woonlastengarantie. De woonblokken in Beurskwartier 1 worden ontwikkeld door projectontwikkelaars. Wanneer de woningen eenmaal zijn gebouwd en in de verkoop of verhuur (vrijesector) gaan, kunnen de bewoners van de Croeselaan voorrang krijgen. Bewoners, die hier interesse in hebben, kunnen zich aanmelden bij de betreffende ontwikkelaar. Zodra dit mogelijk is, informeert de gemeente u met een brief.

3.2 Financiële vergoedingen

De vergoeding voor verhuis- en inrichtingskosten is € 6334,- (per 28-2-2021). Dit bedrag is vastgesteld door de Rijksoverheid. Alle huurders in Nederland die te maken krijgen met sloop-nieuwbouw, ontvangen dezelfde vergoeding. Elk jaar wordt het bedrag aangepast met het inflatiecijfer van het afgelopen jaar.

Deze vergoeding krijgt u als u voldoet aan de volgende voorwaarden:

- U bent hoofdhuurder van een zelfstandige woning;
- U heeft een huurcontract voor onbepaalde tijd;
- U heeft uw hoofdverblijf in de woning en staat ingeschreven staat bij de gemeente Utrecht op het adres aan de Croeselaan

4 Huurders van een middeldure vrije sector huurwoning

In dit hoofdstuk komen de rechten en afspraken die gelden voor huurders van een middeldure vrije sector huurwoning aan bod. Deze werken aanvullend op de mogelijkheden om via SV-urgentie zelf naar een andere woning te zoeken. In dit hoofdstuk gaan we in op:

- Voorrang op een middeldure huurwoning in De Foreest of in Beurskwartier 1
- Financiële vergoedingen

4.1 Voorrang op een woning in De Foreest of in Beurskwartier 1

Omdat u uw middeldure huurwoning door de ontwikkeling van Beurskwartier 1 moet verlaten, krijgt u niet alleen een Stadsvernieuwingsurgentie (SV-urgentie). Ook krijgt u van de gemeente voorrang op een vergelijkbare middeldure huurwoning in De Foreest of voorrang op een vrije sector huurwoning of koopwoning in Beurskwartier 1.

De Foreest
Met het raadsbesluit ‘Creatieve inpassing Croeselaan en voorbereidingskrediet Beurskwartier (A2017/69)’ is De Foreest toegevoegd aan Beurskwartier 1. In totaal worden er tussen de 40 en 60 woningen gebouwd in De Foreest. Hiervan wordt er minimaal 50% sociale huur. Voor de huidige bewoners van de Croeselaan worden er gelijkwaardige sociale- en middelhuurwoningen gebouwd.

Wat is een gelijkwaardige woning?
Een gelijkwaardige woning betekent voor iedere bewoner iets anders. Waar de ene bewoner een gelijk aantal kamers belangrijk vindt, kan een andere bewoner het juist belangrijk vinden dat alles op dezelfde verdieping is (gelijkvloers). Daarom voert de gemeente met de huidige bewoners van de Croeselaan (die recht hebben op een woning in De Foreest) individuele gesprekken. Op deze manier krijgt de gemeente een beeld van de betekenis van ‘gelijkwaardigheid’ voor de verschillende bewoners. Natuurlijk vraagt dit proces om meerdere gesprekken. Uiteindelijk is het uitgangspunt van de gemeente om samen met de verschillende bewoners afspraken te maken over toekomstige woningen.

Woonlastengarantie
Woonlasten bestaan uit de huurprijs inclusief de kosten voor gas, water en licht (energierekening) en heffingen. Het kan zijn dat de huurprijzen van sociale en middeldure huurwoningen in De Foreest hoger uitvallen dan de huidige huren van de woningen aan de Croeselaan. Tegelijkertijd zorgen strengere regels op het vlak van isolatie en gasloos koken- en verwarmen ook voor een lagere energierekening. Indien blijkt dat uw totale woonlasten in de Foreest toch hoger uitvallen, dan uw woonlasten terwijl u nog aan Croeselaan woonde (ook rekening houdend met huurtoeslag), kunt u gebruik maken van de woonlastengarantie. De woonlastenbijdrage ontvangt u als huurder maximaal gedurende 3 jaar.

Voorkomen van dubbele huur
Ook hier geldt: als u verhuist zorgen we dat u geen dubbele huur betaalt voor uw oude en uw nieuwe woning. U krijgt een maand de tijd om zonder extra huurkosten te verhuizen naar uw nieuwe woning. Dit doen we door de laatste maandhuur van uw oude woning aan u terug te betalen. Voorwaarde hiervoor is dat u de woning correct oplevert aan de gemeente. Hierin volgen we de afspraken die u in uw huidige huurcontract heeft.

Beurskwartier 1
U kunt met voorrang naar een middeldure huurwoning in De Foreest, maar u kunt ook zelf kiezen om met voorrang naar een andere huurcategorie of koopwoning in Beurskwartier 1 te verhuizen. De woonblokken in Beurskwartier 1 worden ontwikkeld door projectontwikkelaars. Wanneer de woningen eenmaal zijn gebouwd en in de verkoop of verhuur (vrijesector) gaan, kunnen de bewoners van de Croeselaan voorrang krijgen. Bewoners, die hier interesse in hebben, kunnen zich aanmelden bij de betreffende ontwikkelaar. Zodra dit mogelijk is, informeert de gemeente u met een brief.

4.2 Financiële vergoedingen

De vergoeding voor verhuis- en inrichtingskosten is € 6334,-- (per 28-2-2021). Dit bedrag is vastgesteld door de Rijksoverheid. Alle huurders in Nederland die te maken krijgen met sloop-nieuwbouw, ontvangen dezelfde vergoeding. Elk jaar wordt het bedrag aangepast met het inflatiecijfer van het afgelopen jaar.

Deze vergoeding krijgt u als u voldoet aan de volgende voorwaarden:

- U bent hoofdhuurder van een zelfstandige woning;
- U heeft een huurcontract voor onbepaalde tijd;
- U heeft uw hoofdverblijf in de woning en staat ingeschreven staat bij de gemeente Utrecht op het adres aan de Croeselaan

5 Huurders van een vrije sector huurwoning

In dit hoofdstuk komen rechten en afspraken die gelden voor huurders van een vrije sector huurwoning aan bod. Deze werken aanvullend op de mogelijkheden om via SV-urgentie zelf naar een andere woning te zoeken. In dit hoofdstuk gaan we in op:

- Voorrang op een woning in Beurskwartier 1
- Financiële vergoedingen

5.1 Voorrang op een woning in Beurskwartier

Omdat u uw huurwoning door de ontwikkeling van Beurskwartier 1 moet verlaten, krijgt u niet alleen een Stadsvernieuwingsurgentie (SV- urgentie). Van de gemeente krijgt u ook voorrang op een vrije sector huurwoning of koopwoning in Beurskwartier 1. De woonblokken in Beurskwartier 1 worden ontwikkeld door projectontwikkelaars. Wanneer de woningen eenmaal zijn gebouwd en in de verkoop of verhuur (vrije sector) gaan, kunnen de bewoners van de Croeselaan voorrang krijgen. Bewoners, die hier interesse voor hebben, kunnen zich aanmelden bij die ontwikkelaar. Zodra dit mogelijk is, zal de gemeente u informeren met brief.

5.2 Financiële vergoedingen

De vergoeding voor verhuis- en inrichtingskosten is € 6334,-- (per 28-2-2021). Dit bedrag is vastgesteld door de Rijksoverheid. Alle huurders in Nederland die te maken krijgen met sloop-nieuwbouw, ontvangen dezelfde vergoeding. Elk jaar wordt het bedrag aangepast met het inflatiecijfer van het afgelopen jaar.

Deze vergoeding krijgt u als u voldoet aan de volgende voorwaarden:

- U bent hoofdhuurder van een zelfstandige woning;
- U heeft een huurcontract voor onbepaalde tijd;
- U heeft uw hoofdverblijf in de woning en staat ingeschreven staat bij de gemeente Utrecht op het adres aan de Croeselaan

6 Huurders van een onzelfstandige woonruimte

In dit hoofdstuk komen rechten en afspraken die gelden voor huurders van een onzelfstandige woonruimte aan bod. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op:

- Voorrang op een woning in Beurskwartier 1
- Financiële vergoedingen

6.1 Voorrang op een woning in Beurskwartier

De huisvestingsverordening biedt geen mogelijkheden om huurders van een onzelfstandige woonruimte SV-urgentie te verlenen. Van de gemeente krijgt deze groep huurders wel voorrang op een zelfstandige vrije sector huurwoning of koopwoning in het Beurskwartier. De woonblokken in Beurskwartier worden ontwikkeld door projectontwikkelaars. Wanneer de woningen eenmaal zijn gebouwd en in de verkoop of verhuur (vrijesector) gaan, kunnen de bewoners van de Croeselaan voorrang krijgen. Huurders, die hier interesse voor hebben, kunnen zich aanmelden bij die ontwikkelaar. Zodra dit mogelijk is, zal de gemeente u informeren met brief.

6.2 Financiële vergoedingen

Vanuit de Huisvestingsverordening hebben huurders van een onzelfstandige woonruimte andere rechten dan huurders van een zelfstandige woonruimte. Hierdoor is het niet verplicht een verhuis- en inrichtingskosten uit te keren. De gemeente betaalt per huishouden van woningdelers de vergoeding voor verhuis- en inrichtingskosten van € 6.334,- (per 28-2-2021) en daar bovenop een bedrag van € 1500,- per iedere extra woningdeler. De woningdelers zijn zelf verantwoordelijk om het totaalbedrag onderling te verdelen.

7 Horeca-exploitanten

In dit hoofdstuk komen rechten en afspraken die gelden voor horeca-exploitanten aan bod. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op:

- Voorrang op een horecalocatie in Beurskwartier 1

7.1 Voorrang in het Beurskwartier 1

Van de gemeente krijgen de horeca-exploitanten aan de Croeselaan voorrang op horecalocatie in het Beurskwartier. De bouwblokken in Beurskwartier worden ontwikkeld door projectontwikkelaars. Wanneer de bouwblokken eenmaal zijn gebouwd en in de verkoop of verhuur gaan, kunnen de horeca-exploitanten van de Croeselaan voorrang krijgen. De gemeente onderhoudt contact met de betreffende horeca-exploitanten. Op de situatie van een horeca-exploitant, ongeacht of het gaat om een eigenaar of een huurder van de bedrijfsruimte, is het Verwervings- en taxatieprotocol gemeente Utrecht van toepassing. Dit betekent ook dat indien geen minnelijke financiële regeling kan worden bereikt in verband met verplaatsing van het bedrijf, rekening houdend met het recht op voorrang in Beurskwartier 1, naast de voorrang steeds het recht op schadeloosstelling ingevolge het huurrecht of het onteigeningsrecht bestaat.

8 Bewoner- eigenaar

In dit hoofdstuk komen de rechten en afspraken die gelden voor eigenaar-bewoners aan bod. Deze werken aanvullend op de mogelijkheden om via SV-urgentie zelf naar een andere woning te zoeken. In dit hoofdstuk gaan we in op:

- Minnelijke verwerving inclusief schadevergoeding
- Voorrang in Beurskwartier 1

8.1 Minnelijk verwerving inclusief schadevergoeding

Bij de minnelijke verwerving is het bestaande Verwervings- en taxatieprotocol (appendix bij de Technische Actualisatie 2017 van het Utrechtse Grondbeleid van de gemeente Utrecht) van toepassing op de te volgen werkwijze. Van belang hierbij is dat met de vaststelling door de Raad van het bestemmingsplan Beurskwartier 1 de fase van de zogeheten actieve minnelijke verwerving ingaat.

8.2 Voorrang in Beurskwartier

Van de gemeente krijgt u ook voorrang op een vrije sector huurwoning of koopwoning in Beurskwartier-gedeelte. De woonblokken in Beurskwartier worden ontwikkeld door projectontwikkelaars. Wanneer de woningen eenmaal zijn gebouwd en in de verkoop of verhuur (vrijesector) gaan, kunnen de bewoners van de Croeselaan voorrang krijgen. Eigenaren en eigenaar-bewoners, die hier interesse voor hebben, kunnen zich aanmelden bij die ontwikkelaar. Wanneer dit mogelijk is, zal de gemeente u informeren met brief.

9 Onderhoud en beheer van woning en woonomgeving

Op het moment dat de gemeente eigenaar van een woning in verhuurde staat wordt, wordt de gemeente ook de verhuurder:

- Onderhoud wordt uitgevoerd op het onderhoudsniveau wat passend is bij het huurregime. Woonruimte die wordt verhuurd op basis van de leegstandswet worden op een ander niveau onderhouden dan de op basis van de woningwet.
- Om verloedering te voorkomen kunnen leegkomende woningen tijdelijk worden verhuurd.
- Het ‘’besluit kleine herstellingen’’ geeft aan welke herstellingen voor verantwoordelijkheid rekening van de huurder zijn.

10 Informatievoorziening

De gemeente zal u op belangrijke momenten per brief informeren, u hoeft zich niet aan te melden om op de hoogte te blijven. Verder kunt u voor vragen en opmerkingen altijd terecht bij de contactpersoon van de gemeente Utrecht:

Cecile van Dijck
Email: beurskwartier@utrecht.nl
Telefoon: 14030

Gemeente Utrecht

Bezoekadres: Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht
Postadres: Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Telefoon: 030 - 286 00 00

VAN BENTHEM & KEULEN

ADVOCATEN | NOTARIAAT

NOTITIE

Frank Mulder en Alrik Bijkerk
Advocaat
Archimedeslaan 61
Postbus 85005
3508 AA Utrecht
T +31 30 2595638
F +31 30 2595505
E alrikbijkerk@vbk.nl
www.vbk.nl

Voor : De gemeente Utrecht
T.a.v. de heer mr. H.W. Langebeeke
Datum : 19 mei 2021
Dossier : 306620/51424248.1

Betreft : Beoordeling SAK Beurskwartier, versie 17 mei 2021

INLEIDING

1. Het college van de gemeente Utrecht is voornemens om het 'Sociaal Afsprakenkader Beurskwartier' (hierna: 'SAK') vast te stellen. In het SAK zijn opgenomen de afspraken, regelingen en mogelijkheden die zullen gelden voor de eigenaren en huurders van woningen (en horecagelegenheden) aan de Croeselaan[1], die voor de realisatie van het bestemmingsplan 'Beurskwartier 1' zullen moeten wijken wegens sloop of transformatie. Met het SAK wenst het college tegemoet te komen aan de door de gemeenteraad aangenomen motie *'Zorgvuldig omgaan met huidige bewoners en eigenaren Croeselaan*.[2]

2. De gemeente Utrecht heeft Van Benthem en Keulen gevraagd het SAK (versie van 17 mei 2021) te beoordelen ten aanzien van de vraag of de minnelijke regelingen in het SAK in overeenstemming zijn met de rechten die een eigenaar of huurder heeft op grond van de wettelijke bepalingen uit het huurrecht of het onteigeningsrecht.

SOCIAAL AFSPRAKENKADER (SAK)

3. In het SAK is als uitgangspunt geformuleerd dat de gemeente de eigendom van de woningen in het gebied minnelijk zal trachten te verkrijgen en de huurovereenkomsten van eventueel aanwezige huurders minnelijk zal trachten te beëindigingen met wederzijds goedvinden. Een via de rechter afgedwongen onteigening c.q. beëindiging van de huurovereenkomst is het laatste middel voor de gemeente om de woningen (vrij van huur) te verwerven.

4. In het SAK zijn opgenomen de afspraken, regelingen en mogelijkheden die gelden voor de bewoners van woningen aan de Croeselaan in het kader van een minnelijke verwerving. In de regelingen wordt onderscheid gemaakt tussen: 1) huurders van een zelfstandige sociale huurwoning; 2) huurders van een middeldure sociale huurwoning; 3) huurders van een vrije sector huurwoning; 4) huurders van een onzelfstandige woonruimte; 5) horeca-exploitanten en 6) bewoner-eigenaren.[3] Aangegeven is dat afspraken afhankelijk zijn van persoonlijke

[1] Met “Croeselaan” wordt gelijk aan de definitie in het SAK bedoeld: Croeselaan nummers 75 tot en met 163B, Veemarktstraat 1 tot en met 9, Veemarktplein 42 tot en met 44 en Van Zijstweg 1 tot en met 17.
[2] Motie 2017/243, 7 december 2017.
[3] Wij merken op dat de categorie "eigenaren-verhuuirders" niet apart in een categorie is opgenomen. Wél vermeld de notitie in de algemene paragraaf 1.2 dat ook deze eigenaren conform het taxatie-protocol schadeloosgesteld zullen worden..

omstandigheden, zoals inkomen en woonsituatie. De gemeente bekijkt of er maatwerkoplossingen nodig zijn in een bepaalde concrete individuele situatie, zonder daarbij ongewenste precedenten te scheppen.

5. Naast de algemene uitgangspunten zijn in het SAK een aantal bijzondere regelingen opgenomen voor specifieke groepen bewoners:

   i. Voorrangsregeling Beurskwartier 1
   Huurders van een vrije sectorhuurwoning, horeca-exploitanten en eigenaar-bewoners van de Croeselaan krijgen voorrang op een nieuwe woning of bedrijfsruimte in het Beurskwartier 1. Deze voorrangsregeling geldt ook voor huurders met een onzelfstandige woonruimte (woningdelers). Het uitgangspunt van deze regeling is dat de huurders en eigenaar-bewoners de kans hebben gekregen om te kunnen verhuizen naar Beurskwartier 1, voordat er gestart wordt met de sloop of transformatie van de Croeselaan.

   ii. Voorrangsregeling De Foreest
   De huurders van een sociale of middeldure huurwoning krijgen een gelijkwaardige woning aangeboden in De Foreest.

   iii. Woonlastengarantie bij sociale en middeldure huur
   Voor de huurders van een sociale of middeldure huurwoning die naar een gelijkwaardige woning in de Foreest verhuizen geldt een Woonlastengarantie. Om de overgang naar de nieuwe mogelijk (netto) hogere woonlasten geleidelijk te laten verlopen, geldt dat huurders die naar een woning met hogere woonlasten dan de huidige woning verhuizen gedurende maximaal 3 jaar een woonlastenbijdrage zullen ontvangen.

6. Het SAK voorziet voor huurders van woningen in een vergoeding voor verhuis- en inrichtingskosten gebaseerd op de wettelijke 'Regeling minimumbijdrage verhuis- en inrichtingskosten bij renovatie'.[4] Voorts is voor alle groepen huurders van een woning (behoudens huurders van een vrijesectorwoning en onzelfstandige woonruimten) voorzien in een regeling ter voorkoming van betaling van dubbele huur gedurende de laatste maand.

7. Voor horeca-exploitanten voorziet het SAK in de afspraak dat zij voorrang krijgen op een horecalocatie in het Beurskwartier.

8. Voor bewoner-eigenaren voorziet het SAK in de bijzondere afspraak dat zij voorrang krijgen op locatie in het Beurskwartier. Het SAK vermeldt dat de gemeente voor de minnelijke verwerving van de eigendom van de woningen zich zal baseren op het 'Verwervings- en Taxatieprotocol'. Dit protocol gaat uit van een toekenning van een *volledige schadeloosstelling* van de bewoner-eigenaren naar maatstaven van de Onteigeningswet.

WETTELIJKE VERGOEDINGSAANSPRAAK

9. Het SAK is gebaseerd op het uitgangspunt dat de gemeente de eigendom van de huurwoningen in het gebied minnelijk zal verwerven, en vervolgens van rechtswege de verhuurder van de

[4] De Regeling minimumbijdrage verhuis- en inrichtingskosten bij renovatie voorziet per 28 februari 2021 in een minimumbijdrage van € 6.334..

betreffende woningen zal worden.[5] De wet biedt de gemeente – als *verhuurder* – daarna de mogelijkheid om de huurovereenkomsten te beëindigen. Op basis van dat uitgangspunt gelden de volgende wettelijke regels over vergoeding aan de huurders.

Zelfstandige huurwoning (sociale huurwoning of (middeldure) vrije sector huurwoning)

10. De verhuurder die een op het verhuurde rustende bestemming wil verwezenlijken kan de huurovereenkomst op die grondslag opzeggen.[6] In het geval dat de gemeente door minnelijke verwerving eigenaar is geworden – en daarmee van rechtswege ook de verhuurder is geworden van de betreffende woning – staat haar ook nog een alternatieve beëindigingsgrondslag ter beschikking: zij kan in dat geval de huurovereenkomst ook door de rechter laten ontbinden op grond van art. 7:281 BW. Dit alternatief kan van belang zijn in de situatie dat – bijvoorbeeld in verband met de planning van de ontwikkeling van het gebied – de huur niet tijdig door opzegging kan worden beëindigd met inachtneming van de verplichte opzeggingstermijn.

11. Het maakt voor de aan de huurder toe te kennen vergoeding een verschil welke beëindigingsgrondslag wordt gekozen. In het geval van *opzegging* van de huurovereenkomst zal de rechter, bij toewijzing van de vordering tot beëindiging van de huurovereenkomst, een bedrag vaststellen als tegemoetkoming in de verhuis- en inrichtingskosten. Dit bedraagt in ieder geval de vergoeding die verschuldigd is ingevolge de wettelijke regeling hierover.[7] In de rechtspraak wordt soms een aanvullende vergoeding toegekend, als de verhuis- en inrichtingskostenvergoeding de kosten niet (volledig) dekt. Tevens kan de huurder vergoeding vorderen wegens door hem aan het gehuurde aangebrachte voorzieningen en wordt soms een hogere vergoeding toegekend ter compensatie van andere belangen (bijv. een hogere huurprijs van de nieuwe woning).

12. In het geval van *ontbinding* van de huurovereenkomst heeft de huurder aanspraak op de schadeloosstelling van tenminste de huurprijs van twee jaar dan wel tenminste de huurprijs van één jaar, al naar gelang de huur nog een jaar of meer dan wel minder dan een jaar zou hebben voortgeduurd.[8]

Onzelfstandige woonruimte

13. Het voorgaande geldt ook voor huurders van onzelfstandige woonruimten. De verhuurder is bij opzegging ook dan gehouden een vergoeding van de verhuiskosten te betalen, maar de omvang van deze vergoeding heeft de wetgever ongeregeld gelaten. Deze bedraagt in de regel minder dan de vergoeding voor die van huurders van zelfstandige woonruimten.

Horeca-exploitanten

14. Huur van een horecagelegenheid valt onder het huurregime van 'bedrijfsruimte'.[9] De wet geeft de verhuurder de mogelijkheid van *opzegging* of *ontbinding* van de huurovereenkomst. De wet kent de huurder in dat geval een vergoeding toe. De vergoedingsaanspraak van de huurder is afhankelijk van de huurovereenkomst en de opzeggingsgrondslag die wordt gehanteerd. Opzegging is eerst mogelijk na afloop van de wettelijke huurtermijn van tenminste 10 jaar

[5] Artikel 7:226 BW: 'Koop breek geen huur', de nieuwe eigenaar treedt in de rechten en verplichtingen van de oorspronkelijk verhuurder.
[6] Artikel 7:274 lid 1 onder c BW
[7] De Regeling minimumbijdrage verhuis- en inrichtingskosten bij renovatie voorziet per 28 februari 2021 in een minimumbijdrage van € 6.334.
[8] Artikel 7:281 lid 2 BW.
[9] Artikel 7:290 BW e.v.

(tweemaal 5 jaren).[10] Voor afloop van die termijn is beëindiging alleen via ontbinding van de huurovereenkomst mogelijk.[11]

15. Bij *opzegging* van de huurovereenkomst heeft de huurder aanspraak op een tegemoetkoming in verhuis- en inrichtingskosten.[12] Dit betreft geen volledige schadevergoeding. De rechter is vrij om de omvang van de vergoeding te bepalen, waarbij het aan de huurder is voldoende te stellen over de omvang van de te maken verhuis- en inrichtingskosten.

16. Bij *ontbinding* van de huurovereenkomst ter verwezenlijking van een bestemmingsplan geldt dat de huurder aanspraak op een schadeloosstelling, waarbij '*rekening gehouden wordt met de kans dat de huurverhouding zonder de overgang (van de eigendom) zou hebben voortgeduurd*.' In de rechtspraak wordt hierbij in het algemeen aansluiting gezocht bij de bepaling van de schadeloosstelling conform de Onteigeningswet.[13] De Onteigeningswet voorziet voor de huurder van een bedrijfsruimte in een *volledige schadeloosstelling* van de schade die een noodzakelijk en rechtstreeks gevolg is van de onteigening.[14] Hierbij heeft de huurder aanspraak op een vergoeding van alle persoonlijke schade als gebruiker van het pand. De begroting van deze schade vereist maatwerk, waarbij als objectief uitgangspunt geldt de keuzes die een redelijk handelend ondernemer in die situatie zou maken.

Bewoners-eigenaren en eigenaren-verhuurders

17. De gemeente zal trachten de woningen van bewoners-eigenaren en eigenaren-verhuurders minnelijk te verwerven aan de hand van het 'Verwervings- en taxatieprotocol'. Indien hierover geen minnelijke overeenstemming kan worden bereikt, zullen de woningen onteigend worden.

18. De Onteigeningswet gaat bij onteigening uit van een volledige schadeloosstelling. Een volledige schadeloosstelling omvat vergoeding van alle schade die een noodzakelijk en rechtstreeks gevolg is van de onteigening. Bij de onteigening van een woning heeft de *eigenaar-bewoner* behalve op vergoeding van de waarde van de woning, ook aanspraak op vergoeding van persoonlijke schade. Bij de bepaling van de persoonlijke schade staat voorop dat de onteigende een vergoeding zal moeten ontvangen die hem in staat stelt een *gelijkwaardig* – dus niet gelijk – woongenot te verschaffen. Deze vergoeding dient op zakelijke basis en naar objectieve maatstaven te worden vastgesteld. Ook de eigenaren-verhuurders hebben bij verwerving van hun woning recht op volledige schadeloosstelling conform de Onteigeningswet.

BEOORDELING SAK

19. Indien het bovenstaande wettelijk kader wordt toegepast op het SAK, geeft dat ten aanzien van de vraag of de regelingen die in het SAK zijn opgenomen ten minste voldoen aan de rechten die een eigenaar of huurder zou hebben op grond van de wettelijke bepalingen uit het huurrecht of het onteigeningsrecht het volgende beeld.

[10] Artikel 7:292 lid 2 jo artikel 296 lid 4 BW.
[11] Artikel 7:310 BW.
[12] Artikel 7:297 BW
[13] Zie bijvoorbeeld HR 14 oktober 1983, NJ 1984/736 (Gem. Beverwijk/Borm)
[14] Artikel 42 lid 1 Onteigeningswet

Huurders (sociale/ middeldure/ vrije sector) huurwoningen

20. Het SAK biedt huurders van zelfstandige huurwoningen een regeling in lijn met de wet, ervan uitgaande dat de gemeente de eigendom van deze woningen minnelijk kan verwerven en de huurovereenkomsten van de betreffende woningen door de gemeente zullen worden beëindigd door opzegging.[15] Naast de wettelijk verplichte minimale vergoeding voor verhuis- en inrichtingskosten, voorziet het SAK in een aanvullende regelingen: een voorrangsregeling voor de Foreest dan wel het Beurskwartier en huurders (behoudens huurders van een vrije sector woning) krijgen een woonlastengarantie en het ontstaan van dubbele huur wordt voorkomen. Ook wordt er rekening gehouden met eventuele door huurders aangebrachte voorzieningen.

Horeca-exploitanten

21. Voor horeca-exploitanten voorziet het SAK in hoofdstuk 7 via het van toepassingverklaren van het "Verwervings en taxatieprotocol" in een volledige schadeloosstelling conform de Onteigeningswet. Dit geldt zowel voor de eigenaar-exploitant als de huurder-exploitant. Daarnaast is de (aanvullende) afspraak opgenomen dat de exploitanten voorrang krijgen op een horecalocatie in het Beurskwartier. Ook voor de horeca-exploitanten is hiermee (ruimschoots) aan de wettelijke vereisten voldaan.

Bewoners-eigenaren

22. Voor bewoner-eigenaren voorziet het SAK niet in bijzondere afspraken, behoudens dat zij voorrang krijgen op een locatie in het Beurskwartier. Het SAK vermeldt dat de gemeente voor de minnelijke verwerving van de eigendom van de woningen zich zal baseren op het 'Verwervings- en taxatieprotocol'. Dit protocol gaat uit van een toekenning van een *volledige schadeloosstelling* van de bewoner-eigenaren naar maatstaven van de Onteigeningswet. Hiermee is het SAK in lijn met de (Onteigenings)wet. Het aanbod voor voorrang op een woning in het Beurskwartier kan daarbij in de schadeloosstelling worden meegewogen.

Eigenaren-verhuurders

23. Voor eigenaren verhuurders voorziet het SAK niet in bijzondere afspraken. In de Inleiding is onder paragraaf 1.2 echter expliciet opgenomen dat ook op de verwerving van woningen van een eigenaar-verhuurder het "Verwervings en taxatie protocol" van toepassing is zodat ook voor de categorie eigenaar-verhuurder een volledige schadeloosstelling conform de Onteigeningswet geborgd is.

CONCLUSIE

- De vraag of de regelingen die voor de verschillende categorieën bewoners en eigenaren in het SAK zijn opgenomen voldoen aan de rechten die de betreffende bewoners en eigenaren hebben op grond van de wettelijke bepalingen uit het huurrecht of het onteigeningsrecht wordt door ons bevestigend beantwoord. Aan de regels van het huurrecht en het onteigeningsrecht wordt voldaan.

[15] Gelet op de relatieve beperkte duur van de wettelijke opzegtermijnen lijkt huurbeëindiging door opzegging een reële aanname. Indien echter tot ontbinding van de huurovereenkomsten zou worden overgegaan, dan geldt dat de huurder aanspraak heeft op tenminste de huurprijs van twee jaar dan wel tenminste de huurprijs van een jaar, al naar gelang de huur nog een jaar of meer dan wel minder dan een jaar zou hebben geduurd. Indien de gemeente de eigendom van de woningen niet minnelijk mocht kunnen verweven, dat zal zij de woningen moeten onteigenen. De huurders van de woningen hebben – evenals de eigenaar – dan recht op een volledige schadeloosstelling.

- Daarnaast biedt de gemeente nog een aantal aanvullende waarborgen aan bewoners, en horeca-exploitanten gericht op het vrijwillig en tijdig (voorafgaand de sloop of transformatie) vinden van vervangende en passende woon- c.q. bedrijfsruimte, welke maatregelen strikt genomen verder gaan dan wat het huur- en onteigeningsrecht minimaal vereist.

***

Nieuw Buurland/ Staatsliedenbuurt

Basisinformatie

Datum	7 september 2021
Gespreksleider	**Sjors Nagtegaal**
Tijd	19.30-20.30 uur
Zaal	Digitaal
Soort bijeenkomst	Bespreken raadsvoorstel
Werkvorm	Gesprek tussen raadsleden, betrokken ambtenaren, bewoners en andere belangstellenden.
Portefeuillehouder	Wethouder Verschuure
Bertrokken ambtenaren/presentatoren	**4 deelnemers** GU 1 deelnemer, Mitros 1 deelnemer, KCAP
Vervolg	De gemeenteraad debatteert over dit onderwerp tijdens de vergadering van de commissie Stad & Ruimte. Een datum is nog niet vastgesteld. De raad besluit in principe hier over tijdens de eerstvolgende raadsvergadering.
Links naar	Website gemeente en facebook
Deelnemers	1 deelnemer, namens huidige bewoners 3 deelnemers op eigen titel 3 deelnemers klankbordgroep 1 deelnemer, Buurtcomité StaLau 1 deelnemer, Buren van Nieuw Buurland (presentatie) 2 deelnemers, Vereniging Samuel Muller woongroep

Programma

Welkom en Opening
Presentatie(s)
Vragen raadsleden
Deelnemers aan het woord
Vragen raadsleden
Reflectieronde en Afsluiting

Motivatie

Agendeerders: Bülent Isik (PvdA), Jantine Zwinkels (CDA), Anne Sasbrink (PvdD)
De fractie van de PvdA wil van het college een korte presentatie en toelichting m.b.t. het plan. Wij willen informatie over de inhoud van het plan en willen graag weten hoe het participatietraject is verlopen en of en zo ja welke aanpassingen zijn gedaan op basis van het participatietraject. Fracties ontvangen signalen dat de participatie niet goed verlopen is en dat de communicatie vanuit de gemeente summier was en de mensen die minder betrokken waren het gevoel gaf dat alle plannen al definitief zouden zijn, terwijl hier nog besluitvorming over dient plaats te vinden.

Van omwonenden willen wij horen hoe zij naar het plan kijken en welke zorgen zij hebben. Meerdere fracties (CDA, PvdD, VVD en DENK) zijn eerder langs geweest bij de omwonenden. Zij maken zich zorgen over de bouwhoogte (die afwijkt van het oorspronkelijke startdocument/IDOC, de leefkwaliteit, positionering van de bouwblokken en het niveau van voorzieningen in de directe omgeving.

Van Mitros willen we graag horen waarom zij voor dit plan hebben gekozen en niet voor behoud van het complex.

Bijdrage

Deelnemer namens de huidige bewoners van Buurland
Buurland is al jaren een begrip in Utrecht. Van gemeenschappelijke moestuinen tot festivals en van buurtworkshops tot klusdagen: Buurland is een plek waar bewoners én omwonenden uit de Staatsliedenbuurt elkaar op een veelvoud aan buurtactiviteiten kunnen treffen. Helaas loopt per maart 2022 het verhuurcontract tussen de SSH en Mitros af. Wij willen ons graag inzetten om de bijzondere samenhorigheid die bestaat in Buurland te behouden tot het onvermijdelijke moment van sloop aanbreekt. Dit is gelijk een belangrijk punt om voorop te stellen. Wij vragen niet om uitstel of afstel van de sloop, waar wij voor pleiten is voorrang op een antikraakcontract zodat we de hechte community in dit bijzondere stukje van de Staatsliedenbuurt nog wat langer in stand kunnen houden.

Mitros is de eigenaar van de woningen in Buurland en de opdrachtgever van het nieuwbouwproject Nieuw Buurland. Mitros zal, om leegstand te voorkomen, na maart 2022 de panden laten beheren door een vastgoedbeheerder tot het daadwerkelijke moment van sloop. Deze vastgoedbeheerder zal onder de huidige plannen vervolgens antikraakcontracten opstellen voor nieuwe, tijdelijke bewoners zonder connectie met de buurt. Dit tot grote onvrede van omwonenden. De huidige bewoners zullen in deze situatie geen voorrang krijgen op een dergelijk contract. Wij vragen namens de omwonenden en alle bewoners van Buurland aan Mitros en de Gemeente Utrecht om dit punt te heroverwegen en huidige bewoners de kans te geven tot de sloop zorg te blijven dragen voor dit speciale buurtje.

Graag gaan we met jullie in gesprek om onze visie op het tot de sloop waarborgen van de sociale cohesie in de buurt toe te lichten!

Zie ook: www.buurlandutrecht.nl voor een sfeerimpressie en meer informatie over lopende groene en sociale initiatieven in Buurland.

Deelnemer klankbordgroep
In het oorspronkelijke Masterplan Talmalaan 10 jaar geleden werd aangegeven dat er grote behoefte was aan eengezinswoningen. Nu dit plan 10 jaar later van tafel is, is vooral ingezet op kleine woningen van 40-65m2, waarvan in de buurt al veel aanwezig zijn. Omdat woningen gebouwd worden

voor minimaal 50 jaar, pleit ik voor een diverser aanbod van type woningen, om meer robuustheid te creëren in de wisselende woning vraag. Zie dit voorbeeld, dat we de behoefte over 10 jaar al niet goed konden voorspellen. Projecten genoeg (bijv. Kanaleneiland) waarin trots is ingezet op de woningbehoefte op korte termijn, wat op langere termijn heeft geleid tot verloedering en sociale problematiek.

Fietsersersbond (afwezig)
Geachte raadsleden,
De Troelstralaan is een belangrijke fietsverbinding tussen Overvecht en de binnenstad/centraal station. Volgens de verkeerstellingen steken er dagelijks zo'n 5.000 fietsers over bij het Salvador Allendeplein en dat is niet de enige oversteek die de Troelstralaan 'voedt' met fietsers. Die oversteek vormt al meer dan voldoende hindernis voor de mensen die van- en naar Overvecht fietsen.
Met de nieuwbouwwerkzaamheden in Nieuw Buurland moet er daarom voor worden gezorgd dat deze belangrijke fietsverbinding goed bruikbaar blijft en hij niet tijdelijk wordt afgesloten. Conform het beleid voor wegafsluitingen: fietsen blijft toegestaan, eventueel moeten auto's omrijden.
In de periode waarin alleen het noordelijkste stukje wordt afgesloten, dan krijgen fietsers uit Overvecht (Taagdreef) naar de stad met twee extra oversteken te maken: ze moeten zowel oversteken over de Brailledreef en de Loevenhoutsedijk, als over de Talmalaan. Moeten ze tweemaal (lang) wachten bij de Brailledreef en Loevenhoutsedijk of wordt die regeling verbeterd?
De kruising van de Troelstralaan met de Samuel van Houtenstraat valt in het plangebied. In de periode dat die wordt afgesloten is er geen fatsoenlijke route naar Overvecht (en terug) meer mogelijk vanaf de Hopakker. In dat geval moet fietsen over de Talmalaan worden toegestaan én veilig worden gemaakt.Ook het vervolg via de Draaiweg.
Na de werkzaamheden moet de Troelstralaan natuurlijk weer in goede staat worden opgeleverd. Hij fietst nu erg fijn, dat moet straks weer het geval zijn.
Tenslotte zou het erg plezierig zijn als er na de bouw een aantal bomen bij zouden kunnen komen in de Troelstralaan of als de straat op andere manieren kan worden vergroend.

Deelnemer
Bewoners van de rode flat, aan de kop van de Troelstralaan
Wij hebben groot bezwaar tegen de geplande hoogbouw flat heel dicht op onze flat.
Ons bezwaarschrift sturen wij u voor de zekerheid toe.

Deelnemers, Samuel Muller woongroep in Seniorencomplex Vitae Veste
5 september 2021
Onze reactie op het concept SPvE Nieuw Buurland, is behandeld in de reactienota onder nr. 9, de nummers 22 t/m 37. Op een aantal punten van onze inbreng is serieus ingegaan, hetgeen ook geleid heeft tot wijzigingen (rooilijn anderhalve meter naar achteren, bovenste woonlaag ook anderhalve meter naar achteren, ingang van de parkeer garage naar de Nolensstraat, en groenstrook voor onze huizen), die door ons positief worden gewaardeerd. Er is evenwel nog steeds sprake van verslechtering van leefbaarheid in onze omgeving en daarom zijn er bij ons grote zorgen over onze gezondheid als bouw van Nieuw Buurland plaatsvindt, zoals nu het plan is. Wij vinden dat de toename van het aantal huizen zal leiden tot meer verkeer, toename van geluidsoverlast en verslechtering van de luchtkwaliteit, met name in de Samuel Mullerstraat waar 15 van de woningen van ons gebouw Vitae Veste aan liggen. Er is maatwerk nodig om de leefbaarheid van ons in Vitae Veste te garanderen.
1. Maak de Samuel Mullerstraat autoluw
a. De ventilatie van 15 woningen vindt plaats door het aanzuigen van "verse" lucht van de straatkant. Alles wat het verkeer uitstoot in onze straat komt onze woningen binnen. Aan de

achterkant van onze woningen is het aanzuigen van verse lucht niet mogelijk. In de reactienota wordt bij de nrs. 28 en 31 er op ingegaan en daar wordt gesteld dat het voor het geheel van het plangebied blijkt dat de luchtverontreiniging aanvaardbaar is. Dat zal wellicht zo zijn voor het geheel van het plangebied maar voor onze specifieke situatie gaat dat niet op in het bijzonder niet voor de woningen op de begane grond.

b. Onze woningen zijn gebouwd in 1990 en laten geluid van de straat ongehinderd toe, ventilatieroosters moeten continue openstaan.

c. De geplande 30 km zone voor de straten in het plangebied is hoopvol, klopt dit ook? Er wordt gesproken in de reactienota nr. 27 dat de 30 km zone “blijft”, maar de Samuel Mullerstraat is nu geen 30 km zone. Als het een 30 km zone wordt, kunnen we dan rekenen op handhaving? Nu is er eenrichtingsverkeer en zijn er “lichte” verkeersdrempels terwijl auto’s vaak met grote snelheid in beide richtingen rijden. Van handhaving is nu geen sprake.

d. De rijbaan van de Samuel Mullerstraat komt door de verplaatsing van de parkeerstrook naar de kant van de nieuwbouw, ondanks de groenstrook van 1 m breed, dichter bij onze woningen te liggen dan nu het geval is. Meer kans op het aanzuigen van verontreinigde lucht.

e. De twee groengebieden, het W. van Abcoudeplein (kinderspeelterrein) en het Dodt van Flensburgplantsoen (groene verblijfsruimte), zullen door de groenstrook voor ons gebouw verbonden worden en dat beoogt een verhoging van de leefkwaliteit, die echter teniet gedaan zal worden door gemotoriseerd verkeer in de straat.

f. Het verminderen van het verkeer in de Samuel Mullerstraat zorgt voor meer veiligheid Voor de kinderen rond het W. van Abcoudeplein en in de straat.
Maak daarom de Samuel Mullerstraat van Willem van Abcoudeplein tot aan de Slotemaker de Bruïnestraat autoluw.

2. Zicht op het groen op alle plekken goed plannen.

a. Wij vinden het een goed idee om in overleg met de omwonenden de inrichting van het groen aan de Dodt van Flensburgstraat te bepalen. Wij doen graag mee.

b. Het verbinden van de twee groengebieden naast ons gebied wordt zeer gewaardeerd, maar het is onlogisch om het groen in het bouwplan tegenover het midden van ons gebouw te onderbreken door er twee parkeerplaatsen te plannen. Laat die achterwege, dat verhoogt het zicht op het groen en daarmee de leefbaarheid.

3. Vijf woonlagen te hoog en het bouwvolume te groot.
Wij vinden de bouwhoogte van vijf woonlagen te hoog, niet alleen omdat we er minder zonlicht door krijgen en de andere nadelige effecten (verkeersoverlast en luchtverontreiniging), maar ook omdat zo’n hoog gebouw op een stuk van de Nolensstraat, de Samuel van Houtenstraat en de Samuel Mullerstraat niet passend is in dit deel van Tuinwijk. In het voorstel voor vaststelling aan de gemeenteraad wordt gezegd onder 1.4 dat overal elders, behalve langs de Kardinaal de Jongweg er sprake is van 3 of 4 hoog, maar dat 5 hoog hier kan vanwege de terugliggende woonlaag: deze (is) ondergeschikt aan de hoofdbebouwing en niet dominant aanwezig in het ruimtelijk beeld. Wij bestrijden dat het zal wel dominant aanwezig zijn in het ruimtelijk beeld. Het bouwvolume zal zijn tussen de 249 en 285 woningen. Dat is een grote marge van 15 % en het zijn er In ieder geval 100

meer dan er nu staan. Wij pleiten ervoor om het bouwvolume zo laag mogelijk te houden om de nadelige effecten voor ons, in de woningen aan de Samuel Mullerstraat zo klein mogelijk te houden.

4. Vragen over de vervolgprocedure

De volgende fase van inspraak is het bestemmingsplan, waarvoor het SPvE de basis levert. In de reactienota wordt veelvuldig gesproken over het bouwplan, waarvan dan weer de parkeerplaatsen of ingang van de parkeergarage en milieumaatregelen afhankelijk zijn. Dat zijn niet geringe zaken en onze vraag is of die zaken in het bestemmingsplan geregeld worden. Krijgen wij inzage in het bouwplan voorafgaande aan de inspraak op het bestemmingsplan?

Bij nr. 141 in de reactienota wordt ook gesproken over de ruimtelijke procedure waarin de uitvoerbaarheid op alle milieuaspecten wordt onderzocht en verantwoord. Dit ook voor wat betreft windhinder en geluid. Waar nodig zal het plan worden aangepast of bijgesteld (ontwerp aanpassen, mitigerende maatregelen) om het plan te laten voldoen aan de voorwaarden (zoals gesteld in het SPvE en de wettelijke eisen). Krijgen wij inzage in de uitkomsten van deze ruimtelijke procedure voordat de inspraak op het bestemmingsplan plaatsvindt? Het lijkt ons essentieel dat dat gebeurt.

REACTIE OP Stedenbouwkundig Programma van Eisen op de plannen van "NIEUW BUURLAND" ZIENSWIJZE VAN DE BEWONERS VAN DE GENERAAL

Even voorstellen

Wij zijn de bewoners van de Generaal, de 12 hoog portiekflat van de Mitros aan de Talmalaan. Deze reactie is afkomstig van 40 bewoners.

in 2019 zijn een aantal bewoners van de Generaal aanwezig geweest bij de buurtbijeenkomsten en heeft een van onze bewoners een reactie gegeven op de eerste ontwerpen van de architect voor de bouwplannen aan de Kop van de Troelstralaan.
Zij heeft toen aangegeven te schrikken van het ontwerp met een hoge toren parallel aan de gehele zijgevel van de flat en een duidelijke voorkeur uitgesproken voor ontwerp met de hogere toren aan de kant van de Kardinaal de Jongweg, met een deel over de Troelstralaan waar onderdoor gefietst kan worden.
Wij zijn erg teleurgesteld dat dit plan uiteindelijk niet is doorgegaan en zijn geschrokken van het ontwerp dat er nu ligt omdat hierin onvoldoende rekening is met de belangen van de omwonenden.
Daarom willen wij, bewoners van de Generaal, graag commentaar geven en gebruik maken van onze inspraakmogelijkheid omdat wij ons absoluut niet kunnen vinden in het huidige ontwerp en de geplande woontoren, zoals deze nu in het SPvE staan.

Algemene opmerking over het plan:

Negatieve ontwikkelingen: te veel woningen, het wordt veel te druk in de buurt
Wij zijn van mening dat er veel te veel woningen terug worden gebouwd en we maken ons zorgen over de extra parkeerdruk die er in de buurt zal ontstaan. De huidige bewoners bestaan vooral uit studenten en velen van hen hebben geen auto. De nieuwe bewoners zullen niet allemaal studenten zijn en naar verwachting veel meer mensen met een eigen auto. We vragen ons af of hiermee rekening is gehouden. Op hoeveel parkeerplekken per huishouden is de berekening gebaseerd?

Tevens wordt aan de Gerbrandystraat momenteel ook een groot project gerealiseerd van **487 nieuwe appartementen**. Deze woningen worden eind 2021 opgeleverd en hierdoor zal het in onze buurt al drukker worden.
Wij vinden het daarom niet passend dat er zoveel woningen terug worden gebouwd en vragen de Gemeente en Mitros het aantal terug te bouwen woningen **omlaag te brengen**, zodat er minder massieve hoogbouw komt en het niet te druk wordt in de buurt, passend bij de voorzieningen van de buurt.

Email:bewonersvandegeneraal@gmail.com

Het effect van het ontwerp op onze woonkwaliteit:

In het voorlopige ontwerp, zoals het nu in het SPVe staat zal er op de kop van de Troelstralaan, waar nu een 4 hoog flat staat, een massief appartementencomplex komen wat grotendeels (voor tweederde) bestaat uit 10 woonlagen.
In 2012 is ons door de Mitros verteld dat er nieuwbouw zou komen, op deze plek met een **maximale hoogte van 6 verdiepingen.** Dat dit nu 10 verdiepingen is, vinden wij absoluut niet acceptabel en we willen dat Mitros en de Gemeente zich aan deze kaders houdt; die tevens in *het startdocument van 15-05-2019* worden omschreven.
We vinden zo'n grote massieve woontoren niet passend in de wijk, met haar grotendeels lage karakter.
Voor ons, bewoners van de Generaal, gaat de kwaliteit van wonen enorm achteruit omdat alle bewoners met een hoekwoning straks tegen een grote "muur" opkijken vanuit de woonkamers en slaapkamers.
Dit is een grove aantasting van ons woongenot; het ontneemt tevens zonlicht, zicht en privacy omdat wij straks letterlijk, vanuit onze woonkamers bij andere mensen naar binnen kijken. Dit kan voorkomen worden door voor een ander ontwerp te kiezen.

Tevens hebben wij bezwaar tegen het verleggen van de bouwgrens, naar de kant van de Troelstralaan (zie bijlage 2 voor visuele toelichting)
In het SPvE staat dat de 5e t/m de 10e woonlaag tot aan de fietspad naar voren mag komen tot aan het fietspad; wat ruim 5 meter betekent! Hier zijn ramen van vele bewoners aanwezig. Door het naar voren plaatsen van de bebouwing en het verleggen van de bouwgrens, komen de appartementen te dicht op de zijgevel van onze flat en hier maken wij dan ook bezwaar tegen. In *bijlage 2* ziet u de huidige situatie.
Wij vinden dit onacceptabel, in verband met zonlicht, de beleving van privacy en woongenot wat ernstig zal verslechteren.

Overige punten van zorg:

Windgevaar en geluidsoverlast op een geluidsbelaste locatie

Op het stuk fietspad en voetpad tussen onze flat en de 4 hoog flat aan de Troelstralaan staat regelmatig zeer sterke wind met flinke windstoten. Het betreft een drukke hoofdfietsroute. De hogere bebouwing en het verkleinen van de afstanden tussen de hoogbouw leidt tot nog meer windoverlast doordat de windkracht zal toenemen (net als het geluidsoverlast) door hoger te bouwen dan 6 verdiepingen en het plaatsen van een woontoren.

Wij hebben daarbij de volgende vragen:

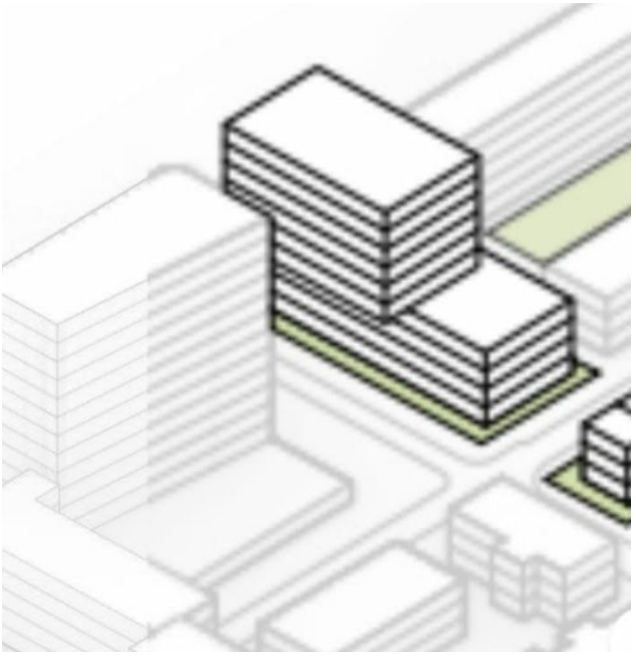
- Hoe gaat de Mitros en de Gemeente garanderen dat de windoverlast niet erger wordt, zodat de veiligheid voor fietsers en voetgangers gewaarborgd blijft?
- Wat zal het effect zijn van het geluid? Er wordt gesproken over een geluidsbelasting van 61 Db op basis van de quickscan. Wordt de geluidsbelasting niet veel hoger en overschreden, door twee hoge gebouwen relatief dicht op elkaar te plaatsen, vlak naast de zeer drukke Kardinaal de Jongweg en de spoorlijn?

Email:bewonersvandegeneraal@gmail.com

Dit willen wij anders:

Wij hebben zoals gezegd ernstige bezwaren tegen het huidige ontwerpvoorstel (zie afbeelding rechtsboven)

- Wij vinden dat er naast onze flat en in de gehele buurt te veel woningen worden bijgebouwd en willen **veel minder** woningen dan er nu gepland staan.
  Er worden in onze omgeving ruim 1500 woningen bijgebouwd. De infrastructuur is hier niet op ingericht.
- Het huidige concept ontwerp met de brede grote woontoren van 10 verdiepingen vinden wij zoals gezegd een veel te groot bouwvolume hebben. (zie afbeelding)



Het huidige bouwvoorstel met links de Generaal flat en rechts in het zwart de geplande 10 hoog woontoren aan de Troelstralaan; met een deel 4 hoog en daarop een toren van 6 verdiepingen die 5 meter naar voren zou komen.

- Wij willen dat de Gemeente en Mitros zich aan hun eigen kaders houden; en er **dus maximaal 6 verdiepingen hoog** wordt gebouwd (Zie ook het Startdocument 15-05-2019) waar gesproken wordt over een **maximale Bouwhoogte van 17 meter**, op de hoek van de Troelstralaan en de Aalbersestraat.
- De enige oplossing die wij acceptabel vinden als het gaat om hoger bouwen dan 6 verdiepingen, is het bouwen van een veel smallere woontoren aan de kant van de Kardinaal de Jongweg van **maximaal 8** verdiepingen. Op voorwaarde dat deze **de helft zo breed is als het huidige ontwerp**, waardoor deze niet recht voor onze woonkamers komt maar enkel voor de slaapkamers en niet 5 meter naar voren wordt geplaatst. (Zie *bijlage 1 afbeelding 3* voor een visuele toelichting).
- Wij stellen tevens voor om het gebouw, vanaf de 5e verdieping naar de noordkant te laten verspringen, richting de Kardinaal de Jongweg en de Aalbersestraat. Eventueel kan er gebouwd worden in een andere kleur steen, om zichtbaar te maken dat het om “twee aparte gebouwen” gaat.
  Op deze manier kunnen er meer woningen worden gerealiseerd en ondervinden de bewoners van de Generaal er het minste hinder van, omdat het middelste en rechter bouwblok (waar de ramen van de woonkamers tegenover liggen) relatief laag blijven.
- Ook verzoeken wij om **groen** te bouwen, met verticale groene gevels; zoals gepland in het Beurskwartier.

Email:bewonersvandegeneraal@gmail.com

- Als oplossing dragen wij aan **actief mee te denken** over een ander ontwerp. Wij willen als burgers gehoord worden in onze zorgen en actief meedenken in de in de klankbordgroep en daarbuiten. Dit is momenteel niet het geval omdat er geen enkele bewoner in de klankbordgroep vertegenwoordigd is.

In *bijlage 1* hebben we verschillende varianten afgebeeld waarin wij ons kunnen vinden, waarbij onze voorkeur natuurlijk zo **laag en groen** mogelijk is. We zijn van mening dat de ontwerpen die wij voorstellen veel beter aansluiten bij de bestaande bouw in de buurt. Daarnaast hebben de ontwerpen een speelser en luchtiger/minder massief karakter omdat er trapsgewijs is gebouwd.

Daarnaast vragen wij uw aandacht voor de **leefbaarheid** in onze omgeving. Groen in onze buurt is reeds **minimaal**. Door de sterke toename aan bewoners is er nog minder (recreatief) groen beschikbaar voor per inwoner. Ook de toename in verkeersdruk en een tekort aan andere voorzieningen zoals winkels, apotheek en andere baart ons zorgen.

Wij doen daarom een dringend verzoek op de Gemeente en Mitros om onze zorgen en suggesties serieus te behandelen en gaan als bewoners graag met u in gesprek over een ander ontwerp.
We vertrouwen erop dat we samen in ieders belang en tevredenheid tot een aanvaardbare oplossing komen.

Met vriendelijke groet,

De bewoners van de Generaal

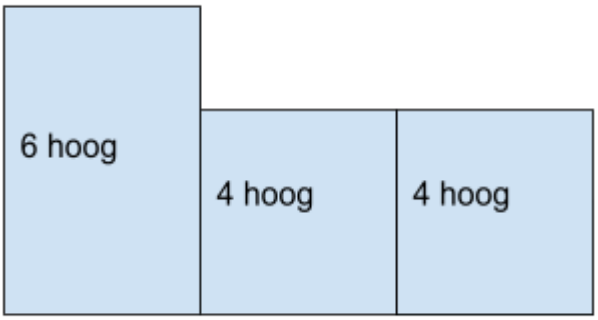
Foto: de huidige 4 hoog flat aan de Troelstralaan, gemaakt met groothoeklens

Bijlagen:
1: voorstellen van andere ontwerpen
2: de huidige afstand van de Generaal tot de flat aan de Troelstralaan.
3: handtekeningen bewoners Talmalaan

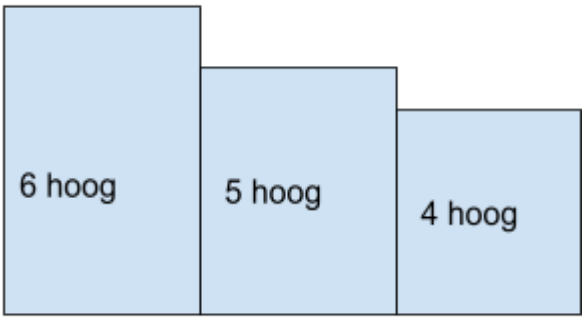
Reactie Bewoners van de Generaal op SPvE “Nieuw Buurland”
Email:bewonersvandegeneraal@gmail.com

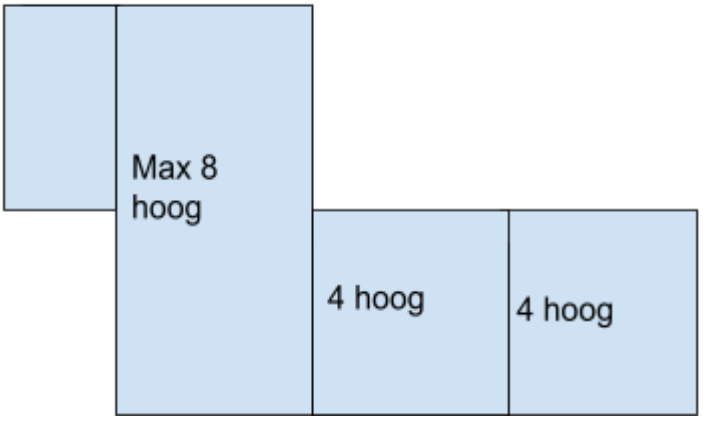
Bijlage 1: Voorstellen van andere ontwerpen

Afbeelding 1



Afbeelding 2





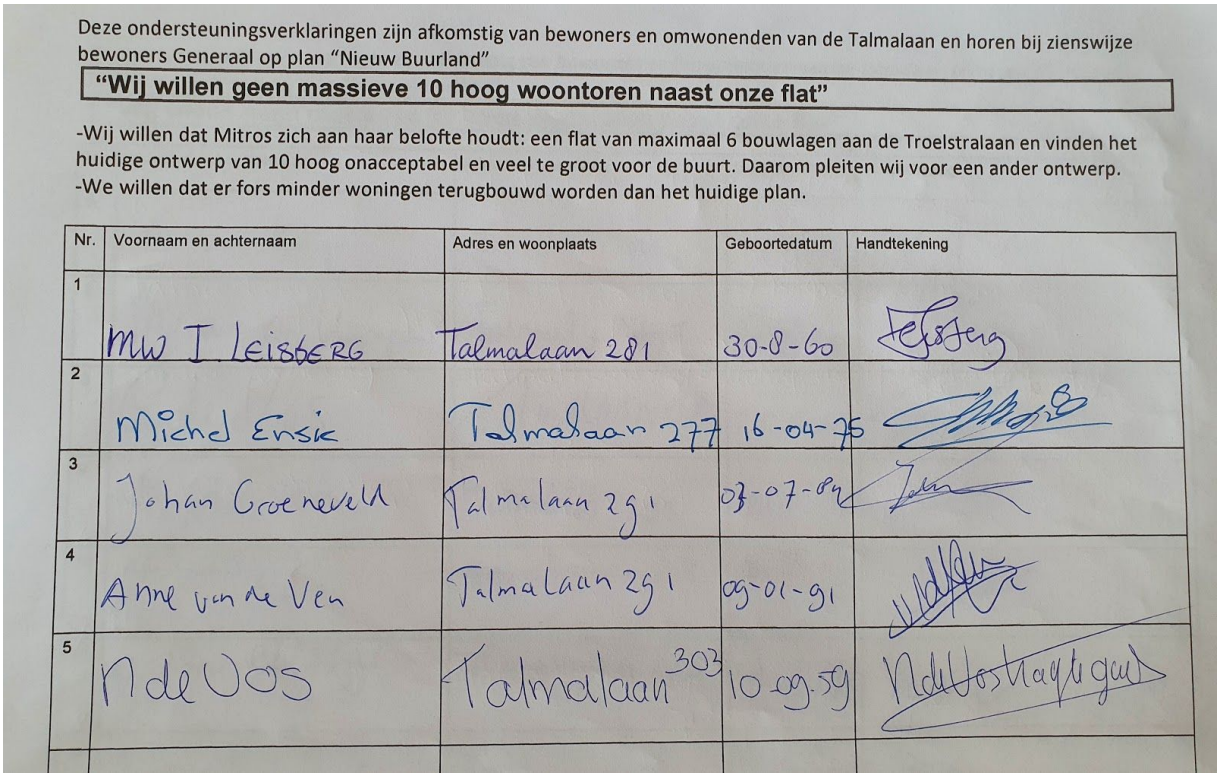
Afbeelding 3: met de 5e t/m de 8e verdieping gedeeltelijk uitgebouwd richting de Aalbersestraat en de Kardinaal de Jongweg

Bijlage 2: de huidige afstand van de Generaal tot de flat aan de Troelstralaan.

In het huidige SPvE-concept plan zouden de nieuwe woningen vanaf de 5e verdieping nog ruim 5 meter dichterbij komen. De twee flats zouden dan veel te dicht op elkaar staan.

Foto gemaakt vanuit keukenraam van de Generaal aan de Talmalaan

Bijlage 3: handtekeningen bewoners Talmalaan

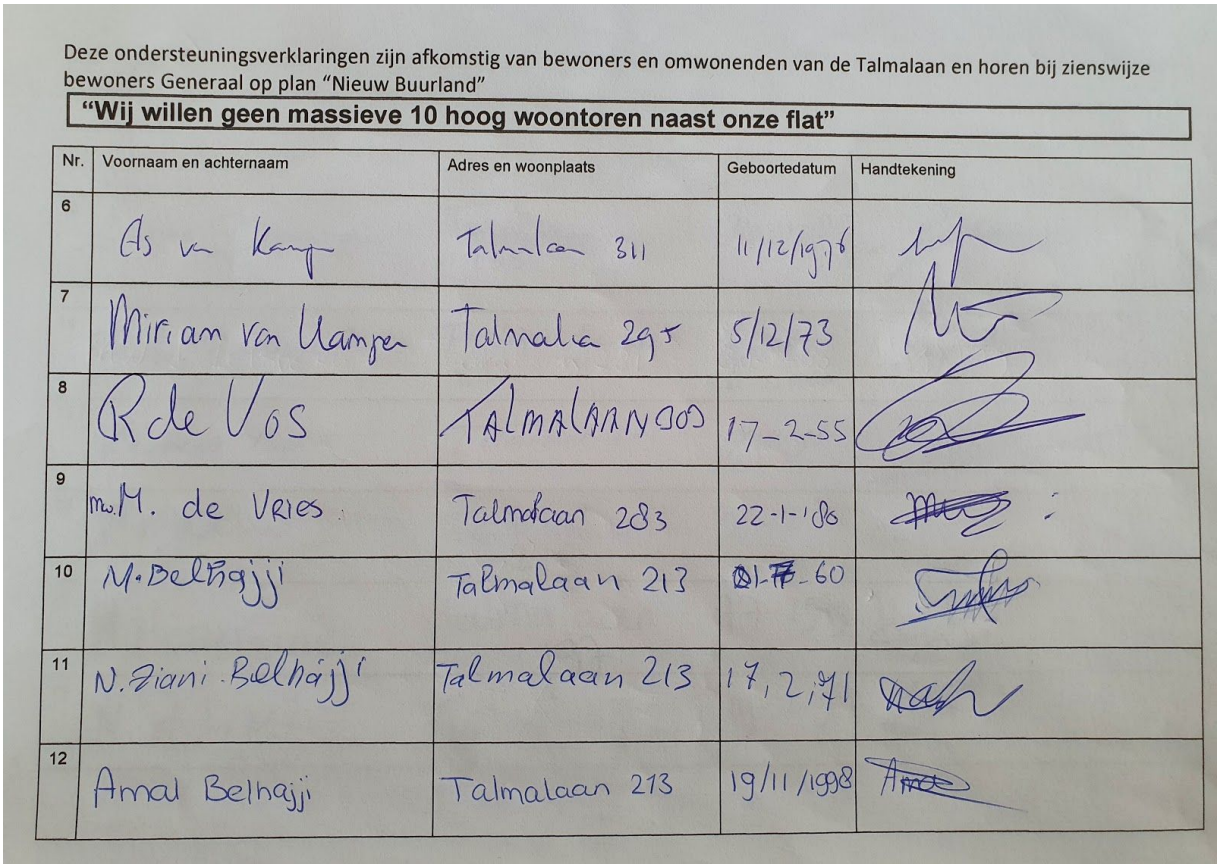


Deze ondersteuningsverklaringen zijn afkomstig van bewoners en omwonenden van de Talmalaan en horen bij zienswijze bewoners Generaal op plan "Nieuw Buurland"

"Wij willen geen massieve 10 hoog woontoren naast onze flat"

-Wij willen dat Mitros zich aan haar belofte houdt: een flat van maximaal 6 bouwlagen aan de Troelstralaan en vinden het huidige ontwerp van 10 hoog onacceptabel en veel te groot voor de buurt. Daarom pleiten wij voor een ander ontwerp.
-We willen dat er fors minder woningen terugbouwd worden dan het huidige plan.

Nr.	Voornaam en achternaam	Adres en woonplaats	Geboortedatum	Handtekening
1	MW I. LEISBERG	Talmalaan 281	30-8-60	
2	Michel Ensik	Talmalaan 277	16-04-75	
3	Johan Groeneveld	Talmalaan 291	07-07-84	
4	Anne van de Ven	Talmalaan 291	09-01-91	
5	N de Vos	Talmalaan 303	10-09-59	



Deze ondersteuningsverklaringen zijn afkomstig van bewoners en omwonenden van de Talmalaan en horen bij zienswijze bewoners Generaal op plan "Nieuw Buurland"

"Wij willen geen massieve 10 hoog woontoren naast onze flat"

Nr.	Voornaam en achternaam	Adres en woonplaats	Geboortedatum	Handtekening
6	As van Kamp	Talmalaan 311	11/12/1976	
7	Miriam van Kampen	Talmalaan 297	5/12/73	
8	R de Vos	TALMALAAN 303	17-2-55	
9	M.M. de Vries	Talmalaan 283	22-1-1980	
10	M. Belhajji	Talmalaan 213	01-[illegible]-60	
11	N. Ziani-Belhajji	Talmalaan 213	17,2,71	
12	Amal Belhajji	Talmalaan 213	19/11/1998	

Deze ondersteuningsverklaringen zijn afkomstig van bewoners en omwonenden van de Talmalaan en horen bij zienswijze bewoners Generaal op plan "Nieuw Buurland"

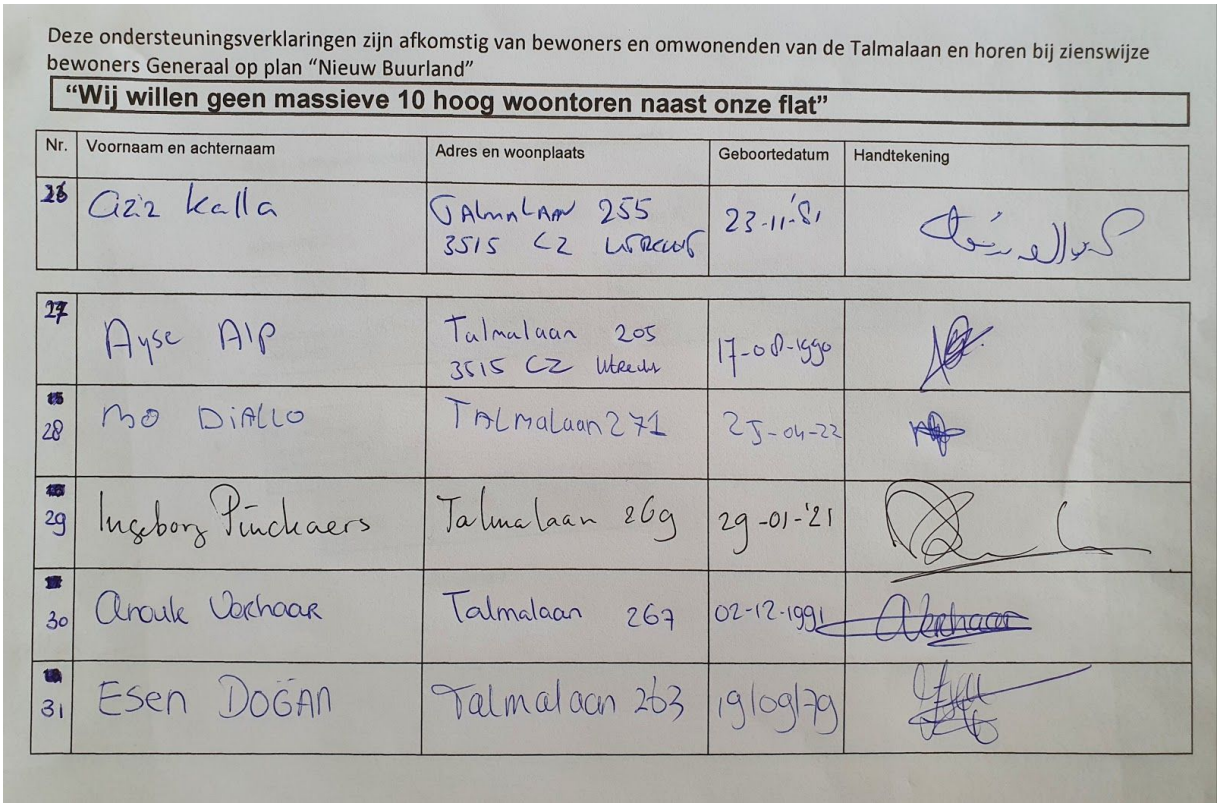
"Wij willen geen massieve 10 hoog woontoren naast onze flat"

Nr.	Voornaam en achternaam	Adres en woonplaats	Geboortedatum	Handtekening
13	Sanae Daakour	Talmalaan 255	24-11-88	
14	EL. M. Daakour	TaLMaLaan 223	6-1-1960	
15	Laurens Kock	Talmalaan 221	17-11-1981	
16	MAloekoejana	Talmalaan 215	26-12-84	
17	H. Harmane	Talmalaan 197.	7-7-1979	
18	N. Helvaci	Talmalaan 235	19-02-1984	

Deze ondersteuningsverklaringen zijn afkomstig van bewoners en omwonenden van de Talmalaan en horen bij zienswijze bewoners Generaal op plan "Nieuw Buurland"

"Wij willen geen massieve 10 hoog woontoren naast onze flat"

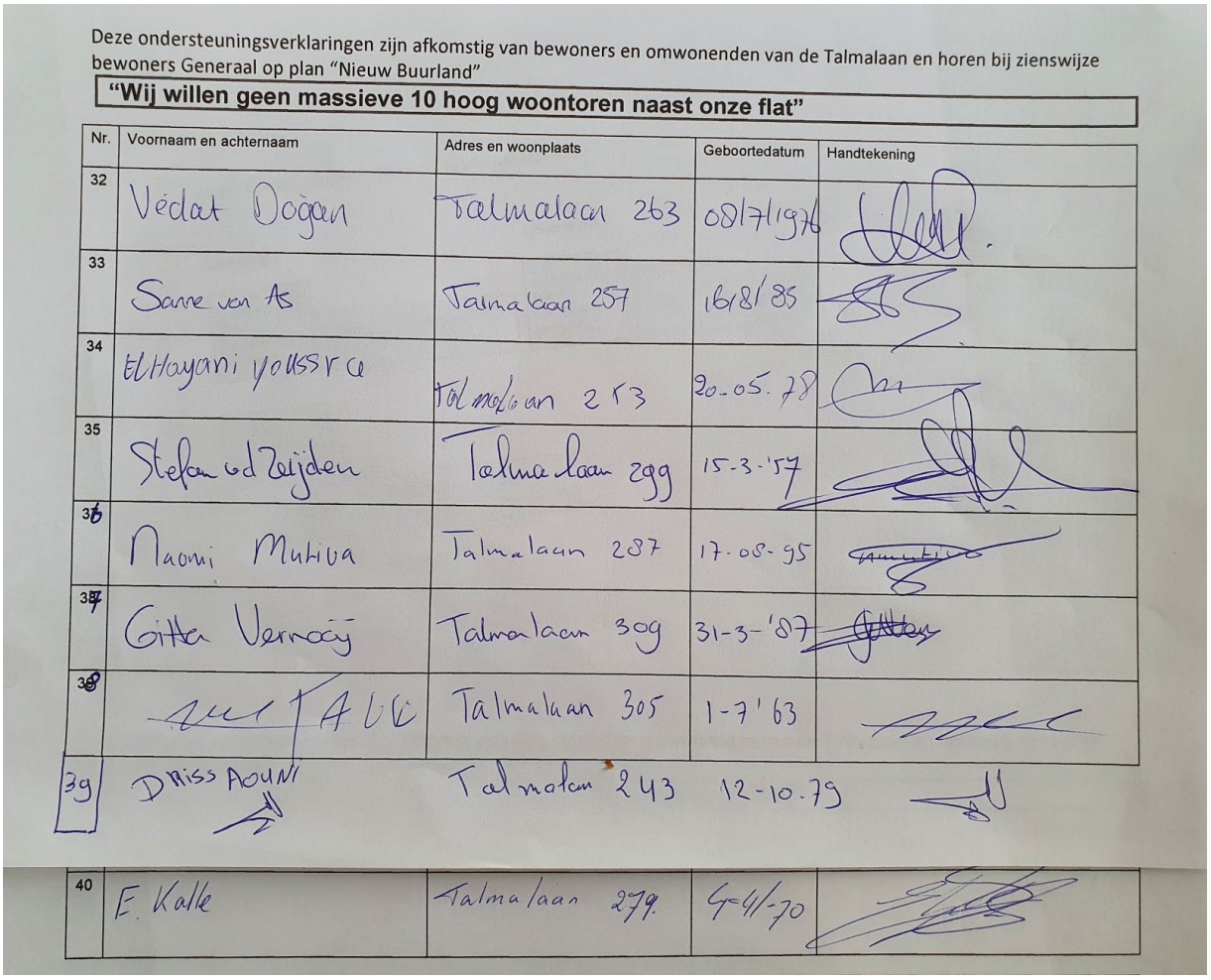
19	Ayse kasa 241	Talmlaan 214	5/4/1977	
20	Fatna Lemrini 2	Talmalaan 243	7-1-1983	
21	Sanara Wieling	Talmalaan 237	26-04-1982	
22	Britt van der Horst	Talmalaan 251	29-11-2002	
23	Yasin Dogan	Talmalaan 263	01-11-2001	
24	DAvid Polak @ Gmail	TALMALAAN 261	25-8-1972	
25	Pluto Degenaar	Talmalaan 257	06-11-1981	



Deze ondersteuningsverklaringen zijn afkomstig van bewoners en omwonenden van de Talmalaan en horen bij zienswijze bewoners Generaal op plan "Nieuw Buurland"

"Wij willen geen massieve 10 hoog woontoren naast onze flat"

Nr.	Voornaam en achternaam	Adres en woonplaats	Geboortedatum	Handtekening
26	Aziz Kalla	Talmalaan 255 3515 CZ Utrecht	23-11-'81	
27	Ayse Alp	Talmalaan 205 3515 CZ Utrecht	17-08-1990	
28	Mo Diallo	Talmalaan 271	25-04-22	
29	Ingeborg Pinckaers	Talmalaan 269	29-01-'21	
30	Anouk Vorhaar	Talmalaan 267	02-12-1991	
31	Esen DOĞAN	Talmalaan 263	19/09/79	

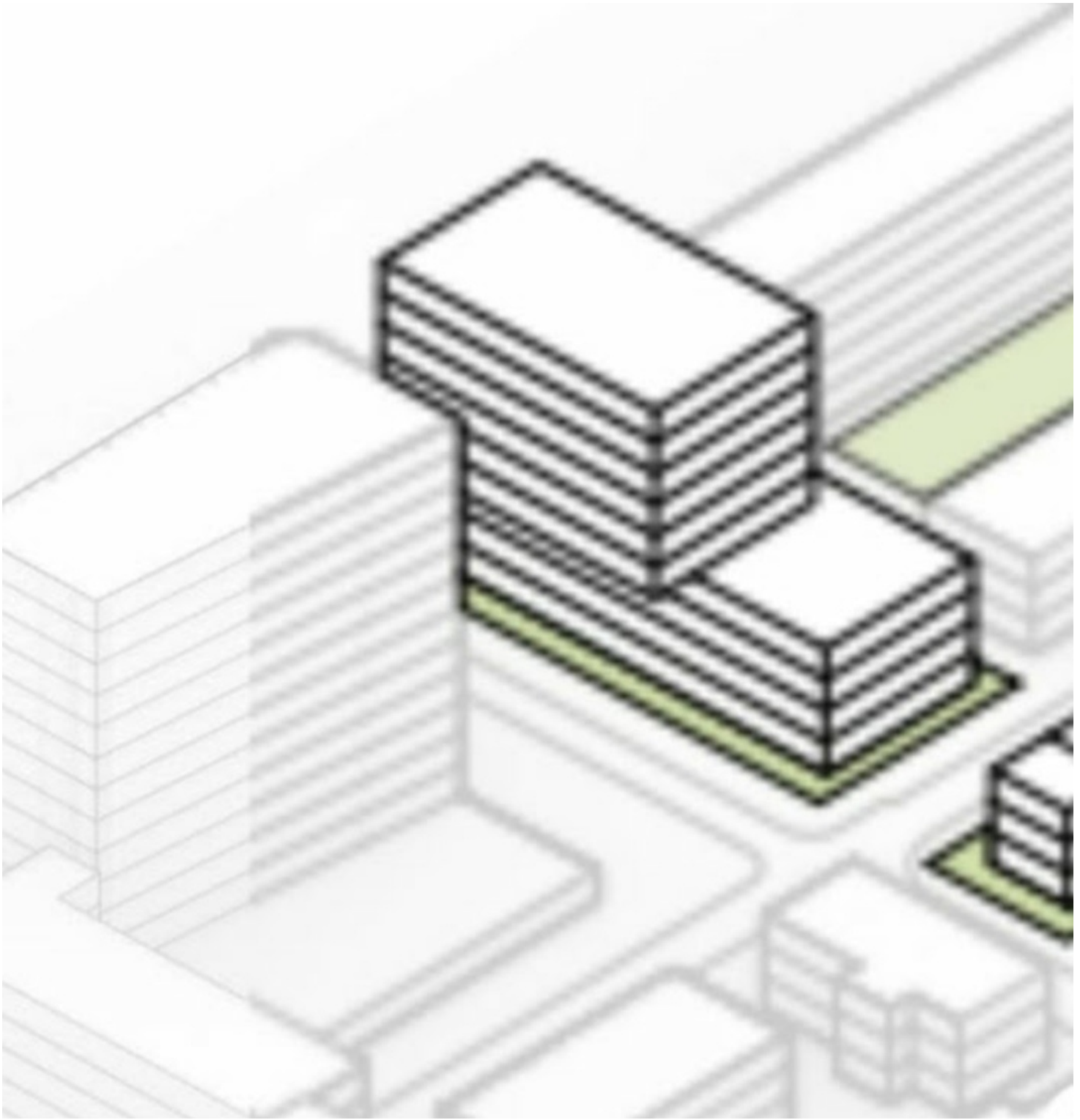


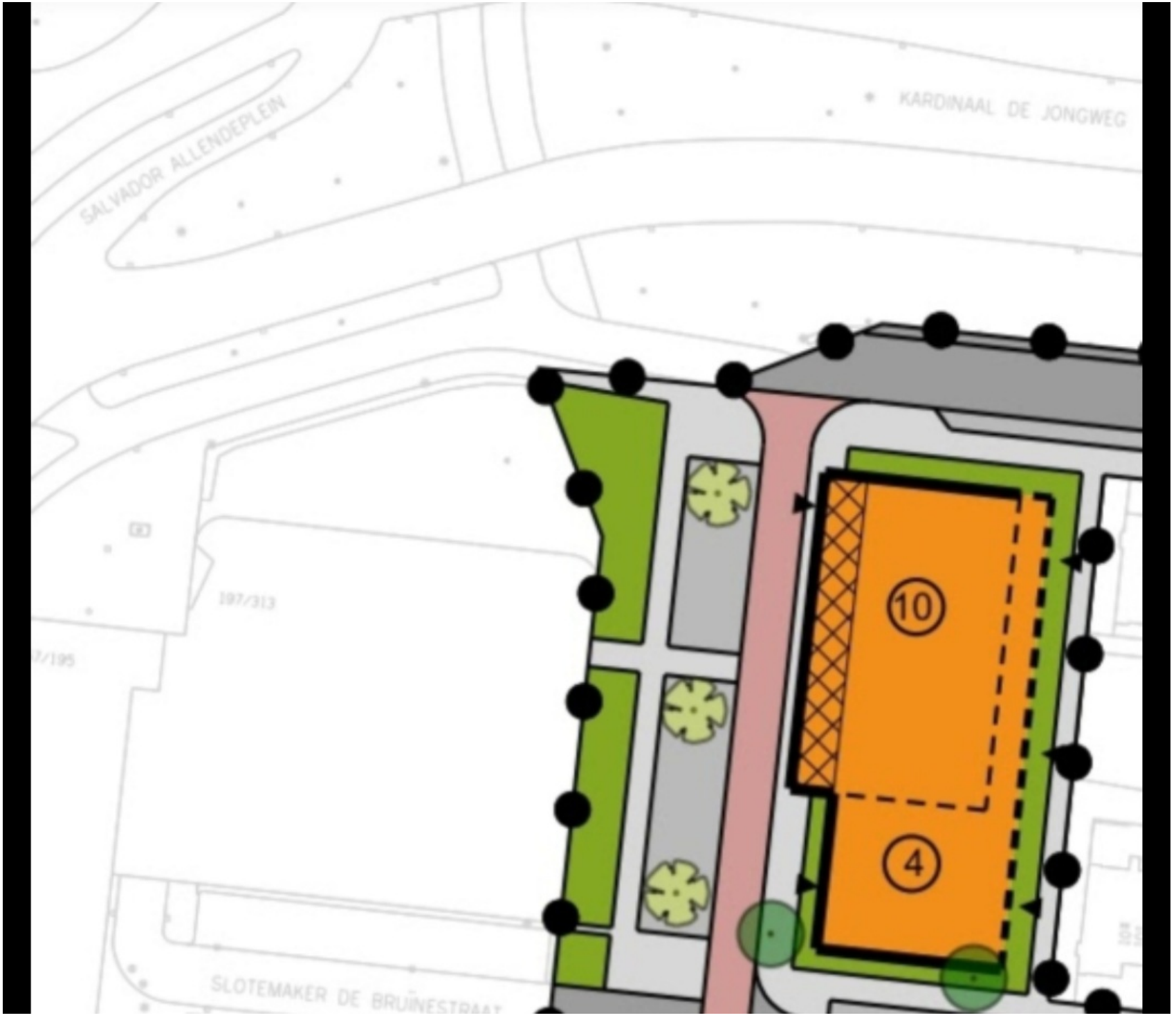
Deze ondersteuningsverklaringen zijn afkomstig van bewoners en omwonenden van de Talmalaan en horen bij zienswijze bewoners Generaal op plan "Nieuw Buurland"

"Wij willen geen massieve 10 hoog woontoren naast onze flat"

Nr.	Voornaam en achternaam	Adres en woonplaats	Geboortedatum	Handtekening
32	Vedat Doğan	Talmalaan 263	08/7/1976	
33	Sanne van As	Talmalaan 257	16/8/85	
34	El Hayani youssra	Talmalaan 253	20-05-78	
35	Stefan v.d Zeijden	Talmalaan 299	15-3-'57	
36	Naomi Mukiva	Talmalaan 287	17-08-95	
37	Gitta Vermooij	Talmalaan 309	31-3-'87	
38	[illegible]	Talmalaan 305	1-7-'63	
39	Driss Aouni	Talmalaan 243	12-10-79	
40	E. Kalle	Talmalaan 279	6-4-70	

Beeld Google




SALVADOR ALLENDEPLEIN
KARDINAAL DE JONGWEG
197/313
SLOTEMAKER DE BRUÏNESTRAAT
10
4

Spreektekst Buren van Nieuw Buurland – Raadsinformatiebijeenkomst 7 september 2021

Ik, xxx, spreek hier mede namens het collectief 'Buren van Nieuw Buurland'. Wij zijn een 100tal bewoners en gezinnen die met grote zorgen kijken naar de plannen van Mitros en de gemeente.

Maar wij zijn ook allemaal bewoners van dit kleine deel van Noord-Oost dat gezellig, divers, stads en levendig is. Een wijk waar huur, sociaal en koop door elkaar heen lopen, al sinds jaar en dag. Dat is ook de reden dat we hier zijn komen wonen. Wij zijn dan ook zeer voorstander van de afspraak dat er op deze plek in ieder geval sociale huur terugkomt. Dat past ook heel erg bij ons buurtje. Wij vinden het dus belangrijk dat niet het beeld ontstaat dat wij tegen 'sociale huur' zouden zijn of niet willen dat dit in onze achtertuin opeens ontstaat. Dat speelt wellicht elders, maar uiteraard niet in een wijk die al heel divers is.

Wij hebben in achterliggende periode meermaals in brief en gesprek onze zorgen geuit over de planvorming. Deze brieven heeft u ontvangen en kunnen lezen. Doel hiervan was om in dialoog, constructief, mee te denken om te komen tot een acceptabel plan.

Zo ver zijn we vandaag helaas nog niet.
In de recente reactienota lezen we dat er marginaal iets gebeurt met een beperkt deel van de input van de bewoners. Dat is op zichzelf goed, maar is echt onvoldoende om de kern van onze zorg weg te nemen.

Om te voorkomen dat ik de brieven ga herhalen wil ik kort op een tweetal hoofdpunten onze zorg delen:

1.
- Bij het bepalen van de omvang en aard van het woonprogramma wordt niet verder gekeken dan het bouwplot zelf. Zo wordt er ondoordacht gegokt met de leefbaarheid in de buurt.
- Er wordt een enorme verdichtingsopgave neergelegd in een deel van Noord-Oost dat al het meest verdicht is, en in een deel van Noord-Oost waar in de directe nabijheid nu al honderden extra woningen worden gebouwd.

In 2012 was dit, met het oog op lage leefbaarheid in de buurt, nog reden om in het nu nog geldende SPvE juist tot een lagere bouwdichtheid over te gaan, ipv een enorme verdichting.
Wij begrijpen dat de gemeente inzet om het aantal sociale huurwoningen in NoordOost te verhogen, maar snappen niet dat, zonder verdere analyse en onderbouwing, de argumentatie van 2012 terzijde wordt geschoven.
Dit roept het beeld op dat het behalen van de aantallen woningen leidend is, en zeker niet de leefbaarheid en kwaliteit van onze buurt.
Moet er persé en met alle geweld in dit kleine stukje Utrecht enorm verdicht worden, terwijl in andere delen van Utrecht 100/150 woningen extra veel minder impact zullen hebben?

Dit beeld wordt nog een versterkt door mijn tweede hoofdpunt:

2.
- In het SPvE en de reactienota staan harde cijfers en ambities over het aantal te realiseren woningen, dit geldt ook voor het aantal woningen voor speciale doelgroepen.
- Daartegenover staan echter zeer boterzachte toezeggingen over mogelijke investeringen vanuit de gemeente of Mitros om de leefbaarheid van de wijk overeind te houden.

Ik noem kort 3 voorbeelden (maar er zijn er veel meer):
- Er zijn zorgen of de voorzieningen in de wijk het grote aantal nieuwe inwoners aankunnen. Aangegeven wordt dat dit later wordt onderzocht of dat later bepaald of extra voorzieningen gewenst of mogelijk zijn
- Er zijn zorgen over toegenomen parkeerdruk. In de reactie staat dat dat dit op een later moment wordt bepaald obv dan geldende parkeernormen

- Er is een aantal van 45 woningen aangekondigd voor bijzondere doelgroepen. Alhoewel de buurt heeft gevraagd om meer duidelijkheid over de samenstelling van deze doelgroep en een plan hoe deze doelgroep begeleid wordt, wordt er nu verwezen naar een uitwerking op een later moment
- Maar ook rond geluid, luchtkwaliteit, verkeersdruk en groen zijn veel zorgen geuit, zonder dat er harde toezeggingen worden gedaan dat hier in de toekomst ook echt iets van terecht gaat komen.

Overigens is het ook bij een lagere verdichting noodzakelijk om met de buurt in gesprek te gaan hoe, naast de bouwambitie, er ook harde afspraken komen over de leefbaarheid in de wijk.

<u>Afsluitend vragen wij dusvan u als gemeenteraad:</u>

- Zorgen en bezwaren van de buren niet alleen aan te horen, maar daadwerkelijk te verwerken in het SPvE
- Naast harde afspraken over de bouwambitie, ook harde afspraken af te dwingen over de leefbaarheid
- Een plan te eisen op buurt/wijkniveau en niet alleen op plotniveau

Dank.

Utrecht, 14 september 2021

Geachte raadsleden,

Precies een week geleden, op dinsdagavond 7 september, was de raadsinformatiebijeenkomst (RIB) over het project Nieuw Buurland.

Net als de bewoners van Vitae Veste, die dat nadien al per mail aan u hebben laten weten, waren ook wij teleurgesteld in de raadsinformatiebijeenkomst. Wij horen hetzelfde van andere partijen in de buurt; in elk geval van XXX en XXX namens StaLau, XXX namens Bewoners de Generaal en van XXX die vanuit de Tuinambassadeurs ook via Platform stadstuinieren en dus Wijkplatform Noordoost de ontwikkelingen van Nieuw Buurland en de rest van de wijk van nabij volgt. Hij heeft bij het wijkplatform recent nog Nieuw Buurland genoemd als negatief voorbeeld van participatie en daarmee van het frustreren van inwoners. Wij sturen u deze mail met hun volledige instemming.

Vanuit meerdere bewoners(groepen) is in de afgelopen twee jaar al scherp kritiek geleverd op de inhoud van het plan en het zeer gemankeerde participatietraject. Resultaat van dit moeizame proces is een slecht en onvolledig plan, dat totaal niet kan rekenen op de steun van de buurt. Een plan waarvan de buurt het beeld heeft dat dit koste wat kost door gemeente en Mitros door onze strot geduwd wordt. En waarvan de uitwerking op de leefbaarheid ongewis is, omdat hier nauwelijks aandacht aan is besteed. Daarover wilden we graag in gesprek (blijven) met de gemeente, zodat er uiteindelijk een goed en gedragen plan kan worden vastgesteld in de gemeenteraad. Een RIB kan daarbij helpen, dachten wij. Volgens de website van de gemeente Utrecht is een RIB:

‘Raadsleden willen uw mening weten over plannen voor de stad, voordat zij een beslissing nemen. Hiervoor gaan zij graag met u, als bewoner of ondernemer, het gesprek aan. Dit kan onder andere tijdens een raadsinformatiebijeenkomst.’

Dit strookt niet met het verloop van de avond op 7 september. We hadden in totaal een uur, terwijl er een flinke opkomst was met enkele gegarandeerde sprekers. Toch werd een groot deel van het uur opgeslokt door een presentatie van de ambtenaren (25 minuten). Vervolgend werden er nog vragen aan de ambtenaren gesteld door de raadsleden (10 minuten). Uiteindelijk bleef er maar 25 minuten over voor bewoners en betrokkenen om hun zorg te delen. Ook was er geen tijd, zoals dat bij een RIB kennelijk wel bedoeld is, om echt in gesprek te gaan en door te vragen door de raadsleden op de zorgen in de vorm van hoor en wederhoor. We kregen sterk de indruk dat de ambtenaren tijd aan het rekken waren met hun presentatie.

Daarnaast was de strategische insteek van de ambtenaren wat ons betreft exemplarisch voor het hele participatieproces. Er werd een vertekend beeld gegeven van de invulling die bewoners aan het plan konden geven en hebben gegeven. Positieve puntjes en wijzigingen als gevolg van input door bewoners werd sterk uitvergroot, terwijl de zorgen van bewoners niet zijn weggenomen, sterker nog zijn toegenomen, en dat bleef ook bij de introductie en presentatie van deze RIB onderbelicht. Er wordt in gesprekken met Mitros en de gemeente steeds weggestuurd van de zaken waar het echt om gaat. Daarnaast is de toon vanuit de ambtenaren erg minachtend richting de bewoners. Zo wordt er lachend aangegeven dat bewoners vooral ‘volumes’ naar elkaar aan het duwen zijn, iedereen wil de volumes de andere kant op hebben. Dit doet onrecht aan de integriteit van bewoners, en geeft aan dat veel suggesties, die afkomstig zijn vanuit diverse hoeken van de buurt, en die de bewonersgroepen ook met hun achterban en met elkaar hebben afgestemd, door Mitros en de gemeente ook zo zijn geïnterpreteerd: als een zet van een bewoner of belangengroepje in een schaakspel rond Nieuw Buurland, als een ‘niet in mijn achtertuin’-discussie.

Het is erg frustrerend om te merken dat als je je als buurt oprecht inzet voor een gemengde, leefbare wijk waarin zoveel mogelijk individuele belangen en maatschappelijke thema’s bediend kunnen worden, en je bereid bent daar oplossingen voor aan te dragen, en daar veel tijd en energie in steekt, je door Mitros en gemeente wordt afgeserveerd. De enigen die volumes in andermans achtertuin willen duwen zijn Mitros en de gemeente zelf. Zonder respect voor de bestaande bewoners, op en om dit gebied. Zonder zeer zinvolle, doordachte suggesties vanuit de buurt goed mee te nemen. Zonder een serieus gesprek met hen te voeren. En dat is een kwalijke zaak, want dit draagt zeker bij aan een afkalvend vertrouwen in het openbaar bestuur. Zeker in een groeiende, steeds voller wordende stad is dat geen gewenste ontwikkeling.

De RIB heeft dit beeld bij de buurt helaas verder versterkt, doordat de gemeente, ondersteund door een aantal experts, ruim de tijd kreeg om een heel positief verhaal over de plannen te vertellen, waarbij geen enkele melding werd gemaakt van de breed gedragen zorgen die door inwoners en klankbordgroepen zijn geuit.

Daarmee paste de RIB naadloos in de manier waarop gemeente en Mitros in de achterliggende anderhalf jaar solistisch de eigen plannen heeft doorgezet. Een traject waarbij inspraak en participatie zijn geminimaliseerd, om alle risico's voor het behalen van de harde bouwopgave te minimaliseren. Dit is niet de manier waarop de lokale overheid met hun burgers behoort om te gaan.

Wij hebben als buurt een gedeeld probleem, namelijk dat dit volume hier niet past. Vergeet even de groenstroken in het plan. Dat soort onderdelen wordt nog verder uitgewerkt. Het primaire doel van dit SPvE is om te besluiten over het bouwvolume. In de kern gaat het besluit tot vaststelling SPvE dus precies over waar Mitros en de gemeente afgelopen jaren níet met ons en de buurt over in gesprek wilden.

De raad zou deze mate van verdichting niet zonder meer moeten toestaan. Er zou in elk geval een nadere leefbaarheids-/effectrapportage moeten komen, en een besluit over de RSU 2040 waarbij niet alleen de stip op de horizon telt, maar ook alle losse puntjes in de stad die daar in de loop van de tijd al aan moeten bijdragen. We roepen u op om u daarvan bewust te zijn. Kiest u klakkeloos voor extra volume, ook in reeds dicht bebouwde bestaande wijken waar dat helemaal niet past, of gaat u voor een evenwichtige stad waarin de leefkwaliteit wordt gewaarborgd?

Wij waren wel blij te zien dat er bij de RIB veel politieke partijen aanwezig waren, zowel collegepartijen als oppositie. Nu heeft de Raad breed kunnen horen dat plan én proces op allerlei fronten een zware onvoldoende verdienen. Wij kunnen ons dan ook niet voorstellen dat dit voorstel kan rekenen op een meerderheid in de Raad. Fundamentele wijzigingen over omvang en aard van het bouwprogramma en een ordentelijk (vervolg van het) participatietraject zijn noodzakelijk.

In lijn met bovenstaand hebben wij namens Buren van Nieuw Buurland, ons collectief van een 100tal huishoudens in de directe omgeving, en als lid van de Klankbordgroep, tijdens de RIB een zeer kritische boodschap ingebracht. Ter informatie vind u de spreekteksten en onze (uitgebreidere) brief in de bijlage. Dit biedt wat ons betreft genoeg aanknopingspunten voor een constructief gesprek. Uiteraard zijn we daar altijd toe bereid.

Met vriendelijke groet,

XXX
XXX

Utrecht, 30 januari 2021

Beste Mitros en beste Gemeente Utrecht,
Beste mevrouw xx en beste mevrouw xx,

Op woensdag 23 december heeft u ons als omwonenden van Nieuw Buurland (Lauwerecht 2-4) geïnformeerd dat het SPvE online ter inzage was vrijgegeven. Onderstaand treft u onze reactie daarop aan, namens minimaal 100 huishoudens vanuit de directe omgeving van Nieuw Buurland.

Algemene indruk
Het SPvE is breed ingestoken. Zo worden onder andere de recente ontwikkelingen in de directe omgeving van dit project benoemd, waarmee dit kleine deel van de wijk Noordoost en de stad al relatief veel verdicht is en wordt. Ook wordt het SPvE voor Nieuw Buurland uit 2011 aangestipt, met een veel lager woningtal en een veel groter aandeel grondgebonden woningen. Dat SPvE is helaas niet tot uitvoering gekomen door de daaropvolgende recessie en daarna een nieuw collegeprogramma. Deze feitelijkheden geven een duidelijke context aan het huidige SPvE met de voorgestelde ontwikkeling voor Nieuw Buurland.

In het SPvE staat Gezond Stedelijk Leven centraal. De onderliggende opgaven worden beschreven als uitgangspunten. Dit waarderen wij zeer: de ambities voor een groene, evenwichtige wijk, ook in architectonisch opzicht, worden als vertrekpunt genomen en soms zelfs geconcretiseerd. Het SPvE geeft daarmee meer zicht op het plan dan in eerdere communicatie, toen het project simpelweg werd gepresenteerd als het bouwen van een significant aantal extra woningen op enkele corporatieplots. Met de inbedding van het plan in diverse uitgangspunten rondom leefbaarheid zien wij kansen voor goede aansluiting binnen onze buurt, en versterking van onze bestaande kwaliteiten.

Wij hebben daarmee de indruk dat onze eerdere boodschap, om de ontwikkeling in breder ruimtelijk perspectief te plaatsen en om meer recht te doen aan het karakter van de wijk (zie bijlagen voor onze eerdere brieven), nu deels wordt geadresseerd in het SPvE. Wij verwachten dat dit betekent dat we dit ook zullen terugzien in de uiteindelijke praktische keuzes, uitwerking en fasering. Het bouwen en uitbreiden van woningen en het realiseren van verbeteringen op het gebied van groen en voorzieningen zijn wat ons betreft namelijk onlosmakelijk met elkaar verbonden.

Echter, ondanks het feit dat we het SPvE een stap vooruit vinden t.o.v. de eerdere communicatie vanuit Mitros en gemeente, is het beeld vanuit de buurt dat het SPvE nog steeds kansen mist. Ook zit er op punten teveel ruimte en/of onduidelijkheid en soms zelfs tegenstrijdigheid in het SPvE. Die geven het risico dat het project in de praktijk toch terugvalt naar visieloos ‘blokken stapelen’.

Onze buurt is een sociale, stadse, gemengde, kinderrijke en gezellige buurt. Veel bewoners hebben er bewust voor gekozen om juist hier te komen wonen, voelen zich hier thuis en verbonden, en investeren veel in het leefklimaat van onze diverse wijk. De buurtbewoners en hun energie geven kansen om ook van dit project een unieke, creatieve, diverse en sociale woonomgeving te maken. Het is daarom jammer dat het SPvE grotendeels gericht is op het behalen van de primaire groeidoelstellingen van Mitros en het college, en niet allereerst streeft naar het ontwikkelen van de best mogelijke aanvulling op de huidige woningvoorraad, die past bij onze buurt.

Wij benoemen onderstaand onze belangrijkste bevindingen. We roepen de gemeente op om het SPvE op onderstaande punten aan te passen of garanties af te spreken over de uitvoering ervan.

Woonprogramma

1. *Aantal*

In het SPvE staat dat 250 tot 285 woningen zullen worden toegevoegd. De buurt had liever gezien dat het oude SPvE intact was gebleven, met 114 voornamelijk grondgebonden woningen. Wij begrijpen dat deze nieuwbouwlocatie bijzondere kansen biedt, ook voor een stukje verdichting in onze groeiende stad, maar tegen deze bandbreedte van het totale aantal woningen maken wij bezwaar. Het door Mitros gewenste aantal legt, mede door de gevolgen die dit heeft voor de bouwvormen (zie verder Functioneel Ontwerp) een te groot beslag op onze buurt. We hebben er geen vertrouwen in dat binnen die bandbreedte het leefbare programma leidend zal zijn of voldoende kwaliteit kan realiseren.

In hoeverre is bij het bepalen van de bandbreedte bijvoorbeeld reeds rekening gehouden met de toevoeging aan de (sociale) woningvoorraad in de vorm van bijvoorbeeld de nieuwbouw (487 woningen, waarvan 200 sociaal) die ontstaat op het terrein van het voormalige belastingkantoor aan de Gerbrandystraat, direct aan de overkant van het plangebied? In hoeverre is rekening gehouden met de nieuwe stedelijke ruimtelijke strategie 2040, die meer dan voldoende kansen biedt voor verdichtingslocaties in grote aantallen, ook in het zeer nabijgelegen Overvecht? Is dit dan echt de beste plek om de woningvoorraad op te schroeven? Het extra aantal van maximaal 171 woningen is voor de stad als geheel verwaarloosbaar, maar voor ons als buurt is het te veel.

De wens die u wellicht heeft om de bandbreedte voor de aantallen maximaal op te rekken tot 285 mag nooit ten koste gaan van de (financiële) ruimte voor de kwaliteit van de leefomgeving. Die kwaliteit is nodig om enigszins tegenwicht te kunnen bieden aan de verdichting die voor de stad als geheel miniem, maar voor deze buurt significant is: tot aan 2,5 keer meer woningen dan in het oorspronkelijke plan. En wij betwijfelen of de kwaliteit met deze bandbreedte gewaarborgd kan worden. Meer woningen maken in overwegend het sociale en middensegment kost geld. De leefbaarheid en kwaliteit van de buurt mag geen sluitpost worden om koste wat het kost de maximale bandbreedte van het woningtal en het bijbehorende woonprogramma te kunnen realiseren. 250 woningen vormen al een planologische en budgettaire uitdaging van 2,2 keer meer woningen dan in het oorspronkelijke plan, en 1,7 keer meer dan de huidige voorraad ter plekke.

2. *Aard*

De aard van het woonprogramma vinden wij ook een belangrijk aandachtspunt. Er wordt namelijk gesteld dat het maximale aantal sociale huurwoningen 205 kan bedragen. Daarnaast wordt aangegeven dat circa 45 van deze sociale huurwoningen worden gerealiseerd ten behoeve van het huisvesten van bijzondere doelgroepen zoals statushouders en/of uitstromers uit de maatschappelijke opvang/beschermd wonen. Alhoewel wij begrijpen dat er ook in dit project ruimte moet zijn voor al deze doelgroepen, zorgt een dergelijke concentratie in dit specifieke deel van de wijk voor een te grote druk op de huidige samenstelling in de buurt. De buurt vindt dit zeer onwenselijk en maakt dan ook bezwaar tegen deze aantallen. Vóór 2011, de periode waarin het vigerende SPvE is vastgesteld, was de kwaliteit van de buurt tot de slechtste van heel Utrecht gaan behoren. Het nu voorgestelde SPvE reflecteert hier geenszins op.

Er wordt in het SPvE terecht benoemd dat de Staatsliedenbuurt in verhouding tot de rest van de wijk Noordoost al bovengemiddeld veel corporatiebezit heeft (74% versus 13%). De buurt kent dus al een a-typische woningvoorraad ten opzichte van de gehele wijk Noordoost. In het SPvE wordt dit onderkend, maar uit deze constatering wordt gek genoeg niet geconcludeerd dat logischerwijs overwogen moet worden om de invulling van de ambitie dan maar beter te verspreiden over geheel Noordoost. Sterker nog, in het voorlopig SPvE wordt nu gesproken over het terugbouwen van ten minste 150 (oftewel het huidige aantal) tot maar liefst 205 sociale huurwoningen, ofwel juist een nog verdere stijging van het aandeel. Dit lijkt ons strijdig met de afspraken in het Stadsakkoord waarin

wordt gesteld: ‘Wij vervullen een vertrouwelijke balansrol voor ruiling van locaties van woningcorporaties en (markt)partijen. *Het principe van ruiling is, dat daar waar verdichting op een locatie van een woningcorporatie mogelijk is, maar waar al veel sociale voorraad in de wijk aanwezig is, marktwoningen gerealiseerd worden.* In ruil daarvoor wordt op de locatie van de marktpartij extra sociale huur gerealiseerd.’ In het voorlopige SPvE wordt ook als uitgangspunt genoemd dat er per wijk aan een woningbalans zal worden gewerkt, maar het wordt vervolgens niet toegepast.

Wij begrijpen en delen het belang dat de gemeente het aandeel sociale huurwoningen in wijken als Overvecht en Noordwest wil verlagen, en in wijken als Oost en Noordoost wil verhogen. Een van de weinige huidige verdichtingslocaties in Noordoost staat echter in onze buurt, juist het deel van de wijk waarvan de samenstelling van de woningvoorraad het meest lijkt op die in wijken als Overvecht en Noordwest. Daarbij ligt dit project in afstand ook nog eens veel dichter bij de genoemde kwetsbare wijken dan alle andere delen van Noordoost. De keuze om de extra sociale huurwoningen buiten Overvecht en Noordwest te concentreren in ons deeltje van de wijk telt op postcodeniveau dus mogelijk als ‘spreiding’, maar draagt in de werkelijkheid niet bij aan het verkleinen van de tweedeling in de stad. De spreiding is een papieren werkelijkheid.

Wij hebben begrepen dat verdichtingsprojecten bij voorkeur de verhoudingen volgen uit het collegeprogramma “Ruimte voor iedereen’ en de woonvisie ‘Utrecht beter in balans’, namelijk 35% sociale huur, 25% middenhuur en 40% vrije sector. Gezien:

- de ligging van onze buurt pal naast een zogenoemde kwetsbare wijk waar het aandeel sociaal juist omlaag moet;
- het reeds hoge bestaande aandeel sociale huur (74%) in dit deel van Noordoost;
- de kwalificatie van zeer kwetsbare wijk in het recente verleden;
- de wens van de gemeente/Mitros tot vermeerdering van sociale huurwoningen vergeleken met het huidige aantal en
- de wens van de gemeente/Mitros tot de verzwaring van het woonprogramma met 45 woningen voor bijzondere doelgroepen,

dringen wij er op aan dat er van deze buurt zeker niet méér mag worden gevraagd dan het toevoegen van een programma dat in lijn is met de stadsbreed gewenste verhouding. Kortom: wij maken bezwaar tegen de in het voorlopige SPvE voorgestelde verhouding in het woonprogramma.

Het toepassen van de percentages uit de woonvisie op de door de gemeente gewenste ontwikkelaantallen van 250-285 betekent 87 à 98 sociale huur, 62 à 71 middenhuur en 100 à 114 vrije sector. Zo’n woonprogramma, dat wat ons betreft in omvang al veel te fors is (zie ons eerdere punt), geeft al een heel ander beeld dan de in het voorlopige SPvE voorgestelde maximale 205 sociale huur. Daarnaast draagt zo’n beter gebalanceerde verhouding fors bij aan de haalbaarheid en betaalbaarheid van dit plan. Wij verzoeken u daarom om in het definitieve SPvE de bandbreedtes conform de Woonvisie te hanteren, en verzoeken om, conform het eerder aangedragen aandachtspunt rondom de aantallen, zoveel mogelijk van de gewenste aantallen niet in dit project onder te brengen, maar elders in de wijk Noordoost/Oost te doen landen of in andere, grotere, nog te ontwikkelen gebieden zoals geschetst in de nieuwe stadsbrede strategie.

3. *Bijzondere doelgroepen*

Specifiek in deze passage willen we ingaan op de wens van Mitros en de gemeente om 45 woningen te bestemmen voor bijzondere doelgroepen. Daarbij willen we niet onbenoemd laten dat we hebben vernomen dat de Van der Hoeven Kliniek ook extra wil bijbouwen. Dat is de TBS-kliniek die is gespecialiseerd in de behandeling van onder meer zedendelinquenten. De druk van allerlei doelgroepen op onze wijk is al van enige omvang en dan zou daar in dit project nog een vrij grote, zelfstandig wonende kwetsbare groep aan worden toegevoegd.

Het huisvesten van (sociaal) kwetsbare groepen in de genoemde aantallen vraagt om de juiste 'checks and balances' en een sociaal vangnet binnen de buurt. Wij verwachten dan ook een verdere uitwerking over deze gemengde woonvorm waarbij wij ons voorstellen dat er tegenover de 45 'vragende' bewoners, voldoende dragende bewoners worden geselecteerd op grond van maatschappelijke betrokkenheid, en dat er een duidelijke beheerfunctie wordt ingericht, met één aanspreekpunt voor de buurt. Bij de verdere vormgeving moet tevens aandacht worden besteed aan gezamenlijke huiskamers in de woonblokken; een vorm die voor kwetsbaren vaak laagdrempeliger is dan een bezoek aan het buurtcentrum. Zo wordt de ook sociale draagkracht voor deze specifieke groep inwoners van Nieuw Buurland geborgd. We stellen het op prijs als er ook over de daginvulling van deze bewoners wordt nagedacht en moedigen slimme combinaties, samenwerking met ondernemers en buurtinitiatieven aan. Alleen dan is het haalbaar om een substantieel aantal vanuit deze doelgroep te huisvesten, zonder dat de samenstelling en kwaliteit van de buurt teveel onder druk komt te staan.

We hechten veel belang aan (nieuwe) buurtgenoten die zich kunnen en willen verbinden met de buurt, die omzien naar elkaar en naar bestaande bewoners, die zich verantwoordelijk voelen voor de openbare ruimte en zich zo nodig willen inzetten voor de sociaal kwetsbare buren. Deze saamhorigheid is nu ook al een van de kenmerken van deze buurt. Ook de bewoners van het huidige Buurland vormen op dit moment een hechte en sociale gemeenschap. We hebben in een Klankbordgroep-bijeenkomst begrepen dat zij de toezegging zouden krijgen dat zij tot aan de sloop mogen blijven zodat een antikraakfase niet nodig is. Dat is voor alle betrokken partijen een win-win-situatie. Ons bereikte echter het signaal dat Mitros hen in verband met vertraging van het project een huurverlenging van enkele maanden tot een half jaar heeft aangeboden maar dat zij tot op heden geen toezegging hebben gehad voor verlenging van hun huurcontract tot het moment van sloop. Dit betekent dat de huidige bewoners van Buurland uiterlijk in de eerste maanden van 2022 hun huizen moeten verlaten. Daarna volgt een periode van anti-kraak waarbij de circa 300 huidige bewoners vervangen zullen worden door tijdelijke anti-kraak bewoners. Wij zijn van mening dat dit een onnodige negatieve invloed zal hebben op de sociale cohesie en veiligheid in de wijk. Vanuit de buurt zien we bij voorkeur de huren van de huidige bewoners verlengd tot aan het moment van sloop, of minimaal een voorrangsregeling op een anti-kraakcontract voor huidige bewoners, zodat wie wil in Buurland kan blijven wonen en onderdeel kan blijven van de buurt tot aan de sloop.

We pleiten er ook voor om serieus te verkennen of een deel van de huidige bewoners kan terugkeren als 'dragende' (sterke) bewoners zodat er een solide basis ontstaat waar een deel 'vragende' (kwetsbare) bewoners aan kan worden toegevoegd. Van wat wij horen is er onder 'Buurlanders' veel animo voor zo'n mogelijkheid.

Leefbare omgeving

1. *Groen en water*

In het SPvE is veel aandacht voor (herplanten van) groen, groenstructuren, ecologie en diervriendelijkheid. 'Groen, tenzij…' is hierbij een mooi uitgangspunt, tot aan de daken toe. Het concreet benoemen van het inrichten van de groene Vechtroute, het parkje aan de Dodt van Flensburglaan en de vergroening bij De Leeuw geven een prettig beeld dat naar wij hopen geen limitatieve opsomming zal blijken. De omschrijvingen van de groenambities komen ons namelijk nog vrijblijvend over. Wij zien graag dat deze verbeteringen onlosmakelijk aan het plan worden verbonden en gaan er vanuit dat de investeringen hiervoor in de begroting worden opgenomen en onder alle omstandigheden overeind blijven omdat zij randvoorwaardelijk zijn.

Uit buurtcomité StaLau (i.s.m. the Social Firm), de werkgroep Groen uit VoTuLaSt die in de Klankbordgroep heeft deelgenomen aan een sessie Groen, krijgen we teruggekoppeld dat zij niets

van de opbrengst uit de sessie in het plan terugzien. Zo missen we de suggesties over het parkeren, het benutten van de groenstrook tussen de Kardinaal de Jongweg/Aalbersestraat (aan de rand van de wijk), en het verleggen bij Dodt van Flensburglaan (afsluiten of smal stukje fietsstraat van maken). Tevens wordt er geen kader geschetst voor het benodigde toezicht en beheer, waarmee de kwaliteit van het groen in de praktijk valt of staat.

Wat het herplanten van de bomen betreft willen we benadrukken dat we dit binnen het plangebied verwachten of in een zeer nabije straal (bijvoorbeeld maximaal 100 meter) zodat het groen dat verdwijnt bij sloop ten gunste blijft voor de buurt. De omwonenden hebben hier de nodige ideeën over en worden hier graag nauw bij betrokken.

De kwaliteitsslag groen is een randvoorwaarde en geen 'sluitpost'. Dat geldt ook voor de kwantiteit. Wij vragen daarom om naast het Dodt van Flensburgplantsoen ter hoogte van nummer 171 geen bebouwing te realiseren ten koste van het huidige groene veldje. Dit zou namelijk onherroepelijk ten koste gaan van de hoeveelheid (toegankelijk) groen in de buurt. Als omwonenden zien we veel kansen om het bestaande groen in te zetten om de kwaliteit te verbeteren, ontmoeting te stimuleren en sociale cohesie te bevorderen, ook bijvoorbeeld in relatie tot de ontwikkeling van het tiny forest, waarbij Nieuw Buurland kennelijk als mogelijke locatie in beeld is (zo mochten we vernemen via een wijkkrant). Het idee van de tiny forest voor de verschillende soorten beplanting draagt bij aan de groenvariëteit, de waterberging, sociale verbinding en educatie. De vlakbij gelegen Dr. Bosschool heeft al interesse laten blijken. Het lijkt ons dus een groeninvulling die veel kansen biedt en die direct moet worden betrokken in de uitwerking van het SPvE.

In het SPvE wordt een waterkaart getoond. Daarop is het Willem van Abcoudeplein duidelijk zichtbaar als het letterlijke afvoerputje van de buurt. Alhoewel deze locatie niet wordt genoemd bij de locaties met extreme wateroverlast, staat dit plein nu al veelvuldig blank. Dat zal in de nabije toekomst vaker gebeuren, nu het plein en aanpalende groen steeds intensiever gebruikt worden, ook door de twee nabijgelegen basisscholen. Het plein ligt weliswaar net buiten het plangebied maar grenst er direct aan. Het plein heeft een dusdanig verband met het afwatersysteem en de leefbaarheid van de buurt dat we de gemeente dringend verzoeken om ook dit overlastpunt mee te nemen bij het klimaatbestendig maken van de nieuwe ontwikkeling.

Tot slot merken wij op dat de beknopte passage over wateroverlast vooral technisch is ingestoken. Er wordt vrijwel geen link gelegd met duurzaamheid en klimaatadaptatie in termen van hittestress en droogte. De nu gehanteerde smalle opvatting rond groen en water zien wij als een gebrek aan ambitie. Wij vinden het jammer dat deze beleidsambities geen vertaling lijken te krijgen in deze nieuwe ontwikkeling in onze wijk.

2. *Mobiliteit*

Het is goed dat er aandacht is voor mobiliteit in de brede zin van het woord, en dat de slag is gemaakt om de auto niet meer centraal te stellen. Met de eis van 'oplossen van parkeren op eigen terrein' is het vraagstuk echter niet zomaar verdwenen, zeker niet gecombineerd met de druk die fietsparkeren in de buurt kan geven. Het is voor de buurt in elk geval van belang dat in het SPvE de harde garantie staat dat er voor de nieuwe bewoners niet méér parkeervergunningen verstrekt mogen worden dan die op dit moment gelden voor de huidige bewoners van Nieuw Buurland, ongeacht de uiteindelijke woningtallen en het uiteindelijke woonprogramma. Het SPvE lijkt namelijk ruimte te laten om toch meer vergunningen te verstrekken. Wij vinden het daarnaast gewenst om het (nieuw verwachte) parkeerbeleid toe te passen op deze planvorming en daarbij specifiek (zoals wij eerder al verzochten) mogelijke oplossingen voor (deel)mobiliteit te betrekken. Wij zijn benieuwd naar de ervaringen uit de eerste pilots die nu lopen. Dit biedt kansen, niet alleen voor Nieuw Buurland, maar voor de hele buurt. Daarnaast willen wij er nogmaals op wijzen dat parkeren aan de rand van de wijk interessant kan zijn (op of, gezien de breedte van de straat, aan de groenstrook

tussen Kardinaal de Jongweg en Aalbersestraat). Overigens valt dit gebied onder één bestemmingsplan (vastgesteld op 30 november 2017). Dit is niet gelijk aan het huidige functionele gebied van het PvE. Wij kunnen ons voorstellen dat het bestemmingsplangebied en het functionele gebied gelijk wordt getrokken waardoor de oplossing van de verplaatsing van de parkeerplaatsen prima in het geheel past. Bovendien levert het parkeren van auto's aan de rand van de wijk direct een betere verkeersveiligheid in de wijk. Wij vragen dus om creatief om te gaan met dit thema, het plangebied in breder perspectief te zien waar dat kansen biedt, en onder bestaande bewoners een enquête naar deelmobiliteit af te nemen.

In het stratenplan wordt in het plan uitgegaan van smallere rijbanen en meer gelijk geschakelde (parkeer)lijnen en behoud van de 30 km-zone. Dit wordt als afdoende gezien voor een veilige omgeving maar gezien de huidige praktijk betwijfelen we of dat zo is. Met name de oversteek Samuel van Houtenstraat/Troelstralaan (nu al een drukke auto-te-gast-straat) zouden we graag veiliger zien, met bijvoorbeeld verlichting, markering en/of drempels. Daarnaast zien we graag aandacht voor de gevolgen van de afsluiting van de Kaatstraat (Votulastroute) omdat dit door de extra druk op de Talmalaan (die volgens de ruimtelijke strategie 2040 een belangrijke verkeersader moet worden) kan leiden tot sluipverkeer door onze buurt. Dat is nu in coronatijd niet zo'n probleem maar voorheen was er veel meer drukte, en er wordt ook hard gereden. Bij het mogelijk afsluiten van een deel van de Dodt van Flensburglaan moet aandacht besteed worden aan de toename van het verkeer via andere routes. Zo is het bijvoorbeeld onwenselijk dat ouders die hun kinderen ophalen bij kinderdagverblijf Nijntje de halve buurt door moeten om weer op de doorgaande weg te komen. Dit kan eenvoudig worden opgelost door de ingang van het kinderdagverblijf weer terug te brengen aan de Adriaan Beijerkade en daar via een aantal parkeerhavens de auto's de wijk in-uit te laten rijden.

3. *Voorzieningen*

In het voorjaar van 2020 heeft Mitros tot onze positieve verrassing de woningen en plinten aan de Samuel van Houtenstraat gerenoveerd, onder andere met een nieuwe indeling van de puien en andere kleuraccenten, en hebben enkele nieuwe ondernemers hun intrek genomen. Hiermee is het aanzicht, de openheid en uitstaling beduidend verbeterd, en zo wordt voor de buurt duidelijk dat Mitros deze strook langer wil behouden.

Aan het begin van het SPvE wordt verwezen naar Portaal perceel 6568 en 8966 die buiten het plangebied vallen maar er wel direct aan grenzen. Wij vernemen graag voor het bredere gebied, in dit geval (ook) specifiek voor de overige corporatiewoningen en (technische) voorzieningen grenzend aan het plangebied, rondom de zuidkant van de Nolenslaan, voornamelijk bezit van Portaal, alsmede voor Buurtgebouw De Leeuw en Kinderopvanglocatie Nijntje van Ludens, of hier ook renovatie- dan wel sloop/nieuwbouwplannen spelen en wat daarvoor de kaders zullen zijn, ofwel: wat zit er nog in de pijplijn? Dat is niet alleen relevante informatie om het functioneel ontwerp op te kunnen beoordelen, maar ook om te kunnen beoordelen of er inderdaad geen voorzieningen hoeven te worden toegevoegd zoals nu wordt gesteld. Wij zien deze stelling graag beter onderbouwd en in verband gebracht met de vele ontwikkelingen binnen en net buiten de wijk, zoals reeds gerealiseerd of in gang gezet aan de (noord)westzijde van de Talmalaan en wellicht nog te volgen rond de genoemde Nolenslaan. Alhoewel deze ontwikkelingen althans op papier niet allemaal formeel in onze buurt plaatsvinden ligt het voor de hand dat al deze bewoners gebruik gaan maken van de voorzieningen in onze buurt. De toenemende druk op supermarkt, gezondheidscentra, speelruimte, recreatieruimte/parken, onderwijs en (fiets)routes is met de totale toename van het aantal woningen in VoTuLaSt niet met de huidige voorzieningen op te vangen.

Functioneel Ontwerp

We willen als omwonenden een open gemeenschap en verwachten dat ook terug te zien in het stedenbouwkundig plan. In de stedenbouwkundige uitgangspunten worden concreet de kwaliteiten van de bestaande stedenbouw en architectuur benoemd, zoals de alzijdige oriëntatie, de open plinten met voordeuren aan de straat, transparante entreehallen, de karakteristieke bebouwing, de combinatie van (inspringende) details en hoogwaardig materiaal, etc. Dit beeld is herkenbaar en spreekt ons aan. Het eerder tijdens een buurtbijeenkomst gepresenteerde massieve ontwerp met gesloten plinten, zonder voordeuren aan de straatkant, met één centrale afgesloten hal met een belbord lijkt met dit uitgangspunt te zijn verlaten, en dat beoordelen wij als positief.

Tegelijkertijd lijkt het functioneel ontwerp juist wel degelijk uit te gaan van grote bouwblokken met een centrale ingang en belborden. Deze gesloten opzet is wezenlijk anders dan die van het huidige Buurland. Hetzelfde geldt voor de omvang van de bouwblokken: nu is er om de 3 woningen een entree, straks om de 40 woningen. Met uitzondering van de 'rode flat' (de premier van 13 verdiepingen) aan de hoek Talmalaan/Kardinaal de Jongweg komt deze robuuste opzet nergens anders voor in de wijk. Nog een paar voorbeelden: de voortuintjes worden als kwaliteit aangehaald maar zijn niet aanwezig in het plan. Hetzelfde geldt voor het inspringen van bouwblokken.

Kortom: de in het SPvE gewaardeerde en mooi omschreven kwaliteiten van onze buurt leveren al in de eerste vertaalslag naar het functioneel ontwerp pijnlijke inconsistenties op, die afdoen aan de kwaliteit en leefbaarheid. Het ontwerp heeft wezenlijke kenmerken van optimalisatie op gebouwniveau. Waarom is er niet gekozen voor bijvoorbeeld een opzet in stroken, zoals nu het geval is? Wij vermoeden dat reeds in het basisontwerp al de nodige keuzes zijn gemaakt die niet zozeer gedreven zijn door de bestaande wijkkwaliteiten of het gebalanceerde leefbaarheidsprogramma, maar door geld. Dit doet ons twijfelen aan de geloofwaardigheid van de uitgangspunten in de praktijk. Als deze inconsistentie zich nu al zo manifesteert in de gebouwen, hoe gaat dat dan straks met (de toegankelijkheid van) groen? Zijn dat ook mooie woorden en schetsen, die vervolgens worden uitgevoerd op een minimaal niveau?

We willen specifiek ingaan op de bouwhoogtes in het plan. In de Klankbordgroep is expliciet benoemd dat overkluizen van het fietspad niet meer in het plan zit. Dat beoordelen wij als positief. We zien in het functioneel ontwerp echter wel hogere hoogbouw elders in het plangebied.

Ons valt met name op dat in de hoek Samuel Mullerstraat – Willem van Abcoudeplein – Samuel van Houtenstraat (de zuidoosthoek van het plangebied) de hoogste zogenaamd 'lage' bebouwing is ingetekend, namelijk niet vier maar vijf lagen. Dit wijkt flink af van de huidige situatie én van de maximale hoogte in de directe omgeving (drie lagen). Er zal waarschijnlijk (ook) een gesloten portiek komen. Tevens lijkt op dit punt de parkeergarage ingetekend, wat wij een volstrekt onlogische locatie vinden gezien het feit dat dit tegenover het Willem van Abcoude(speel)plein en de looproute naar beide basisscholen en de voorzieningen aan de Samuel van Houtenstraat is. Wij begrijpen ook niet waarom er juist op deze centrale plek voor een hoger blok met een gesloten karakter met hoge verkeersdruk wordt gekozen en betwijfelen of dat in lijn is met de uitgangspunten. Door de directe aansluiting bij enkele andere gesloten plinten (aan de westkant De Leeuw als grote relatief gesloten vesting, aan de zuidkant de bedrijfsplinten die m.u.v. de cafetaria alleen overdag open zijn, aan de oostkant het pand van Vitae Veste met gesloten entree aan de zijkant) leidt dit zeker 's avonds tot een aaneengeschakelde donkere, gesloten hoek. Op dit moment staan juist daar regelmatig anonieme voertuigen, die bijvoorbeeld lachgas en andere middelen komen afleveren, en wordt het plein in de nacht gebruikt om anoniem in het donker te gebruiken. In het afgelopen jaren zien we hier een toename van, wellicht als 'waterbedeffect' van meer handhaving hierop in Overvecht. Om dit in de toekomst te ontmoedigen, is het dus zaak om hier (extra) openheid en licht te creëren. Met dit voorlopige ontwerp gebeurt het tegendeel. Wij verzoeken dan ook dringend om het ontwerp aan te passen op zowel de hoogte als op het karakter, en beter aan te sluiten bij de huidige kwaliteiten.

In de noordkant van het plangebied is een flat gepland van 10 hoog ter vervanging van de huidige 6 verdiepingen tellende flat aan de Troelstralaan. Behoud van het bestaande bestemmingsplan met maximaal 6 bouwlagen past beter bij het karakter van de wijk. Ook heeft zo'n hoog en groot gebouw veel impact op de leefkwaliteit van de huidige bewoners van (de hoogbouw aan) de noordkant van de Troelstralaan. Daarom vragen we aandacht voor de uitwerking van deze hoogbouw.

Ook pleiten we ervoor om met meerdere typen woningen te werken om het huidige gevarieerde beeld, dat als kwaliteit wordt omschreven, te behouden. In dat opzicht constateren wij enige spanning tussen de uitgangspunten en de keuze voor de architect, KCAP, aangezien hun portfolio juist wordt gekenmerkt door grote hoogstedelijke woonblokken zonder veel detail.

De genoemde voorbeelden rond de zuidoost- en noordwestkant van het plangebied zijn illustratief voor de druk die ontstaat als gevolg van het nu voorgestelde woningtal en woonprogramma, en de daaruit voortkomende bouwvormen. Ondanks de op zich goed gestelde uitgangspunten sluit het voorlopig ontwerp zeer moeizame aan bij (de kwaliteiten van) de rest van de buurt. Dit doet af aan de leefbaarheid.

Participatie
Het participatieproces, en dan met name de start in de zomer van 2019, is door de buurt niet als positief beoordeeld. De nieuwe plannen met de hoge dichtheden en het totaal andere woonprogramma werden zonder enige context gepresenteerd en de reacties van de buurt werden niet serieus genomen. Ook de inrichting en het karakter van de Klankbordgroep werden in eerste instantie niet gekenmerkt door een enigszins open gesprek tussen Mitros, gemeente en buurtbewoners (we mochten ons niet als groep vertegenwoordigen en besprekingen dienden vertrouwelijk te blijven). Nadat we ons enigszins hadden georganiseerd en onze vragen in twee brieven hadden gepresenteerd, ontstond begin 2020 voorzichtig een iets constructievere opzet.

Door corona zijn we als buurt minder betrokken geweest bij de planvorming dan gewenst en nodig, mede omdat de bewonersavonden niet door konden gaan. Ook konden Mitros en gemeente hierdoor geen goed beeld krijgen van de mening van de buurt (hoewel de mening van de buurt zowel in klankbordnotulen als in externe communicatie steevast als 'positief' werd omschreven, iets dat wij vanuit onze achterban lang niet altijd herkennen). Het was niet bevorderlijk dat de agenda en notulen van de Klankbordgroep veelal uit losse punten bestonden, zonder toelichtende context. Dat maakte het moeilijk om de relatie tussen uitgangspunten en uitwerking te leggen en te beoordelen. Het SPvE werd zeer kort tevoren opgestuurd. De uiteindelijke vrijgave van het SPvE kwam zo toch nog onverwacht en op een onhandig moment, namelijk vlak voor kerst, vlak na de start van de harde lockdown met scholensluiting. Een inspraaktermijn van 6 weken wordt daardoor althans gevoelsmatig verkort en de mogelijkheden om ons als buurt rustig een beeld te vormen en gezamenlijk te reageren blijven beperkt.

Kortom, het is evident dat de wederzijdse beelden niet het juiste podium hebben kunnen krijgen in het participatieproces. Wij pleiten daarom voor een zorgvuldig vervolg van dit participatieproces richting volgende fasen, te beginnen met de communicatie over wat er naast dit plan (nog meer) gepland staat in onze buurt.

Dit brengt ons tot het verzoek om de buurt niet alleen nauw te betrekken in de planfase, maar ook om ons steeds tijdig te informeren over de sloop- en bouwwerkzaamheden, en waar nodig het gesprek aan te gaan om de overlast te beperken. Wij kennen onze buurt het beste, en dragen graag (tijdelijke) oplossingen aan.

Samenvattend
Wij vinden het voorliggende SPvE voor Nieuw Buurland onvoldoende aansluiten bij het masterplan uit 2011, bij de huidige opzet van de buurt en bij de recente en komende ontwikkelingen in de wijk, en zoals stadsbreed wordt geambieerd in de nieuwe ruimtelijke strategie voor 2040. Het staat in aantallen en samenstelling van de woningen haaks op het SPvE zoals dat in 2011 is vastgesteld en waar bewoners én andere plannenmakers (na een intensief participatietraject in 2010) in deze buurt sindsdien van zijn uitgegaan. De door ons allen gewenste leefbare omgeving is niet haalbaar in combinatie met die hoge aantallen, en niet betaalbaar in combinatie met de scheve samenstelling. Ook zien we een kloof tussen de uitgangspunten en het functioneel ontwerp. Dit biedt niet het nodige comfort voor een goede uitwerking in de praktijk. Integendeel, het baart ons zorgen. Dat is vooral teleurstellend omdat wij ook kansen zien, die we graag samen met Mitros en de gemeente zouden oppakken.

Wij vragen daarom aan de gemeente om:

- Bezwaren en aandachts- en zorgpunten uit deze brief om te zetten in wijzigingen en deze te verwerken in het SPvE, m.n. woningtallen en woonprogramma, de bouwvormen en bouwhoogtes, de groenambities, de vormgeving en positionering van de parkeergarage, en de sociale inbedding van de kwetsbare bewoners.
- Uitspraken te doen over wat er gebeurt met het SPvE en het plan als er bijvoorbeeld, net als na vaststelling in 2011, crisis uitbreekt en er onvoldoende middelen zijn om de ambities te realiseren.
- Een plan op buurt/wijkniveau te maken op gebied van voorzieningen en (deel)mobiliteit in plaats van alleen op plotniveau, rekening houdend met de ontwikkelingen die net zijn afgerond, gaande zijn en nog op ons af komen.

We zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Namens minimaal 100 huishoudens in de directe omgeving van het SPvE,
Verenigd in Buren van Nieuw Buurland,

xxx, xxx, xxx en xxx

burenvannieuwbuurland@yahoo.com

Eerder verstuurd:

- Brief aan Mitros van Buren van Nieuw Buurland - 6 oktober 2019
- Brief aan Mitros en Gemeente Utrecht van Buren van Nieuw Buurland - 19 december 2019

Spreektekst xxx, lid Klankbordgroep Nieuw Buurland

bij Raadsinformatiebijeenkomst (RIB) Gemeente Utrecht 7-9-2021

Exemplarisch wat er vanavond gebeurt voor het hele participatieproces.

Er wordt gedaan als of de bewoners het ontwerp hebben gemaakt.

Ik ben xxx, en spreek als deelnemer aan de Klankbordgroep. Ook heb ik goed contact met buurtgenoten, die zich hebben verenigd in Buren van Nieuw Buurland. Ik richt me in mijn reactie op het participatieproces.

Ik zie dat er wat aanpassingen gemaakt zijn in het SPvE, n.a.v. de inspraak. Dat is mooi, maar het is eigenlijk marginaal op de belangrijke thema's. Ik mis hier een echt participatieproces.

Ik zal bij het begin beginnen.

Ik woon hier al 10 jaar, dus ik ken het oude plan. Toen er nieuwe plannen werden aangekondigd, ben ik naar de bijeenkomst geweest op 2 juli 2019, als geïnteresseerde.

Deze bijeenkomst zorgde in de wijk voor veel onrust en wantrouwen richting de plannen. Met recht een valse start. Het nieuwe plan, dat voor het eerst werd gepresenteerd, een grote verandering t.o.v. de plannen van 2012, werd als voldongen feit gebracht. Wij kregen als bewoners het gevoel dat het plan er door Mitros en de gemeente doorheen geduwd werd.

We kregen sterk het gevoel dat zaken werden verbloemd en er werd geschermd met normberekeningen voor aantallen woningen, bouwvolumes, verkeersituatie, etc.

Deze bijeenkomst heeft er bij mij, net als bij anderen in de wijk, voor gezorgd dat ik me wilde verzetten tegen de powerplay van de gemeente en Mitros. Ik heb me toen aangesloten bij de Buren van Nieuw Buurland.

Er werd opgeroepen om aan te sluiten bij de klankbordgroep (KBG), maar dit was alleen voor individuen die geen andere belangenvereniging vertegenwoordigen. Daarnaast werd zelfs om geheimhouding gevraagd. Dit heeft er toe geleid dat er uiteindelijk een beperkte opkomst is gekomen voor de KBG, zeker door de tijd heen.

Pas na de gemeente hier op aangesproken te hebben vanuit de Buren van Nieuw Buurland kregen we een uitnodiging. Die uitnodigingen kwamen overigens vaak lastminute of kwamen per ongeluk niet aan (letterlijk: o sorry, vergeten).

Ook de communicatie over de planning van de procedure rondom het SPvE was onduidelijk. Daardoor wisten we lang niet wat er speelde of wanneer we konden inspreken.

Wat me daarnaast opviel was dat de verslagen geen volledige weergave waren van hetgeen we hadden besproken. Het waren zeer rommelige verslagen waar weinig aandacht aan was besteed. Belangrijke vragen of opmerkingen werden zelfs weggelaten.

Tijdens de KBG-bijeenkomsten werd de sfeer beter. Er werden themabijeenkomsten georganiseerd. Echter, de belangrijkste uitgangspunten werden nog steeds niet ter discussie gesteld, maar als voldongen feit gepresenteerd.

Vaak werd er weggestuurd van de essentie. Het gesprek over de druk op de wijk, klimaatadaptatie, aantal woningen etc., is nooit gevoerd en werd niet op de agenda gezet. Zo kon er in de KBG wel geschoven worden met volumes met elkaar en met de architect, maar het totaal volume en aantal woningen was niet bespreekbaar.

Vanuit de Buren van Nieuw Buurland is middels meerdere brieven een scherper geluid gekomen om aandacht te vragen voor belangrijke thema's. Hier is echter vanuit de gemeente maar zeer beperkt aandacht aan besteed.

Ik kom tot de conclusie dat het participatietraject ondermaats is, zeker ter voorbereiding op de omgevingswet. Dit terwijl de gemeente in de stukken het beeld schetst dat de buurt blij is met de invulling van het participatieproces. Wij herkennen dit niet.

Op deze manier heeft het weinig zin om er energie in te steken. Ik kan me niet voorstellen dat dat het doel is van een participatietraject van de gemeente.

<u>Wat wij vragen:</u>

- De zorgen van omwonenden en belanghebbenden serieus te nemen en de argumenten open, eerlijk en transparant af te wegen. We vragen de gemeente om het gesprek in de wijk te voeren, breder dan met een KBG. Tijdig voor agendastukken te zorgen zodat per thema de juiste mensen kunnen deelnemen.
- Uitspraken te doen over wat er gebeurt met het SPvE en het plan als er bijvoorbeeld, net als na vaststelling in 2011, crisis uitbreekt en er onvoldoende middelen zijn om de ambities te realiseren. Een antwoord als 'dat er altijd onvoorziene zaken zijn' is niet geruststellend.

<u>Tot slot</u>

Ik zie in de stukken van de gemeente het woord leefbaarheid vaak terugkomen. Leefbaarheid wordt ervaren door de bewoners van de wijk, door ons. Geef ons dan ook de ruimte om mee te denken. Wij geloven dat dat kan.

Beleving RIB 7-9

Volgens de website van de gemeente Utrecht is een RIB:

Raadsleden willen uw mening weten over plannen voor de stad, voordat zij een beslissing nemen. Hiervoor gaan zij graag met u, als bewoner of ondernemer, het gesprek aan. Dit kan onder andere tijdens een raadsinformatiebijeenkomst.

Dit doel strookt niet met het verloop van de avond op 7-9. We hadden in totaal een uur, terwijl er een flinke opkomst was met enkele gegarandeerde sprekers. Toch werd een groot deel van het uur opgeslokt door een presentatie van de ambtenaren (25 minuten). Vervolgend werden er nog vragen aan de ambtenaren gesteld door de raadsleden (10 minuten). Uiteindelijk bleef er maar 25 minuten over voor bewoners en betrokkenen om hun zorg te delen. Ook was er geen tijd om (cf het doel van de RIB) om echt in gesprek te gaan en door te vragen door de raadsleden op de zorgen in de vorm van hoor en wederhoor. Ik kreeg sterk de indruk dat de ambtenaren tijd aan het rekken waren met hun presentatie.

Daarnaast was de strategische insteek van de ambtenaren exemplarisch voor het hele participatieproces. Er werd een vertekend beeld gegeven van de invulling door bewoners. Positieve puntjes en wijzigingen als gevolg van input door bewoners werd sterk uitvergroot, terwijl de zorgen van bewoners niet zijn weggenomen, sterker nog zijn toegenomen. Er wordt steeds weggestuurd van de zaken waar het echt om gaat. Ook in de presentatie en introductie die nu werd getoond. Daarnaast is de toon vanuit de ambtenaren erg minachtend richting de bewoners. Zo wordt er lachend aangegeven dat bewoners vooral ‘volumes’ naar elkaar aan het duwen zijn, iedereen wil de volumes de andere kant op hebben. Dit geeft een zeer vertekend beeld van de integriteit van bewoners.

Raadsinformatiebijeenkomst

Dossiernummer	1910
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	7 september 2021
Agendapunt	3.1
Omschrijving	Stedenbouwkundig Programma van Eisen Nieuw Buurland (Staatsliedenbuurt)
ID	1965
Behandelend ambtenaar	Gwen van Mossevelde
Telefoon	
E-mail	g.van.mossevelde@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Verschuure
Beleidsveld	Ruimtelijke Ontwikkeling
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	**7 september 2021**
Commissie Stad en Ruimte	23 september 2021
Gemeenteraad	18 november 2021

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Vaststelling Stedenbouwkundig Programma van Eisen Nieuw Buurland (Staatsliedenbuurt)

Beleidsveld	Ruimtelijke ontwikkeling
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Gwen van Mossevelde
Kenmerk	8930019
Vergaderdatum Raad	Volgt
Geheim	Nee

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

1. Het Stedenbouwkundig Programma van Eisen Nieuw Buurland vast te stellen, voor de herontwikkeling tot een woningbouwlocatie met minimaal 249 tot maximaal 285 woningen en bijbehorend openbaar gebied.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

Het concept SPvE Nieuw Buurland heeft van 23 december 2020 tot en met 31 januari 2021 ter inzage gelegen. Het SPvE geeft de ruimtelijke en functionele uitgangspunten aan voor de bebouwing en voor de openbare ruimte van het project Nieuw Buurland na de sloop van 150 sociale huurwoningen. De uitgangspunten zijn gericht op een goede ruimtelijke inpassing die past in de buurt en wijk en op de verbetering van de openbare ruimte. De uitgangspunten leiden tot een gemengd programma van minimaal 249 tot maximaal 285 woningen, afhankelijk van het type en de grootte van de woningen, maar met tenminste 150 sociale huurwoningen.

Het college heeft een reactienota voor het plan vastgesteld. De reacties hebben geleid tot een aantal aanpassingen in het SPvE.

Context

Aanleiding

Het project Nieuw Buurland (voorheen genaamd Lauwerecht 2 - 4) is onderdeel van het “Masterplan Talmalaan en omgeving” dat in 2012 door de gemeenteraad is vastgesteld. Toentertijd is een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (hierna SPvE) voor dit plangebied vastgesteld als kader voor de sloop/nieuwbouw van de complexen van Mitros van 150 woningen. In de proefverkaveling werd toen uitgegaan van de bouw van ongeveer 114 woningen (71 appartementen en 43 eengezinswoningen) en 720m2. Deze plannen zijn vanwege de toenmalige marktomstandigheden echter nooit gerealiseerd. Mitros heeft de woningen voor een periode van 10 jaar via SSH verhuurd aan studenten. In 2018 is het initiatief weer door Mitros opgestart en in april 2019 heeft het college het startdocument vastgesteld en is een plankostenintentieovereenkomst gesloten.
Omdat zowel de wetgeving en de ambities van de gemeente en Mitros sinds 2012 zijn veranderd voldoet het oude SPvE niet meer en was het nodig om een nieuw SPvE op te stellen.

Het SPvE Nieuw Buurland heeft van 23 december 2020 tot en met 31 januari 2021 ter inzage gelegen. Er zijn van 18 partijen reacties gekomen, 14 individuele bewoners en 4 gezamenlijke partijen. De wijzigingen die hieruit zijn gedaan staan in paragraaf 5.2.van het SPvE.
De beantwoording van de reacties staat in de reactienota.

Aanpassingen aan het SPvE n.a.v. inspraakreacties

De reacties hebben geleid tot de volgende wijzigingen in de Uitgangpuntenkaart en het Functioneel Ontwerp zoals beschreven in het SPvE:

1. Het Dodt van Flensburgplantsoen is als geheel aangewezen als uit te werken vlek in overleg met omwonenden. Hierbij zal onder andere worden gekeken of de doorgaande weg geheel kan verdwijnen en of bebouwing hier wenselijk is. (deze eventuele bebouwing maakt geen onderdeel uit van het bouwplan van Mitros maar zou bijvoorbeeld een buurt fietsenstalling kunnen worden of andere buurtfunctie krijgen). Het inrichten van het openbaar gebied zal wel door Mitros worden betaald.
2. De rooilijn van de nieuwbouw aan de Samuel Mullerstraat is 1,5 meter naar achteren geplaatst en de terugliggende 5e laag is daarnaast nog 1,5 meter extra naar achteren geplaatst vanwege de uitkomsten van de nadere bezonningsstudie.
3. Grenzend aan de bestaande woningen aan de Samuel Mullerstraat wordt een openbare groenstrook van ongeveer één meter breed aangelegd.
4. De in- en uitgang van de parkeerplaatsen van het blok aan de Samuel van Houtenstraat komt aan de Nolenslaan.
5. Duidelijker is aangegeven dat er ook woningen ontsloten moeten worden vanaf de binnenterreinen.

Daarnaast hebben de reacties geleid tot een aantal aanpassingen in het SPvE ter verduidelijking. Ook zijn bezonningsstudies en een inventarisatie van groen als bijlagen toegevoegd.

Juridische context

De voorgestelde ontwikkeling past niet in het geldende bestemmingsplan dat uitgaat van de huidige situatie. Er zal daarom een nieuw bestemmingsplan/ aanpassing van het omgevingsplan plaats

moeten vinden. Dit SPvE is tevens bedoeld als basis voor het bestemmingsplan.
Tegen het besluit op het SPvE is geen bezwaar en beroep mogelijk. Het eerstvolgende inspraakmoment is de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan/ afwijking op het omgevingsplan.

Beoogd effect
Op de locatie Nieuw Buurland zijn 249 – 285 nieuwe woningen gebouwd. Hiervan is tenminste hetzelfde aantal sociale huurwoningen als is gesloopt (150) en van de overige woningen is tenminste de helft in het middensegment woningen. Tenminste 10 woningen zijn eengezinswoningen. De kwaliteit van de openbare ruimte is verbeterd en het project draagt bij aan de ambities van gezond stedelijk leven.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
16-2-2012 Vaststelling Masterplan Talmalaan en Stedenbouwkundige Programma's van Eisen
30-4-2019 Raadsbrief Startdocument sloop/nieuwbouw Lauwerecht complexen 2 en 4: iBabs Online

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	Het Stedenbouwkundig Programma van Eisen Nieuw Buurland vast te stellen, voor de herontwikkeling tot een woningbouwlocatie met 249 – 285 woningen en bijbehorend openbaar gebied.
Argumenten	
1.1	<u>De plannen dragen bij aan de ambities uit het Coalitieakkoord, de Woonvisie en het Stadsakkoord Wonen en de RSU door toevoeging van extra woningen in verschillende segmenten.</u>
	De uitgangspunten leiden tot een mix van appartementen en eengezinswoningen in verschillende categorieën. Tenminste hetzelfde aantal woningen (150) wordt teruggebouwd als sociale huurwoning, van de overige woningen is tenminste de helft middensegment. De sloop/nieuwbouw op deze locatie is één van de kansen om woningen toe te voegen in het sociale- en middensegment waar een tekort aan is. We streven naar een woningvoorraad met 35 procent sociale huurwoningen en 25 procent woningen in het middensegment. We willen daarnaast meer gemengde wijken realiseren en doorstroming bevorderen. In onze woonvisie hebben we daarom de gewenste ontwikkeling van de woningvoorraad per wijk weergegeven. Omdat in de wijk Noordoost het aandeel sociale huurwoningen met 18% relatief laag is, willen we hier het aandeel sociale huurwoningen laten toenemen. Idealiter doen we dat verspreid over de wijk, maar niet in iedere buurt doen zich kansen voor om woningen toe te kunnen voegen. Voor een woonprogramma kijken we echter niet alleen naar onze stedelijke doelen, maar ook naar de woningvoorraad in de nabije omgeving. In de Staatsliedenbuurt staan juist relatief veel sociale huurwoningen; 74% van de woningen is hier in het bezit van woningcorporaties. In het SPvE staan daarom uitgangspunten om niet alleen sociale huurwoningen te bouwen, maar ook midden huurwoningen.
1.2	<u>Er wordt in het SPvE uitgegaan van het principe 'verdichten en vergroenen in balans'</u>
	De mate van verdichting door toename van het aantal woningen is bepaald door wat het gebied aankan en mag niet leiden tot een verslechtering van de leefbaarheid in de omgeving. De verdichting gaat gepaard met een kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en gaat niet ten koste van het aanwezige groen. Er wordt uitgegaan van het principe 'groen tenzij'. Het openbaar groen wordt verbeterd door het versterken van de oost-west verbindingen en het samenvoegen van twee grasveldjes tot het Dodt van Flensburgplantsoen. Dit plantsoen zal in samenwerking met omwonenden worden

	ingericht. In totaal wordt ongeveer 1000m2 extra groen toegevoegd in het gebied. Het openbaar groen wordt met ongeveer 1200m2 uitgebreid en er wordt ongeveer 1000m2 privé groen ook openbaar toegankelijk. De bestaande bomen in het openbaar gebied worden op vier na behouden of verplant. Van deze vier plus 62 te kappen bomen op de private binnenterreinen worden 37 bomen gecompenseerd binnen het plangebied. De overige bomen worden rondom het plangebied gecompenseerd.

	nu	straks
Openbaar groen	1631	2868
Prive groen	3525	2304
Waarvan toegankelijk groen		1020
totaal	5156	6192

1.3	<u>Het plan leidt tot kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte</u>
	In het SPvE is tevens het Functionele Ontwerp (FO) voor de openbare ruimte opgenomen. Het plangebied wordt klimaatbestendig ingericht door middel van infiltratie van hemelwater, hittestress te beperken door het toevoegen van zowel bomen als laag groen. Bij de wegprofielen wordt rekening gehouden met voldoende breedte voor twee-richting fietsverkeer en er wordt rekening gehouden met een goede toegankelijkheid voor mindervaliden en slechtzienden door een minimale trottoir-breedte van 1.20 meter en voldoende brede en drempelloze oversteekplaatsen.
1.4	<u>Inspraakreacties op het SPvE zijn waar wenselijk en mogelijk in het definitieve SPvE verwerkt</u>
	In de reactienota SPvE zijn de inspraakreacties, onze beantwoording en de Aanpassingen aan het SPvE te vinden.
Kanttekeningen/Risico’s	
1.4	<u>Sommige omwonenden vinden een toename van het aantal woningen onwenselijk en hebben bezwaar tegen de voorgenomen bouwhoogtes.</u>
	In onze ruimtelijke strategie is het uitgangspunt dat Utrecht gaat groeien door binnenstedelijk te verdichten. Daarmee behoudt Utrecht zo veel mogelijk het landschap rondom de stad en kunnen de bestaande voorzieningen in de stad efficiënter worden benut. De sloop/nieuwbouw op deze locatie is al benoemd in de RSU. De ruimtelijke opzet past in de wijk. Net als in de bestaande wijk worden er in het plangebied wisselende hoogtes van 3 en 4 bouwlagen toegepast. Aan de zijde van de Samuel van Houtenstraat heeft de 4 laagse bebouwing een terugliggende 5e bouwlaag. Doordat dit een terugliggende laag is, is deze ondergeschikt aan de hoofdbebouwing en niet dominant aanwezig in het ruimtelijk beeld. De locatie in de buurt van de Kardinaal de Jongweg waar zich al hogere bebouwing bevindt, leent zich goed voor een gebouw van 10 bouwlagen. Het vormt zo een overgang tussen het bestaande gebouw van 13 lagen en de lagere flats aan de Aalbersestraat. In het SPvE uit 2012 was hier een gebouw van 9 lagen voorzien op 9 meter van het bestaande woongebouw. In dit SPvE is het gebouw één laag hoger maar ligt het op 19 meter afstand van het bestaande woongebouw.

Financiën

De huidige woningen zijn eigendom van Mitros, de grond onder de woningen is eigendom van de gemeente en uitgegeven in erfpacht.
Uitgangspunt is dat er sprake is van een kostendekkende ontwikkeling. Dat betekent dat alle plan- en ontwikkelingskosten worden gedekt uit de opbrengsten die voortvloeien uit deze ontwikkeling.

Voor degemeente gaat het naast de gemeentelijke plankosten om kosten die worden gemaakt in het kader van het bouwrijp maken (incl. eventuele saneringsmaatregelen) en de kosten voor de herinrichting vande openbare ruimte die nodig is om de kwaliteitsslag te realiseren behorende bij de herontwikkeling enverdichtingswens van de woningbouwontwikkeling.

De afspraken zijn vastgelegd in een anterieure exploitatieovereenkomst (AOVK).
Door het sluiten van een anterieure exploitatieovereenkomst kan van het opstellen van een exploitatieplan worden afgezien omdat het kostenverhaal, zoals bedoeld in artikel 6.12 lid 2 onder a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, anderszins (door de anterieure exploitatieovereenkomst) verzekerd wordt.
De omvangrijke afboeking vanwege deze kapitaalvernietiging leidt bij vergelijking van de waarde 'nieuw' vergeleken met de waarde van het ongewijzigd erfpachtrecht tot de uitkomst dat er geen sprake is van economische meerwaarde. Daarmee is er dus ook geen sprake van (ongeoorloofde) staatssteun.

Vervolg
Het ontwerp-bestemmingsplan zal naar verwachting eind 2021 ter inzage worden gelegd en vrijgegeven voor inspraak. De vaststelling van het bestemmingsplan en verlenen van omgevingsvergunningen kan dan na de zomer 2022 plaatsvinden.
Naar verwachting zal eind 2022 gestart worden met de nieuwbouw.

Participatie
In juli 2019 heeft een eerste brede buurtbijeenkomst plaatsgevonden waarbij wensen en suggesties vanuit de buurt voor het plangebied zijn opgehaald.
In november 2019 heeft een tweede buurtbijeenkomst plaatsgevonden waarin de uitkomsten van de eerste bijeenkomst waren vertaald in een globaal ontwerp. Hierna is eind 2019 een klankbordgroep ingesteld met daarin deelnemers vanuit de omliggende straten en de te slopen woningen.
Met de klankbordgroep zijn een zestal themasessies gehouden waarbij door de stedenbouwkundigen van het bureau KCAP dat door Mitros is ingeschakeld ook steeds een visualisatie van de uitgangspunten is gegeven. Hierbij vond ook een verdere uitdieping van een aantal aspecten (zoals woningbouwprogramma, groen en verkeer) plaats. Dit participatieproces heeft geleid tot aanpassingen van het plan, het woningbouwprogramma en het concept Stedenbouwkundig Programma van Eisen.

Een laatste voorziene algemene informatieavond heeft niet plaatsgevonden vanwege de COVID19 maatregelen. Daarvoor in de plaats zijn video's gemaakt en op de website geplaatst en was er de mogelijkheid om vragen te stellen tijdens twee telefonische spreekmiddagen en via de mail.

Het SPvE Nieuw Buurland heeft van 23 december 2020 tot en met 31 januari 2021 ter inzage gelegen. Er zijn 18 reacties ontvangen, waarvan 14 van individuele bewoners en 4 van gezamenlijke partijen. De wijzigingen naar aanleiding van de reacties staan in paragraaf 5.2. van het SPvE. De beantwoording van de reacties staat in de Reactienota SPvE Nieuw Buurland, die het college heeft vastgesteld.

Communicatie
Op de websites www.utrecht.nl/nieuwbuurland en https://www.mitros.nl/projecten/nieuw-buurland/ worden updates, nieuwsberichten en verslagen van de bijeenkomsten gepubliceerd. Ook kunnen mensen daar hun vragen en reacties naar toe mailen.

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
- Stedenbouwkundig Programma van Eisen Nieuw Buurland

Bijlagen informatief
- Reactienota SPvE Nieuw Buurland

Nieuw Buurland

Stedenbouwkundig Programma van Eisen

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Projectgroep
David Crabbendam
Helen Verouden
Kelvin Toonen
Dion Koens/Marjolein Hillege
Tanja Lazaridis
Onno Heijsman
Ine Esselink
Hans Kriele

Projectmanagement
Gwen van Mossevelde

Opdrachtgever
Karin Sam-Sin Vos / Kim de Leeuw

Grafische realisatie
OntwerpStudioRuimte

Versiedatum
25-05-2021

Bestuurlijke besluitvorming

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding 4
1.1 Aanleiding 4
1.2 Het initiatief 4
1.3 Leeswijzer 4

Hoofdstuk 2 Bestaande situatie 5
2.1 Ligging en begrenzing plangebied 5
2.2 Relatie met (projecten in) de omgeving 6
2.3 Eigendom 7
2.4 Vigerend bestemmingsplan 8
2.5 Ruimtelijk en functioneel 9
2.5.1 Ruimtelijk 9
2.5.2 Programma 11
2.5.3 Openbare ruimte en Groen 12
2.5.4 Bereikbaarheid en parkeren 13
2.5.5 Ondergrondse infrastructuur 13
2.5.6 Archeologie 13

Hoofdstuk 3 Uitgangspunten 14
3.1 Inleiding: Gezonde Stedelijk Leven 14
3.2 Ruimtelijk (verdichten en vergroenen in balans) 14
3.2.1 Stedenbouw 14
3.2.2 Openbare ruimte 15
3.2.3 Groen, bomen, ecologie 16
3.2.4 Klimaatbestendigheid 18
3.2.5 Uitgangspuntenkaart 18
3.3 Programma (woningmarkt in balans) 20
3.4 Verkeer (duurzame mobiliteit) 20
3.5 Milieu/ leefbaarheid (Gezondheid, veerkracht en gelijke kansen) 25
3.5.1 Geluid 25
3.5.2 Luchtkwaliteit 25
3.5.3 Stikstofdepositie 26
3.5.4 Bodem 26
3.5.5 Bezonning en wind 26
3.6 Duurzaam en energie neutraal 26
3.6.1 Energie 26

Hoofdstuk 4 Uitwerking 28
4.1 Inleiding 28
4.2 Inrichting buitenruimte (Functioneel Ontwerp) 28
4.3 Mogelijke invulling bouwplan 30
4.4 Onderzoeksvragen vanuit het startdocument 32

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid 33
5.1 Economische uitvoerbaarheid 33
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 33

Hoofdstuk 6 Verantwoording proces 34
6.1 Samenwerkingsproces 34
6.2 Gevolgde participatie 34

Hoofdstuk 7 Vervolgtraject 35

Bijlage 1 Nadere onderbouwing en Onderzoek SPvE Nieuw Buurland 36

Bijlage 2 Bomenparagraaf 50

Bijlage 3 Onderzoeksvragen vanuit Startdocument 57

Bijlage 4 Bezonningsstudies 59

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De woningbouwcomplexen “Lauwerecht 2 en 4” van Mitros, hierna te noemen “Nieuw Buurland” zijn onderdeel van het “Masterplan Talmalaan en omgeving” dat in 2012 door de gemeenteraad is vastgesteld. Toen is ook een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (hierna SPvE) voor dit plangebied vastgesteld als kader voor de sloop/nieuwbouw. Deze plannen zijn echter nooit tot uitvoering gekomen.

Mitros heeft nu het voornemen om de woningen te slopen en te vervangen door nieuwbouw. Sinds de herziening van de woningwet in 2015 moeten woningbouwcorporaties zich richten op hun kerntaak sociale huurwoningen. De druk op de huidige woningmarkt is groot en de vraag naar sociale huurwoningen is toegenomen. Dit maakt dat Mitros een ander woningbouwprogramma wil realiseren dan uitgangspunt was in het door de raad vastgestelde SPvE.

Ook de ambities van de gemeente zijn sinds 2012 veranderd. Met de vaststelling van de Ruimtelijke Strategie Utrecht en het coalitieakkoord 2018-2022 zijn de gemeentelijke ambities op het gebied van gezond stedelijk leven, vergroening en de energie-neutrale en klimaatbestendige stad aangescherpt. Daarnaast legt het coalitie-akkoord de focus op meer betaalbare woningen voor de stad.
Deze wijzigingen zijn dermate groot dat het oude SPvE uit 2012 niet meer voldoet en er een nieuw SPvE moet worden opgesteld.

1.2 Het initiatief

Mitros wil de huidige 150 sociale huurwoningen slopen en hiervoor in de plaats ongeveer 300 nieuwe woningen realiseren. In het startdocument dat in mei 2019 door het college is vastgesteld is aangegeven dat het nieuwbouwprogramma tenminste uit 150 sociale huurwoningen moet bestaan en de resterende woningen uit een gemengd programma.
Dit SPvE geeft de ruimtelijke en functionele uitgangspunten aan voor de bebouwing en de openbare ruimte van het project Nieuw Buurland. De uitgangspunten zijn gericht op een goede ruimtelijke inpassing die past in de wijk. De ontwikkeling moet binnen deze kaders gerealiseerd worden. Omdat de ontwikkeling niet past in het vigerende bestemmingsplan, zal een nieuw bestemmingsplan opgesteld gaan worden. Dit SPvE is tevens bedoeld als basis voor het bestemmingsplan.

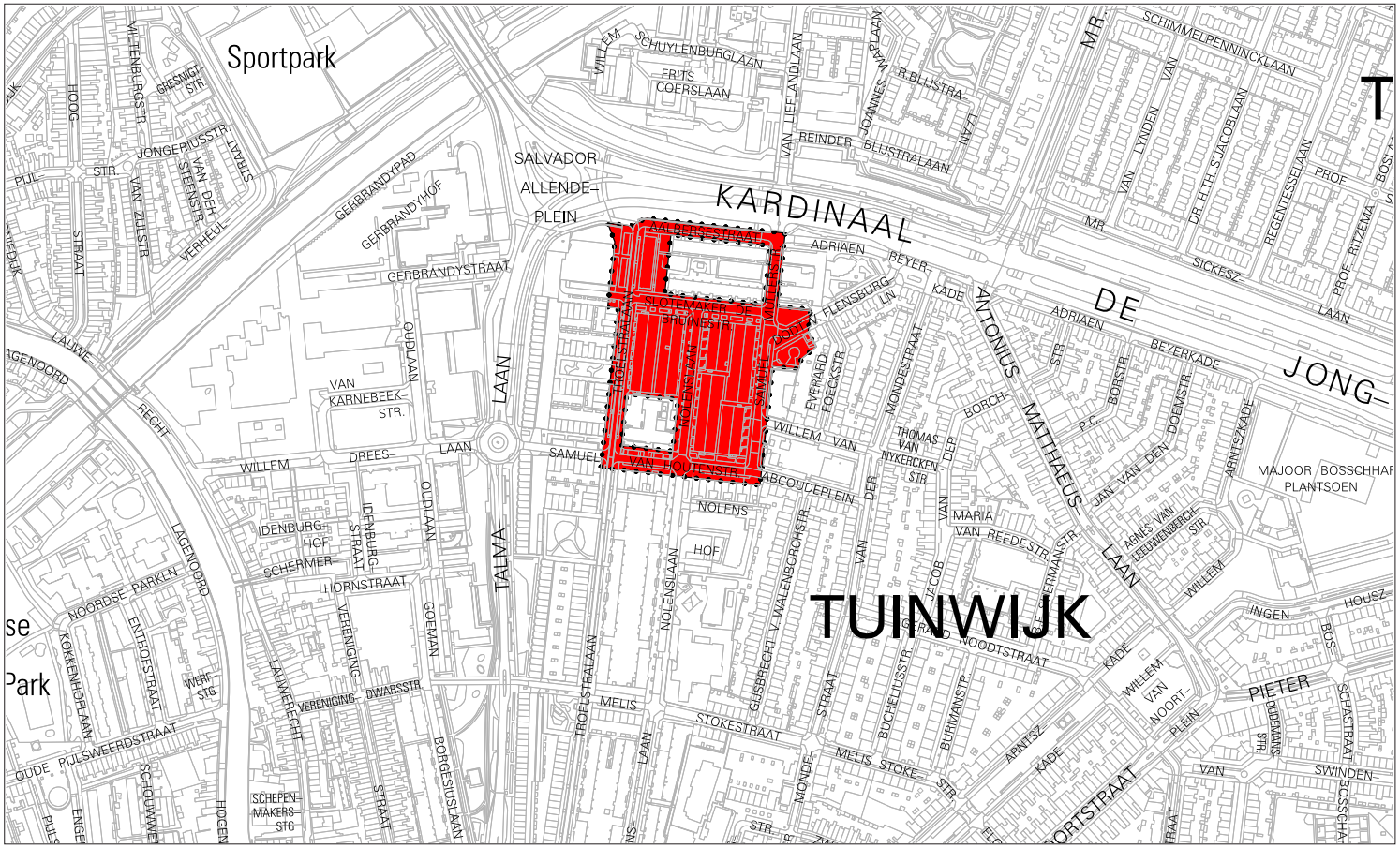
1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de bestaande situatie van het plangebied beschreven. In hoofdstuk 3 staan de uitgangspunten op elk beleidsveld waaraan de nieuwe ontwikkeling moet voldoen. De onderbouwing van de uitgangs-punten staat in bijlage 1 “onderbouwing uitgangspunten SPvE”.
Waar deze uitgangspunten toe kunnen leiden bij een planontwikkeling wordt weergegeven in hoofdstuk 4. De uitvoerbaarheid, verantwoording van het gevolgde proces en het vervolgtraject staan beschreven in de laatste drie hoofdstukken.

Hoofdstuk 2 Bestaande situatie

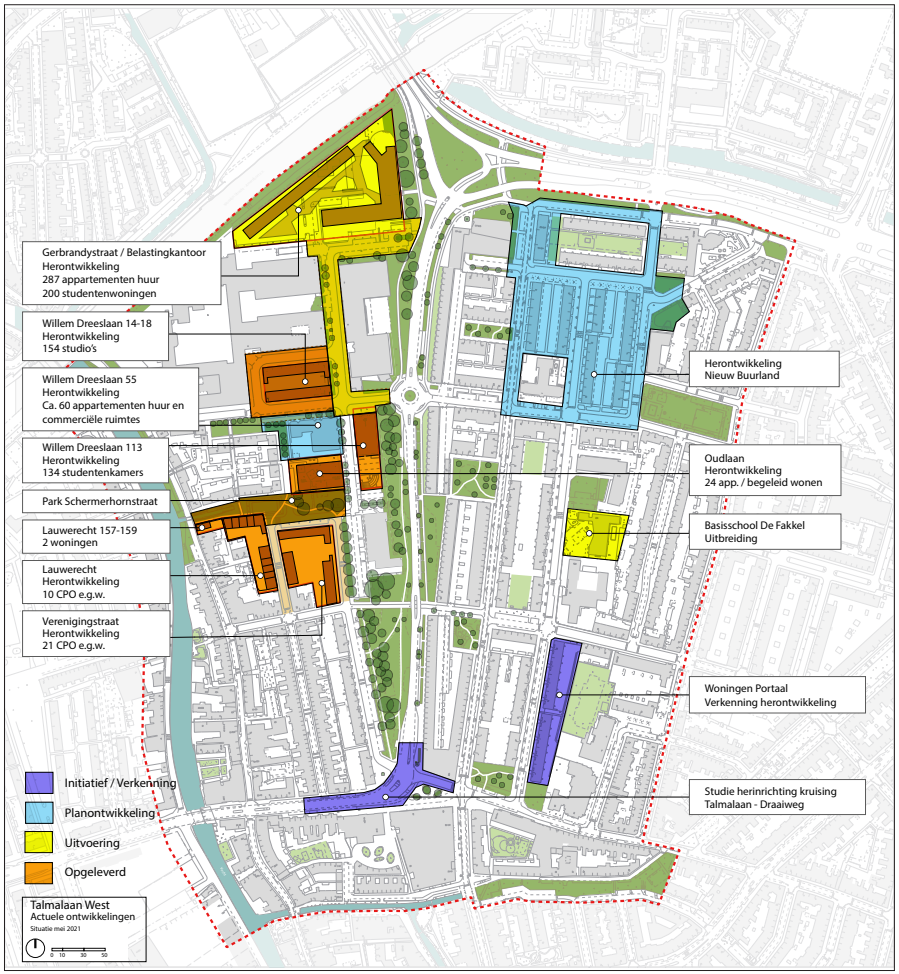
2.1 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen in de wijk Noordoost, aan de rand van Tuinwijk in de Staatsliedenbuurt. De begrenzingen worden gevormd door de Troelstralaan, Kardinaal de Jongweg, Slotemaker de Bruïnestraat, Samuel Mullerstraat en Samuel van Houtenstraat.



Afbeelding 1:
ligging en begrenzing plangebied

Afbeelding 2:
ontwikkelingen Lauwerecht Noord en Staatsliedenbuurt sinds 2012

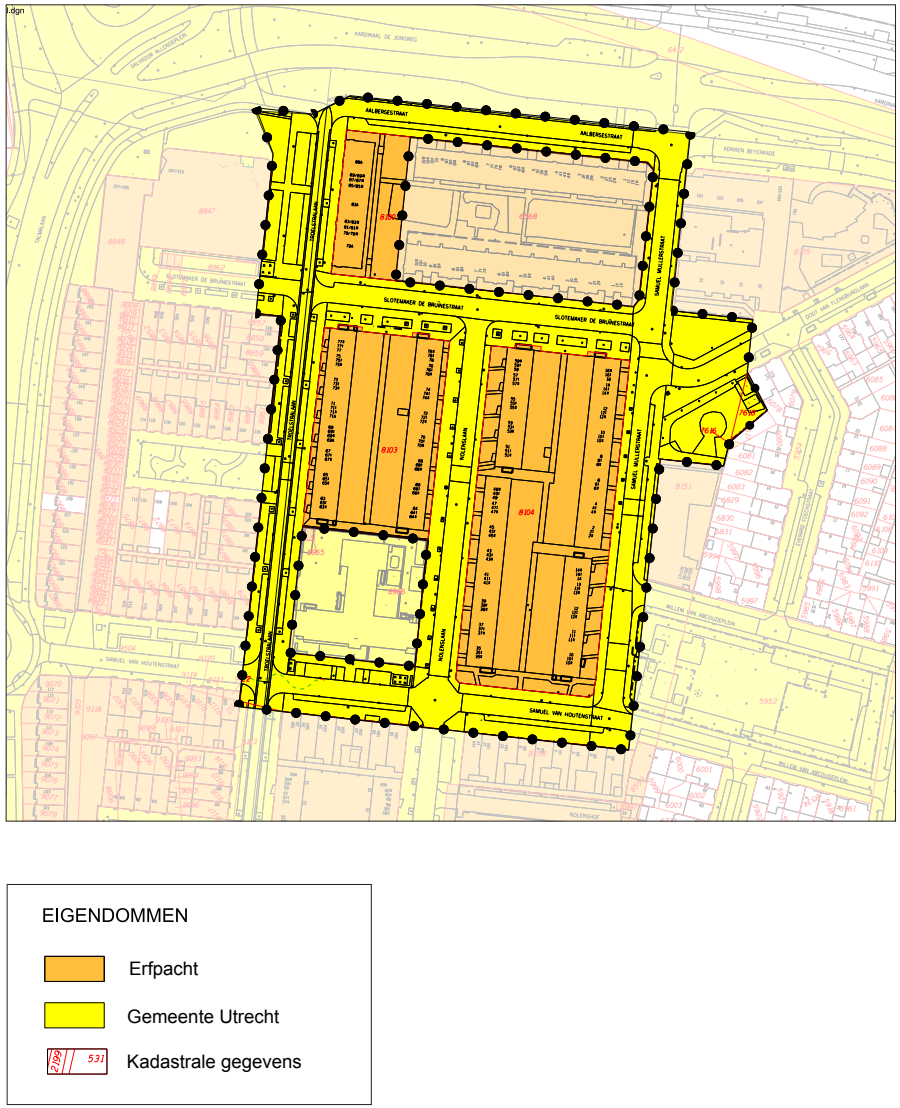


2.2 Relatie met (projecten in) de omgeving

Sinds de vaststelling van het Masterplan Talmalaan in 2012, dat voornamelijk betrekking had op herontwikkeling van de locaties met corporatiewoningen, hebben er verschillende ontwikkelingen plaatsgevonden op locaties aan de westzijde van de Talmalaan die in 2012 nog niet in het Masterplan waren voorzien.

Aan de westzijde van de Talmalaan (Lauwerecht) ligt een gemengd gebied met woningen en kantoren/bedrijven waar verschillende projecten zijn uitgevoerd of in ontwikkeling. Het gaat om ontwikkelingen variërend van sloop- nieuwbouwplannen (zoals het voormalig belastingkantoor, transformaties (van kantoor naar wonen, zoals aan de Willem Dreeslaan 14-18) tot inrichting van een pocket parc (aan de Schermerhornstraat). Wanneer deze projecten gerealiseerd zijn, zullen er in totaal meer dan 800 woningen zijn toegevoegd aan de westkant van de Talmalaan. Gekoppeld aan deze ontwikkelingen krijgt ook de openbare ruimte een kwaliteitsimpuls. Een groot deel van dit gebied is inmiddels heringericht. De kwaliteit van de openbare ruimte (inclusief groen) is daardoor verbeterd en er zijn betere verbindingen gekomen.

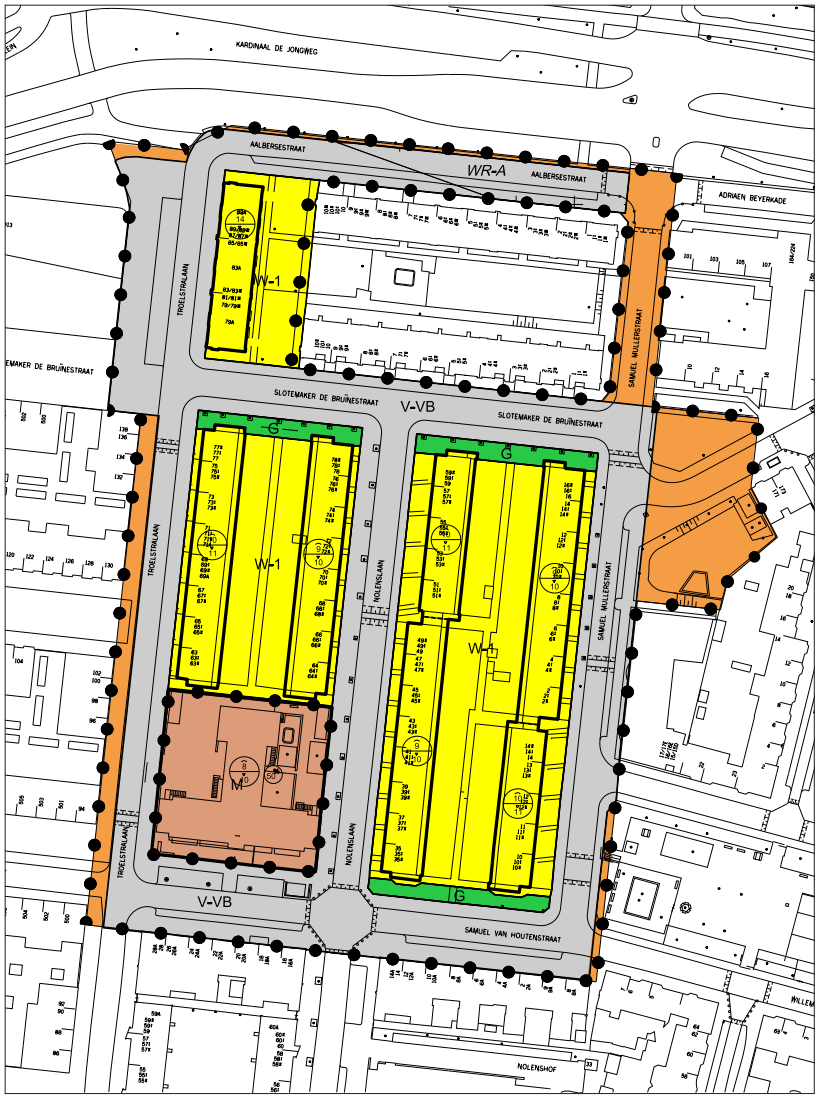
Afbeelding 3:
eigendomskaart



2.3 Eigendom

Het plangebied heeft een oppervlakte van ca. 2.4 ha en is geheel in eigendom van de gemeente Utrecht. De percelen 8100, 8103 en 8104 zijn in erfpacht uitgegeven aan Mitros. De gemeente is eigenaar van de openbare ruimte (9485).
Op de eigendomskaart maar buiten het plangebied bevinden zich nog perceel 8966 (Buurtcentrum De Leeuw) en perceel 6568 (woningen Portaal), deze percelen blijven ongewijzigd.

Afbeelding 4:
vigerend bestemmingsplan

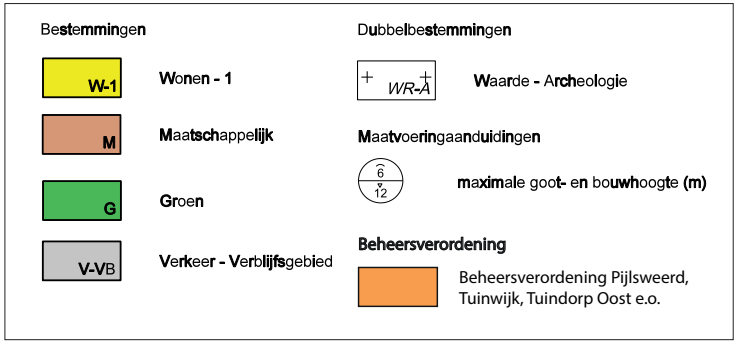


2.4 Vigerend bestemmingsplan

Het plangebied is gelegen in het bestemmingsplan Actualisering Diverse Gebieden. Het bestemmingsplan is in 2013 vastgesteld met als basis de feitelijke situatie. De bouwvlakken kennen een woonbestemming (Wonen-1). Per bouwvlak zijn de toegestane bouwhoogtes verschillend. Het bouwvlak op de hoek van de Troelstralaan en Aalbersestraat heeft een maximale goothoogte van 14 meter en een maximale bouwhoogte van 17 meter. De andere 6 bouwvlakken variëren met een maximale goothoogte van 9 meter en maximale bouwhoogte van 10 meter tot een maximale goothoogte van 10 meter en een maximale bouwhoogte van 11 meter.

Strijdigheid

Doordat de exacte grenzen van de huidige bebouwing zijn aangegeven in het huidige bestemmingsplan zal aanpassing nodig zijn. Er kan geen binnenplanse bestemmingsplanafwijking verleend worden.
Om het initiatief mogelijk te maken zal een nieuw bestemmingsplan gemaakt moeten worden of op grond van artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 van de Wet algemene bepalingen van het bestemmingsplan afgeweken moeten worden.



2.5 Ruimtelijk en functioneel

2.5.1 Ruimtelijk

Aan de oostzijde van de Talmalaan is met het Masterplan Talmalaan afstand genomen van de oorspronkelijke opzet (uit 1954). De flats in het groen zijn vervangen door een compactere verkaveling met eengezinswoningen en appartementen in stroken en hofjes. De Talmalaan is verlegd en aan de oostkant is een aanzet gedaan voor het principe van ‘stadsstraat’, met voordeuren van woningen aan de Troelstralaan.
Het groen bestaat nu uit kleine buurtparkjes (“pocketparcs”).

Het plangebied grenst aan deze herontwikkeling. Het gebied wordt gekenmerkt door lange straten in noord-zuid richting. De bebouwing bestaat uit gesloten en halfopen bouwblokken met rustige groene binnenterreinen, die tegenwicht bieden aan de dynamische omgeving.

De bestaande woningen in de bouwblokken hebben voordeuren aan de straat. De straten hebben een groene uitstraling met meestal aan één kant een bomenrij. Het profiel bestaat uit trottoirs met een rijbaan waarop wordt geparkeerd. De woongebouwen sluiten hierop aan met voortuinen en incidenteel een voorgevel direct op het trottoir.
De ontspannen opbouw van de straatprofielen met een groene uitstraling en een groene overgang tussen openbaar en privé is een kenmerk en een kwaliteit van het gebied.

De architectuur is karakteristiek voor de periode direct na de oorlog: ritmiek in de gevelwanden (hoogtesprongen, geledingen, schoorstenen), materiaaltoepassing (ambachtelijk metselwerk in baksteen), detaillering (ronde ramen in de trappenhuizen) en afdekking (flauwe dakhelling).
De overgangen naar de openbare ruimte worden geaccentueerd door de entrees en de trappenhuizen, door de verhoogde begane grond, de kleine hoogteverschillen en de diepte van de voortuinen.

Foto boven:
Nolenslaan naar het noorden

Foto onder:
Troelstralaan naar het zuiden

Afbeelding 5:
huidige situatie

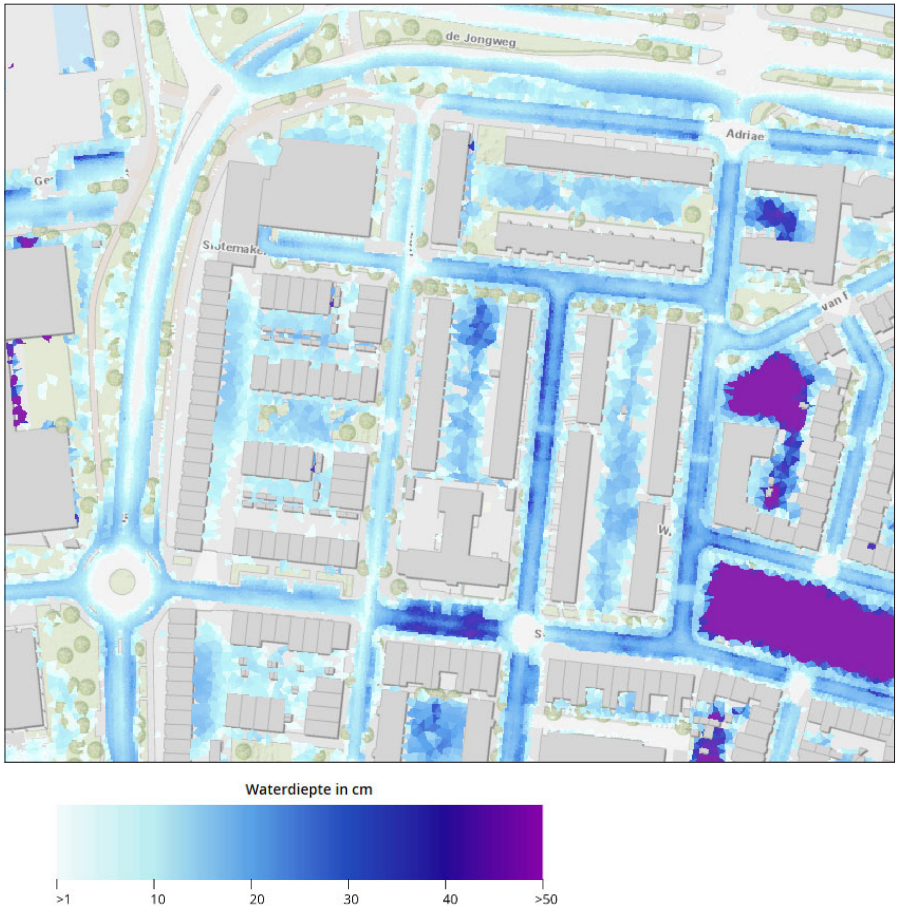
Afbeelding 6:
verhouding appartementen/
eengezinswoningen

2.5.2 Programma

Het plangebied is gelegen in een woonomgeving met voorzieningen (buurtcentrum, scholen, winkels) in de buurt. De woningvoorraad in de wijk is divers. De Staatsliedenbuurt heeft in verhouding tot de rest van de wijk Noord-Oost veel corporatiebezit (74% versus 13%). De 150 sociale huurwoningen in het plangebied zijn appartementen maar in de omgeving zijn ook veel grondgebonden woningen.

De oorspronkelijke bewoners zijn ten tijde van het vorige initiatief (vanaf 2007) uitgeplaatst. Mitros verhuurt de woningcomplexen aan de SSH, die de woningen tijdelijk (vaak kamersgewijs) verhuurt in afwachting van de sloop.

Afbeelding 7:
water op straat bij een bui
van 60 mm per uur



2.5.3 Openbare ruimte en Groen
Alle straten in het plangebied hebben een vergelijkbaar profiel: trottoirs met een rijbaan van 6,5 á 7 meter breed waarop wordt geparkeerd. De woongebouwen sluiten hierop aan met soms een ondiepe voortuin en soms een voorgevel direct op het trottoir.

Het groen in het plangebied bestaat voornamelijk uit groenstroken en de voor- en achtertuinen van de woningen. Tussen de tuinen door lopen (semi-) openbare paden. De diepte van de voortuinen verschilt per blok. Er zijn groenstroken langs de Samuel van Houtenstraat en de Slotemaker de Bruïnestraat ook is er groen aan weerszijden van de Dodt van Flensburglaan. Naast het plangebied ligt het parkje aan het Willem van Abcoudeplein.

In het plangebied bevinden zich ongeveer 60 bomen in openbaar gebied voornamelijk langs de straten. Het merendeel van de bomen heeft een goede conditie. In bijlage 2 is de bomeninventarisatie opgenomen.

Uit de klimaatstresstest van de gemeente blijkt dat er bij stevige buien in het gebied wateroverlast kan ontstaan. Omdat het maaiveld licht afloopt in oostelijke richting, stroomt het water op de straat in oostelijke richting over maaiveld. Waar het water zich verzamelt bij een bui van 60 mm is weergegeven in afbeelding 7. Dit is in het plangebied voornamelijk in de Nolenslaan en ter plaatse van het grasveld aan de Dodt van Flensburglaan.

2.5.4 Bereikbaarheid en parkeren

Het plangebied wordt ontsloten vanaf de Talmalaan via de Samuel van Houtenstraat en vanaf de Kardinaal de Jongweg via de Samuel Mullerstraat en de Aalbersestraat en Troelstralaan. Om sluipverkeer te voorkomen en omdat sommige straten smal zijn is in een aantal straten eenrichtingsverkeer ingesteld. Parkeren vindt plaats op de openbare weg in de vorm van langsparkeren. Het gebied ligt in betaald parkeerzone B1 en valt onder het parkeerrayon Tuinwijk Noord, dat betekent dat een parkeervergunning nodig is voor dit hele rayon. Op dit moment zijn er 139 formele parkeerplaatsen in het plangebied aanwezig.

Langs het plangebied in noord-zuidrichting is de Troelstralaan een doorfietsroute en ingericht als fietsstraat. Het gebied wordt ook goed ontsloten door openbaar vervoer. Er bevinden zich bushaltes aan de Talmalaan en de Kardinaal de Jongweg, op loopafstand van enkele minuten. Station Overvecht is op een loopafstand van ongeveer 10 minuten, station Utrecht Centraal ongeveer 20 minuten.

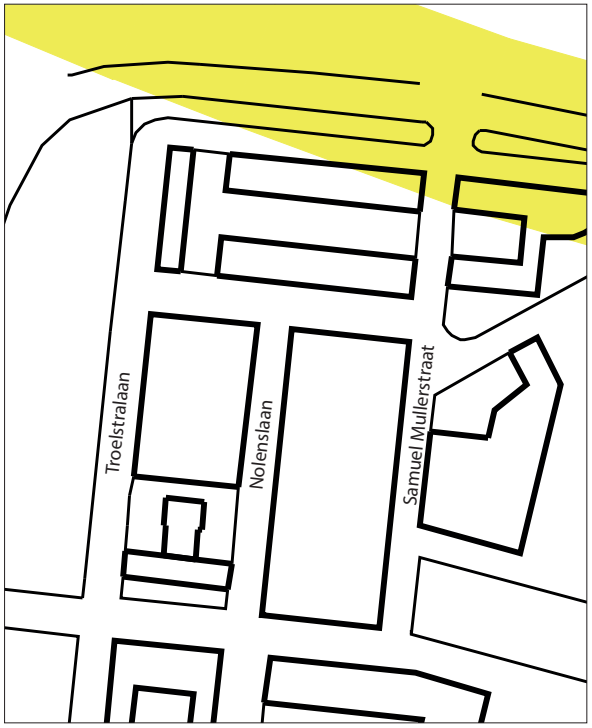
2.5.5 Ondergrondse infrastructuur

In 2011 is de riolering in het plangebied grotendeels vernieuwd. Een jaar daarvoor is aan de westkant (Troelstralaan) het riool vervangen door een gescheiden stelsel.
Van de te slopen appartementen aan de Troelstralaan is het hemelwater van het dak aan de straatkant al afgekoppeld en is dit reeds een gescheiden rioolstelsel. Het dak aan de tuinkant en het vuilwater zit nog op het gemengd riool aangesloten.

Het noordelijkste deel van het riool in de Troelstralaan is uit 1952.
In de westelijke punt van het projectgebied, rondom het plantsoen, ligt een gemengd riool uit 1999.

2.5.6 Archeologie

Uit de Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht blijkt dat er geen verwachting bestaat op archeologische resten in dit plangebied.



Afbeelding 8:
uitsnede plangebied van de archeologische waardenkaart

Hoofdstuk 3 Uitgangspunten

3.1 Inleiding: Gezonde Stedelijk Leven

Het SPvE geeft uitgangspunten die bijdragen aan de gemeentelijke ambities voor gezonde stedelijk leven, het leidend thema binnen de ruimtelijke strategie. We sluiten met de uitgangspunten voor de ontwikkeling van Nieuw Buurland aan bij de volgende opgaven voor de toekomst:

- Verdichten en vergroenen in balans
- Woningmarkt in balans
- Duurzame mobiliteit
- Duurzame energie
- Gezondheid, veerkracht en gelijke kansen

3.2 Ruimtelijk (verdichten en vergroenen in balans)

3.2.1 Stedenbouw

De mate van verdichting door toename van het aantal woningen wordt bepaald door wat het gebied aankan en mag niet leiden tot een verslechtering van de leefbaarheid in de omgeving. Verdichting moet gepaard gaan met een kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en mag niet ten koste gaan van het groen.

Uitgangspunten voor herontwikkeling van dit gebied zijn onder andere gebaseerd op het oorspronkelijke Masterplan Talmalaan en benoemd in het startdocument (d.d.13-05-2019).

Voor de nieuwbouw worden de volgende ruimtelijke uitgangspunten gehanteerd:

Uitgangspunten

- Een goede begeleiding van de oost-west routes met wandvorming en voorkanten;
- Een goede begrenzing van de omliggende parkjes/ plantsoentjes met wandvorming en voorkanten;
- Een goede doorwaadbaarheid van het gebied in oost-west richting;
- Behoud van het huidige stratenpatroon;
- Gebouwen bevinden zich binnen het aangegeven bouwvlak;
- De gebouwen worden omzoomd door een groene plint met een breedte van tussen 2 – 3 meter;
- De hoogtes passen in de ruimtelijke opzet van de wijk. De hoogtes variëren. De bouwblokken hebben een hoogte van deels 3 bouwlagen, deels 4 bouwlagen en deels 4 bouwlagen met een terugliggende 5e bouwlaag. De maximale bouwhoogte is aangegeven op de `uitgangspuntenkaart' op pagina 19;
- Het gebouw aan de noordzijde aan de Troelstralaan vormt een overgang tussen de bestaande flat aan de westkant en de portiekwoningen aan de oostkant. Qua hoogte zit dit gebouw tussen deze twee gebouwen is. De maximale hoogte is hier 10 lagen.

Architectuur

- De gebouwen hebben een alzijdige oriëntatie, een open en uitnodigende plint en voordeuren aan de straat of aan de groene hofjes;
- De karakteristiek van de bebouwing sluit aan bij de Staatsliedenbuurt;
- Kwaliteit door verfijning in detaillering en materiaaltoepassing;
- Kasten voor nutsvoorzieningen worden geïntegreerd in het bouwplan.

Beeldkwaliteit
In de architectonische uitwerking zal aansluiting worden gezocht bij de aanliggende bebouwing aan de Talmalaan en in de Staatsliedenbuurt. Er wordt gebruik gemaakt van hoogwaardige materialen en een zorgvuldige detaillering en vormgeving van de overgangen tussen woning en openbare ruimte. De karakteristiek van de architectuur in dit gebied komen terug in de nieuwbouw: ritmiek in de gevelwanden (hoogtesprongen, geledingen, schoorstenen), de materiaaltoepassing (ambachtelijk metselwerk in baksteen) en detaillering. Als uitgangspunt voor de buitenste gevels dient uitgegaan te worden van baksteen in aansluiting op de omgeving. Het is hierbij denkbaar dat de buiten- en binnenschil van het gebouw een andere uitstraling krijgen. Voldoende variatie in de architectuur (meer dan variatie in een architectonisch handschrift) van de woongebouwen moet ervoor zorgen dat de bebouwing aansluit bij de maat en schaal van de wijk en niet te massaal overkomt. Open en uitnodigende plinten (bijvoorbeeld geen slaapkamers aan de straatzijde), voordeuren aan de straat en herkenbare, transparante entreehallen zorgen voor sociale veiligheid en een aantrekkelijk straatbeeld.

3.2.2 Openbare ruimte
De ontwikkeling Nieuw Buurland biedt kansen om de aangrenzende openbare ruimte opnieuw in te richten en aan te laten sluiten bij de nieuwe bebouwing en de wensen van vandaag. Hierbij zetten we in op het duidelijk inpassen van alle bestaande en nieuwe functies in de openbare ruimte. Ruimte die vrijkomt gebruiken we vooral voor groen, in de vorm van groene plinten, extra heestervakken, meer bomen en uitbreiding van de pocket parcs en, wanneer dit nodig is, verbreden we de voetpaden.

Uitgangspunten zijn:
- De openbare ruimte is zoveel mogelijk groen, er wordt alleen verharding toegepast indien dit functioneel noodzakelijk is, `groen-tenzij';
- De sfeer van de straten sluit aan bij de karakteristiek van de Staatsliedenbuurt: redelijk brede straten met een groene uitstraling, laanbomen, groene overgangen tussen straat en bebouwing en groene rustige binnenterreinen.

Verhardingen
Eenheid en samenhang in materiaaltoepassing in de openbare ruimte vergroot de herkenbaarheid en is beter te beheren. De inrichting, materialen en meubilair worden gekozen conform het Handboek Openbare Ruimte (HOR) en voldoen aan het in het Handboek omschreven kwaliteitsniveau Domstad. Afwijkingen ten opzichte van het HOR worden met de beheerder besproken en zijn onder voorwaarden mogelijk.

De inrichting is sober en terughoudend in vormgeving, de kwaliteit ontstaat door verfijning in de detaillering. Toegepaste verhardingen sluiten aan op de huidige materialen in de buurt, namelijk gebakken klinkers in de rijbaan en parkeervakken en betontegels in de trottoirs.

Straatmeubilair
Uitgangspunt is om zo min mogelijk obstakels in de openbare ruimte te plaatsen, bijvoorbeeld door het combineren van bebording en verlichting. Straatmeubilair is conform de Atlas Straatmeubilair.

Afvalverzameling
Afvalinzameling vindt plaats in ondergrondse afvalcontainers. Eventuele extra afvalcontainers en de locaties daarvan worden in een later stadium bepaald. Bereikbaarheid door de inzameldienst, inpassing in de openbare ruimte, toegankelijkheid en afstand tot de woningen (niet meer dan 125 meter) zijn hierbij belangrijke eisen.

Verlichting
De huidige lichtmasten voldoen niet aan de huidige eisen met betrekking tot duurzaamheid. De bekabeling is niet geschikt voor verlegging en zal bij aanpassing in zijn geheel vernieuwd moeten worden. Er zal een verlichtingsplan opgesteld moeten worden. Hierin wordt rekening gehouden met sociale veiligheid.

Riolering
Op basis van leeftijd zal het riool in het noordelijkste deel van de Troelstralaan uit 1952 vervangen moeten worden. Dit is een ei-vorming riool 300/450mm.
In de nieuwe situatie zal het hemelwater en afvalwater gescheiden moeten worden aangeboden. Het afvalwater kan worden geloosd op het gemengd riool. Het hemelwater moet worden geloosd op een nieuw aan te leggen systeem, dat alleen voor hemelwater dient.

3.2.3 Groen, bomen, ecologie
Het uitgangspunt en principe ‘groen, tenzij’ houdt in dat straten, pleinen, binnenterreinen, daken en gevels groen worden ingericht, tenzij dat op een specifieke plek niet kan vanwege de vereiste functionaliteit. Uitgangspunt is om alle mogelijkheden te benutten om meer groen in het gebied te realiseren. Dit uitgangspunt wordt per thema in het gebied als volgt uitgewerkt

Groen
- De groene en recreatieve oost-west route richting de Vecht langs de Samuel van Houtenstraat dient te worden versterkt door de rijbaan te versmallen en haaksparkeren te transformeren naar langsparkeren. Hierdoor ontstaat ruimte voor een brede groene plint, een breed voetpad en een heestervak met nieuwe en bestaande bomen tussen het voetpad en de parkeerplaatsen (zie het principeprofiel Samuel van Houtenstraat op pagina 23);
- De Dodt van Flensburglaan wordt verlegd naar het noorden waardoor twee plantsoenen worden samengevoegd tot één parkje. Vervolgens wordt in samenwerking en overleg met de buurtbewoners dit parkje opnieuw ingericht. Mogelijk kan het stuk straat vervangen worden door een voet-/fietspad;
- Het terrein rondom buurthuis De Leeuw wordt vergroend en qua inrichting meer betrokken bij de buurt;
- De overgang tussen de nieuwe gebouwen en buitenruimte krijgt vorm in een groene plint van minimaal 2 meter breed. Deze plint wordt ingeplant met vaste planten en heesters en is daardoor een zachte overgang tussen openbaar en privé en zal worden beheerd door de toekomstige bewoners;
- Voor de inrichting van het groen worden in principe inheemse soorten gekozen;
- De hoven binnen de bouwblokken die liggen aan de Troelstralaan, Nolenslaan en de Samuel Mullerstraat krijgen een groene inrichting en zijn openbaar toegankelijk.

Bomen
In bijlage 2 is de bomenparagraaf opgenomen.
Bestaande bomen worden zoveel mogelijk behouden. Voor bomen die niet op de huidige locatie behouden kunnen worden, heeft het de voorkeur om ze (indien mogelijk) te verplanten. Indien behoud of verplanten niet mogelijk is, dienen de bomen gecompenseerd te worden. Bij compensatie wordt de volgende volgorde aangehouden: 1e keus compensatie binnen het plangebied, 2e keus compensatie dichtbij het plangebied, 3e keus compensatie elders. Zowel de bomen in het openbaar gebied als de bomen in eigendom van Mitros op de binnenterreinen dienen bij kap te worden gecompenseerd.

Groei – en standplaatsomstandigheden worden ingericht conform het Handboek Openbare Ruimte en de bomenmonitor. Bovendien wordt het Handboek Bomen en de Boommonitor van het Norminstituut bomen aangehouden. Maatvoering van zowel boven en ondergrondse groeiomstandigheden zoals groeiplaats, afstanden, boomspiegels zijn opgenomen in het handboek Bomen en de bomenmonitor.
Aan de Nolenslaan is in afwijking van het Handboek bomen een afstand van minimaal 5,5 meter tussen de gevel en het hart van de (te behouden) bomen acceptabel.
De soortkeuze wordt in het voorlopig ontwerp van de buitenruimte nader uitgewerkt, uitgangspunt is dat de nieuwe bomen in soort en onderlinge plantafstanden passen bij de aanwezige bomen.

Ecologie
Voor de korte en ook lange termijn is het versterken van de natuur in de stad uitgangspunt. Door diervriendelijk te bouwen komt er extra capaciteit aan verblijf- en nestplaatsen voor flora en fauna in de stad. Daarmee wordt een bijdrage geleverd aan het tegengaan van het verdwijnen van beschermde flora en fauna uit de stad en een verhoging van de biodiversiteit voor gebouwbewonende soorten.

We vragen bouwers om in de nieuwbouw diervriendelijk te bouwen. Dit wordt ingevuld door nestkasten op te hangen of andere verblijfsplaatsen te creëren voor gebouwbewonende soorten in de stad, zoals de huismus, gierzwaluw en gewone dwergvleermuis.
Het uitgangspunt hierbij is dat per wooneenheid één verblijfplaats wordt gecreëerd. Daarnaast moeten tuin- of erfafscheidingen met struiken in plaats van hekken worden ingericht.

Sinds 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming van kracht.
De initiatiefnemer dient alvorens te beginnen met sloop, bouw, verbouw of veranderingen in de terreininrichting door onderzoek vast te stellen of er op of nabij het plangebied beschermde dieren en planten aanwezig zijn en of voor de werkzaamheden een ontheffing nodig is.

Uit de quickscan en het nader onderzoek naar de aanwezige flora en fauna blijkt dat het gebied is geschikt voor de huismus, de gierzwaluw en de gewone dwergvleermuis. Verblijfplaatsen van de huismus en gierzwaluw zijn niet aangetroffen tijdens het nader onderzoek. Wel is één paarverblijfplaats van de gewone dwergvleermuis gevonden.
Voor de sloop moet hiervoor een ontheffing worden aangevraagd en moeten vier alternatieve verblijfplaatsen worden gerealiseerd.

Naast de wettelijk beschermde soorten, heeft Gemeente Utrecht ook een Utrechtse soortenlijst. Deze soorten zijn kenmerkend voor de Utrechtse biodiversiteit en proberen we te stimuleren in de stad.
Het plangebied is geschikt voor de Utrechtse egel. Om het plangebied geschikt te maken voor de egel moet ervoor worden gezorgd dat de tuinen toegankelijk zijn voor de egel, dit is het geval bij heggen, maar bij eventueel gebouwde tuinafscheidingen (muren) zullen voorzieningen voor getroffen dienen te worden.

3.2.4 Klimaatbestendigheid

Opvang hemelwater
Als doel is gesteld om het plangebied zo klimaat robuust en duurzaam mogelijk in te richten. Dit betekent dat het hemelwater en afvalwater gescheiden worden ingezameld en aangeboden (aan het gemeentelijk riool). Daarbij gaat de voorkeur uit naar zoveel mogelijk verwerken op eigen terrein. De voorkeursvolgorde voor de verwerking van hemelwater is:

- Hergebruik van hemelwater ten behoeve van bijvoorbeeld irrigatie of spoelen toiletten;
- Infiltratie via bovengrondse infiltratievoorziening (bv. wadi) en als dat niet kan overstorten via bovengrondse infiltratie/sedimentatie voorziening naar een ondergrondse infiltratievoorziening (bv. IT-riool);
- Transport van hemelwater zoveel mogelijk via maaiveld (zichtbaar);
- Afvoeren naar oppervlaktewater;
- Afvoeren naar hemelwater riool.

Hierbij zijn de belangrijkste ontwerppunten:

- Realiseren van 20 mm berging en infiltratie (op eigen terrein), waarbij de berging binnen 48 uur weer volledig beschikbaar is;
- Een bui van 80 mm mag niet tot schade aan gebouwen leiden en het water mag niet langer dan 3 uur op de weg staan;
- Minimaal vloerpeil van 0,15m boven as weg;
- Bij 500 m^2 of meer nieuw verhard oppervlak (ten opzichte van de situatie vóór de aanpassing) wordt een compensatie aan oppervlaktewater geëist van 15% gerekend over de verhardingstoename of 45 mm berging per m^2 gerekend over de oppervlaktetoename. 75% van de berging moet op eigen terrein worden gerealiseerd.

Hittestress
De temperatuur op lanen, pleinen en parken is te beperken door:

- het situeren van grote bomen;
- het realiseren van laag groen (gras en struiken) op zonnige plekken;
- het niet toepassen van donkerkleurige verharding op langdurig bezonde plekken;
- het situeren van objecten die schaduw werpen (bij voorkeur seizoensgebonden groen) op plekken die in de zomer meer dan 2 uur per dag bezond zijn.

3.2.5 Uitgangspuntenkaart

De in de vorige paragrafen genoemde uitgangspunten zijn ruimtelijk vertaald in de uitgangspuntenkaart die de ruimtelijke basis is voor de ontwikkeling van zowel gebouwen als openbare ruimte.

Afbeelding 9:
uitgangspuntenkaart

3.3 Programma (woningmarkt in balans)

We streven naar een meer evenwichtige verdeling van woningen in verschillende typen en prijscategorieën in de stad. Het toevoegen van veel extra woningen is daarom noodzakelijk. Belangrijk hierbij is te werken aan een woonbalans per wijk. Voor Nieuw Buurland worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De toekomstige hoofdfunctie van het gebied is wonen;
- Tenminste het aantal woningen dat gesloopt wordt, wordt teruggebouwd in de sociale huur (150 woningen);
- Het resterende programma omvat tenminste 50% woningen in het middensegment.
- Er komen maximaal 285 woningen waarvan tenminste 10 eengezinswoningen;
- Het maximale aantal sociale huurwoningen bedraagt 205;
- Voor de sociale huurwoningen en de middenhuurwoningen in het programma zijn de ‘voorwaarden sociaal en middenhuur’ in de bijlage bij de Woonvisie 2019 ‘Utrecht beter in Balans’ en het Aktieplan Middenhuur van kracht;
- Voor koopwoningen in het middensegment (betaalbare koop tot €315.292) geldt een anti-speculatiebeding en een zelfbewonings-plicht;
- Van de sociale huurwoningen wordt tenminste 50% gerealiseerd binnen de kernvoorraad (onder de aftoppingsgrenzen. Circa 45 sociale huurwoningen worden gerealiseerd ten behoeve van het huisvesten van bijzondere doelgroepen zoals statushouders en/of uitstromers uit de MO/BW;
- Alle appartementen worden als levensloopgeschikte woning ingericht. Een woning wordt aangemerkt als levensloopgeschikt als een bewoner (slecht ter been) zonder specifieke voorzieningen van alle functies gebruik kan maken en zelfstandig kan wonen: toegang tot woongebouw, verkeersruimten, lift, sanitaire voorzieningen, woon- en eetkamer, slaapkamer en buitenruimte. Ook woningen die door middel van simpele, niet-kostbare aanpassingen levensloop-geschikt te maken zijn, worden tot deze categorie gerekend;
- Vanwege de vraag naar rolstoeltoegankelijke woningen is het mogelijk grotere woningen geschikt te maken voor zelfstandige bewoning door een rolstoelgebruiker;
- De woningen moeten voldoen aan kwaliteitseisen “Integrale Woningkwaliteit” (IWK).

3.4 Verkeer (duurzame mobiliteit)

Utrecht groeit. Mensen wonen en komen hier graag, maar de ruimte blijft hetzelfde. De schaarse ruimte die er is willen we vooral gebruiken voor ontmoeten, verblijven, spelen en het prettig verplaatsen door de stad. Daarom maken we stevige keuzes om de stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden. Bewoners, bezoekers en werknemers vragen we ook om stil te staan bij hun keuzes: kun je bijvoorbeeld ook de fiets in plaats van de auto nemen, buiten de spits reizen, een andere route nemen?

Toegankelijkheid

- Bij het ontwerp wordt rekening gehouden met een goede toegankelijkheid voor mindervaliden en slechtzienden. Dit betekent een minimale trottoir-breedte van 1.20 meter, voldoende brede en drempelloze oversteekplaatsen;
- Bij kruisingen en oversteekplaatsen en geen obstakels in de loop van de voetgangers.

Fiets

- De eenrichtingswegen zijn voldoende breed voor tweerichtings-fietsverkeer;
- Voor fietsparkeren bij woningen gelden de normen volgens de Nota Stallen en parkeren (maart 2013), het Addendum Nota parkeernormen fiets en auto (2019) en de normen uit de bouwverordening;
- De fietsenstallingen zijn voor alle woningen gemakkelijk bereikbaar en toegankelijk, en worden gerealiseerd op het maaiveld zonder zware deuren;
- Ook ten behoeve van fietsparkeren voor bezoekers worden voldoende plekken gerealiseerd.

Auto

- De huidige verkeersstructuur blijft in principe zoals deze nu is, mogelijk wordt een deel van de Dodt van Flensburglaan aangepast om meer ruimte te maken voor een plantsoen.

Parkeren

- Er moet worden voldaan aan de parkeernormen uit de Nota Stallen en Parkeren (maart 2013) en het addendum Nota parkeernormen fiets en auto (2019). Het gebied valt onder een betaald parkeren regime (zone B1). Parkeren dient in principe opgelost te worden op eigen terrein;
- Bij sloop mag worden uitgegaan van het theoretisch beschikbare aantal parkeerplaatsen van het te slopen programma (het van rechtens verkregen niveau). Het van rechtens verkregen niveau bedraagt 135 parkeerplaatsen (150 huurwoningen in de huidige situatie met een bvo tussen de 55 tot 80m^2 = 150 *1,20 = 180 pp met 25% compensatie is 135 parkeerplaatsen);
- De extra benodigde parkeerplaatsen worden op eigen terrein gebouwd en uit het zicht opgelost, met uitzondering van bezoekers-parkeren;
- In de parkeervoorziening worden elektrische oplaadpunten aangebracht voor zowel auto's als fietsen;
- Er wordt momenteel gewerkt aan een herziening van het parkeerbeleid, de verwachting is dat deze in het eerste kwartaal van 2021 door de gemeenteraad zal worden vastgesteld. Als de planologische procedure start nadat het nieuwe beleid van toepassing is moet hiervan gebruik worden gemaakt.

Tabel 1: parkeernormen

functie	normgrondslag	B1 minimaal	B1 maximaal	aandeel bezoekers
woning boven 130 m^2 bvo	woning	1,11	1,50	0,30
woning 80 tot 130 m^2 bvo	woning	1,02	1,40	0,30
woning 55 tot 80 m^2 bvo	woning	0,94	1,20	0,25
woning tot 55 m^2 bvo	woning	0,43	0,80	0,20
geoormerkte serviceflat/aanleunwoning	woning	0,17	0,60	0,20
geoormerkte studenthuurwoningen tot 45 m^2 bvo	woning	0,10	0,30	0,20

Parkeervergunningen
De bewoners van de nieuwbouw krijgen gezamenlijk een gelimiteerd aantal parkeervergunningen. Het aantal wordt bepaald door de volgende formule:

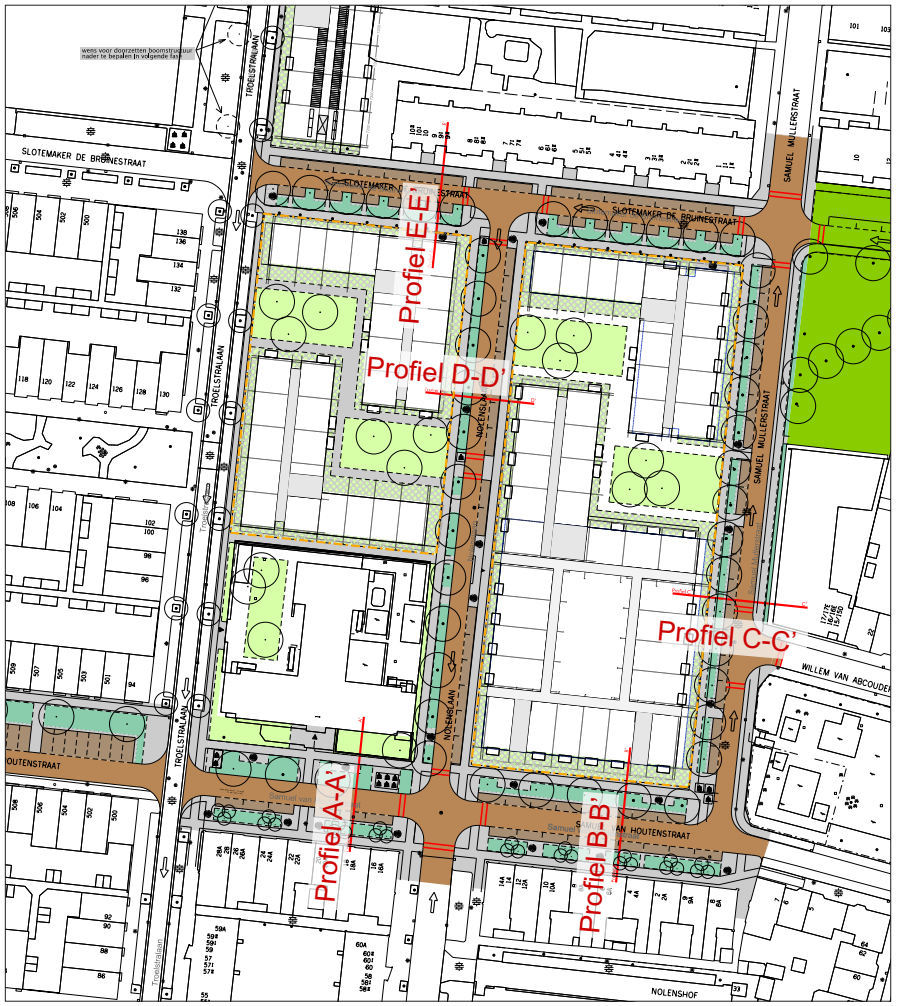
Max aantal vergunningen = Parkeerbehoefte nieuw – bezoekersaandeel – aantal parkeerplaatsen op eigen terrein

Nood en hulpdiensten
Brandweer, ambulance en politie kunnen vanzelfsprekend gebruik maken van alle straten in de wijk. In de ontwerpfase dient nadere afstemming plaats te vinden over de bereikbaarheid van de nieuwbouw door de nooddiensten (opstelplaatsen brandweer, brandkranen, etc.). Voor de nood- en hulpdiensten is het van belang dat de rijbaan minimaal 3,5 meter breed is.

Wegprofielen
De wegprofielen worden aangepast aan de minimaal vereiste maten.

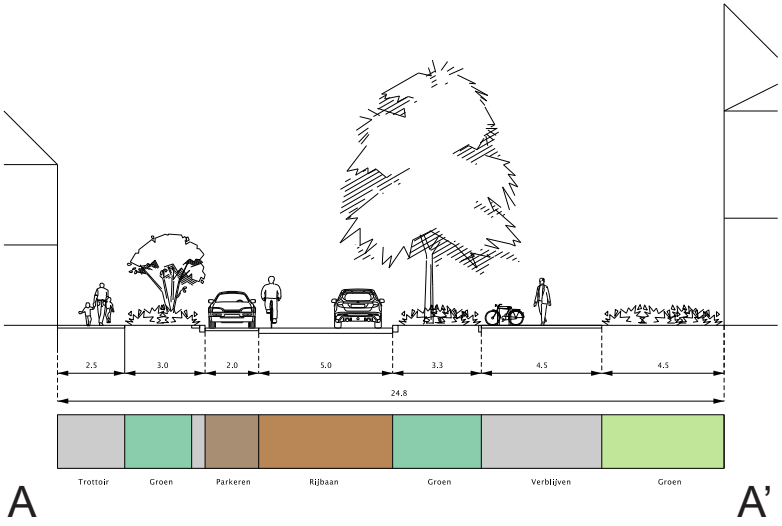
- Trottoirs langs gevelzijde zijn bij voorkeur 1,80 meter breed. Incidenteel mag een voetpad dat weinig belopen wordt 1,20 meter breed zijn (exclusief trottoirband, zie Handboek Voetpaden voor Iedereen);
- Bij vernauwingen zoals boomkransen, paaltjes, lichtmasten is het voetpad bij voorkeur breder dan 1,20 meter maar ten minste 0,90 meter breed (exclusief trottoirband);
- De breedte van de weg in combinatie met de verkeersintensiteit en het snelheidsregime (30 km/u) maakt oversteekvoorzieningen overbodig;
- In straten met éénrichtingsverkeer is de rijloper 4,0 meter (Samuel Mullerstraat, westelijk deel van de Dodt van Flensburglaan, noordelijk deel van de Nolenslaan en de Slotemaker de Bruïnestraat). De Samuel van Houtenstraat blijft twee-richtingsverkeer hier wordt de rijbaan versmald naar 5,0 meter.

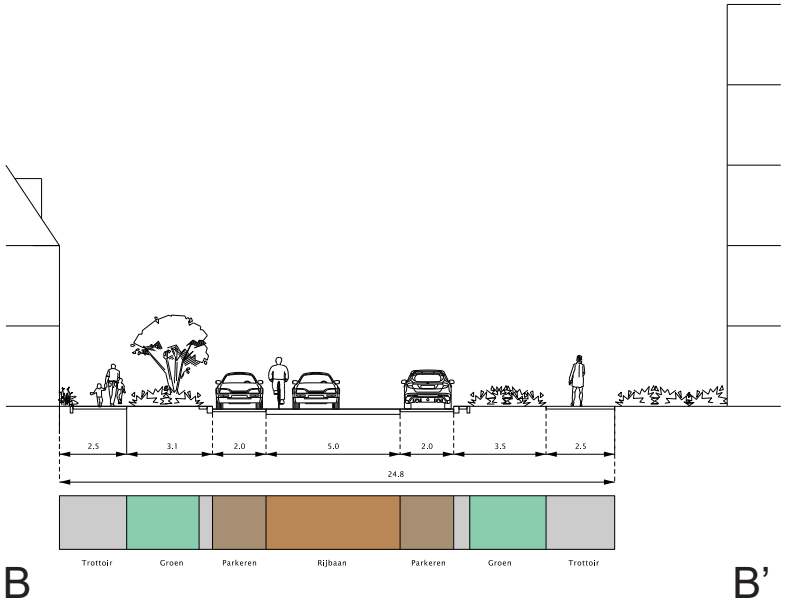
Dit resulteert in de volgende profielen:



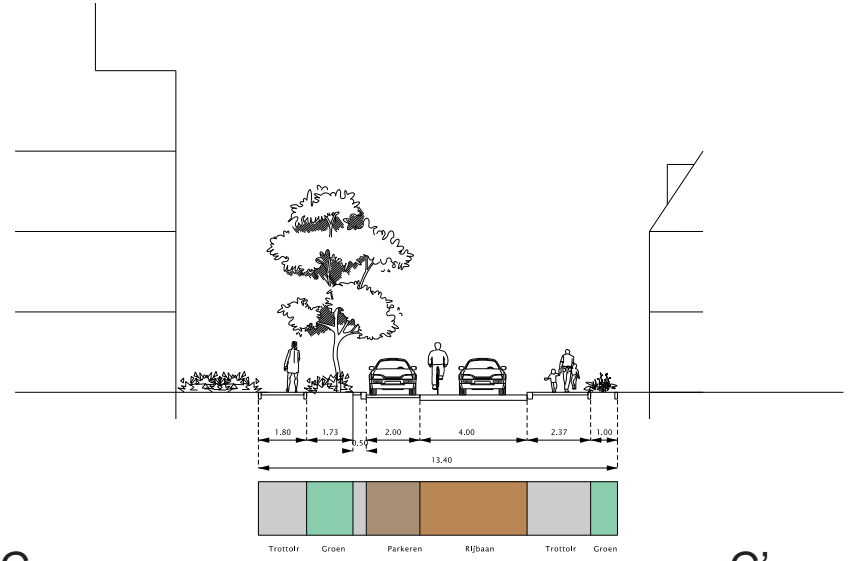
Afbeelding 10: plattegrond met locaties van de wegprofielen

Afbeelding 11:
wegprofielen Samuel van Houtenstraat (zie overzicht afbeelding 10)

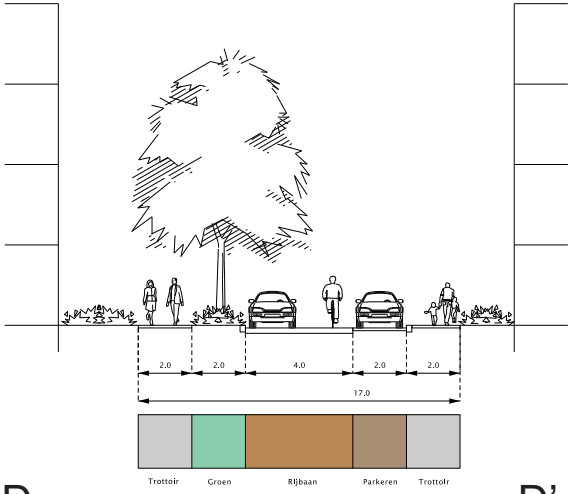




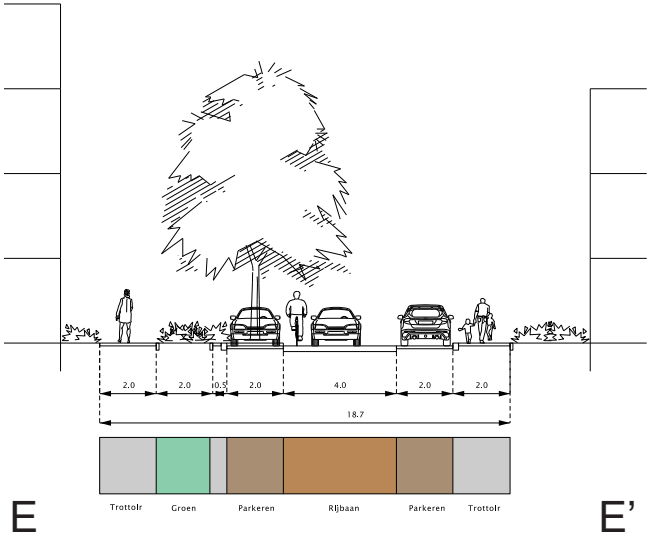
Afbeelding 12:
wegprofielen Samuel Mullerstraat, Nolenslaan, Slotemaker de Bruïnestraat, (zie overzicht afbeelding 10)



C C’



D D’



E E’

3.5 Milieu/ leefbaarheid (Gezondheid, veerkracht en gelijke kansen)

3.5.1 Geluid

Het plangebied bevindt zich binnen de geluidzone van de spoorlijn Utrecht-Amersfoort. De maximale geluidbelasting vanwege spoorgeluid bedraagt op basis van een quick-scan zo'n 62 dB op de woningen aan de noordkant (richting Aalbersestraat en Kardinaal de Jongweg).
De geluidbelasting ligt daarmee ruim boven de voorkeursgrenswaarde van 55 dB, maar voldoet aan de maximale ontheffingswaarde van 68 dB.
Het plangebied ligt daarnaast binnen de geluidzones van de Talmalaan en de Kardinaal de Jongweg. De geluidbelasting op de woningen aan de noordzijde richting de Kardinaal de Jongweg bedraagt op basis van de quick-scan zo'n 61 dB. De geluidbelasting ligt daarmee ruim boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB maar voldoet aan de maximale ontheffingswaarde (63 dB).
Woningen met geluidbelasting van meerdere kanten, zoals de hoek-panden langs de Aalbersestraat, vragen bijzondere aandacht in relatie tot de eisen van een luwe gevel en woningindeling (30% van de verblijfsruimten aan de luwe zijde). In bepaalde gevallen kan de geluidluwe gevel gerealiseerd worden met een (afsluitbare) loggia, inpandig balkon met borstwering of iets dergelijks. Met de genoemde maatregelen wordt een reductie van 10 dB als maximaal gezien. Richting de Kardinaal de Jongweg is dat niet mogelijk, omdat er 13 dB overbrugd moet worden (luw= 48 dB), en dat is niet realistisch. Ook aan de zijgevels zou de geluidbelasting met 9 dB verlaagd moeten worden, wat nog steeds fors is. De maatregelen moeten er tevens voor zorgen dat de geluidbelasting vanwege spoor onder de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde komt.

3.5.2 Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit beïnvloedt in belangrijke mate de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Bij lucht gaat het om de aanwezigheid van verontreinigende stoffen in de buitenlucht. Wegverkeer is, samen met de in Utrecht achtergrondconcentratie (dit zijn de reeds aanwezige concentraties ten gevolge van stedelijke en industriële emissies, buitenlandse bronnen en zeezout (fijnstof), in belangrijke mate bepalend voor de luchtkwaliteit. Door het plan neemt de intensiteit van het wegverkeer in de omgeving van het plangebied toe.
Het plan moet worden getoetst aan de Wet Milieubeheer. Artikel 5.16 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) geeft een opsomming van de bevoegdheden waarbij luchtkwaliteitseisen een directe rol spelen, zoals bij bestemmingsplannen. Een bestemmingsplan kan worden vastgesteld indien:

- Aannemelijk is gemaakt dat geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- Een project – al dan niet per saldo – niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- Aannemelijk is gemaakt dat de ontwikkelingen niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen aan de concentratie PM10 (fijn stof) en NO2 (stikstofdioxide) inde buitenlucht;
- Het voorgenomen besluit is genoemd of is niet in strijd is met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Er dient aangetoond worden of op grond van artikel 5.16, lid 1 onder (a, b, c, en/of d) van de Wet milieubeheer luchtkwaliteitseisen geen belemmering vormen voor de uitvoering van het plan.

De Utrechtse gemeenteraad heeft bovendien in 2015 via een motie de opdracht gegeven om lagere waarden voor fijnstof te realiseren waarbij gekeken wordt naar de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) advieswaarden. Er zal ook gekeken moeten worden in hoeverre dit plan bijdraagt aan de ambitie van de gemeente ten aanzien van de WHO advieswaarden voor fijnstof.

3.5.3 Stikstofdepositie
De biodiversiteit (soortenrijkdom) in Europa gaat achteruit. Om deze te beschermen zijn in Nederland ongeveer 160 Natura 2000-gebieden aangewezen met een Europese beschermingsstatus.
Bij een aanvraag voor een omgevingsvergunning bij de gemeente, geldt er in principe een aanhaakplicht (artikel 2.2aa van het Besluit omgevingsrecht) voor de Wet natuurbescherming (Wnb). Een verdere toename van de stikstofdepositie kan leiden tot ‘significante effecten’ op de beschermde natuurgebieden (Natura 2000).

3.5.4 Bodem
Het project moet voldoen aan de eisen uit de Wet Bodembescherming. Voor de bouwvergunningaanvraag dient door een verkennend bodem-rapport volgens NEN 5740 te worden aangetoond dat de bodem geschikt is voor de geplande functies. Het bodemrapport mag niet ouder zijn dan 4 jaar. Daarbij zal blijken of nader onderzoek vereist is en of er in het kader van de herontwikkeling gesaneerd moet worden.

3.5.5 Bezonning en wind

Zon
In de nieuwe situatie moet de bezonning van de bestaande woningen voldoen aan de ‘lichte’ richtlijn van de TNO; ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari – 21 oktober (gedurende 8 maanden) in de woonkamer. In bijlage 4 zijn de bezonningstudies bijgevoegd. Aan de Samuel Mullerstraat staan een aantal woningen die nu al niet aan de lichte TNO norm voldoen. Hier is een schaduw onderzoek gedaan. Hieruit blijkt dat er gedurende ongeveer de periode 19 feb – 21 april en 21 augustus tot 21 oktober gemiddeld een verslechtering optreedt van circa 10 minuten (ten opzichte van de huidige situatie), maar dat de zomermaanden veel langer zon op de gevel geeft. Alleen één woning profiteert niet van deze extra zonuren. Deze zal er in praktijk dus 10 minuten op achteruit gaan in de relevante lente/ herfst maanden en geen voordeel hebben van de nieuwe vormgeving in de zomermaanden.

Wind
De kwaliteitsbeleving van de (semi-)openbare ruimte kan nadelig worden beïnvloed door wind(vlagen). In de Hoogbouwvisie is daarom een kwaliteitsstreven opgenomen. Hierbij is het sterk aanbevolen een windhinderonderzoek uit te voeren als er sprake is van hoogbouw (>30m), of als de bebouwing meer dan 1,5 keer zo hoog is als de gemiddelde omliggende bebouwing. De hoogte van het hoogste gebouw zal ongeveer 30 meter zijn. Omdat dit gebouw naast de hoofd-fietsroute ligt zal een windhinder onderzoek moeten uitwijzen of dit niet tot onacceptabele windhinder leidt.
Bij het bepalen van de windhinder dient niet alleen naar het gebouw zelf te worden gekeken, maar moet een met de omgeving geïntegreerde afweging te worden gemaakt. Immers, de inrichting van de totale omgeving bepaalt de mate van windhinder op het maaiveld. Dit betekent dat niet alleen het gebouw zelf maar ook het effectgebied (een oppervlakte rond het gebouw van 5 tot 10 maal de hoogte van het gebouw) in de windtunnel dient te worden getest (of in plaats van in een windtunnel, in een computermodel).

3.6 Duurzaam en energie neutraal
Op het gebied van duurzaamheid heeft de gemeente Utrecht bij projectontwikkeling duurzaamheidsambities onderverdeeld in de volgende onderdelen: energie, GPR gebouw, circulair bouwen en klimaatadaptatie. Naast deze specifiek benoemde duurzaamheidsthema’s dient rekening gehouden te worden met het thematische beleid zoals opgenomen op https://omgevingsvisie.utrecht.nl.

3.6.1 Energie
De gemeente Utrecht wil zo spoedig mogelijk klimaatneutraal zijn, waaraan alle partijen een relevante bijdrage moeten leveren.
Met de corporaties zijn hierover afspraken gemaakt in de prestatie-afspraken (Prestatieafspraken 2020 - 2022: Werken aan Balans). Hierin staat opgenomen dat nieuwbouw tenminste BENG 1 is en aardgasvrij. Het streven is energieneutraal (EPC 0,0).

Voor de invulling van energieneutraal bouwen worden handvaten gegeven in het Utrechts Energieprotocol (UEP). Het streven is dat de bebouwing jaarlijks evenveel hernieuwbare elektriciteit opwekt om te voorzien in de jaarlijkse energievraag. Dit is gebouwgebonden energievraag, gebruikersgebonden energievraag en openbare ruimte in het gebied.
Bij planontwikkelingen wordt daarom aandacht gevraagd voor aspecten van duurzaam bouwen conform de gemeentelijke ambities.
Elk bouwinitiatief zal namelijk een gezonde en duurzame bijdrage moeten leveren aan de gemeentelijke duurzaamheidsdoelstelling.
Daartoe worden initiatiefnemers uitgedaagd om in een visiedocument aan te geven waar zij toe in staat zijn en wat dit oplevert voor de stad Utrecht.
Onderwerpen die de revue kunnen passeren zijn de milieubelasting van het materiaalgebruik, omhulling, afbouw/afwerking en installaties, het terugbrengen van het fossiel energieverbruik en het verbeteren van het binnenmilieu.

Laadpunten elektrische voertuigen
Per gebouw met meer dan 10 parkeerplaatsen moet er minimaal één oplaadpunt gemaakt worden. Daarnaast moeten er lege mantelbuizen gelegd worden voor minimaal één op de vijf parkeerplaatsen. Aanbevolen wordt alle parkeerplekken te voorzien van mantelbuizen.

Integrale duurzaamheid
Het middel GPR Gebouw (versie 4.3) wordt gebruikt om de duurzaamheid van een ontwerp integraal te toetsen. Dit wordt uitgedrukt via een rapportcijfer op de onderdelen energie, milieu, gezondheid, gebruikskwaliteit, en toekomstwaarde. Door van deze vijf onderdelen het gemiddelde te nemen wordt het eindcijfer bepaald. De gemeente Utrecht houdt hier als ambitieniveau een 8,0 aan als gemiddeld eindcijfer. Deze berekening wordt uitgevoerd voor het ontwerpen, uitwerken, bouwproces en gebruiksfase.

Circulair bouwen
Circulair bouwen is de norm. Het doel van circulair bouwen is het koppelen van de afvalstromen in de bouw aan de bouwstromen, zodat er zo min mogelijk afval ontstaat en schaarse grondstoffen binnen de gebruikscyclus blijven.
Hierbij moet worden uitgegaan van:
Voor ingaande materiaalstromen:
- MPG berekening met MPG van ten hoogte €0,70/m^2bvo.jr (indieningsvereiste bij aanvraag wabo-omgevingsvergunning).

Aanpasbaarheid in gebruiksfase:
- gemakkelijk bereikbare installaties.

Herbruikbaarheid ná gebruiksfase:
- zo demontabel mogelijk ontwerpen;
- vrijkomende materialen herbruikbaar (niet giftig);
- materialenpaspoort.

Klimaatadaptatie en dakenvisie
De woningen en zichtbare platte daken (schuren, bijgebouwen) worden daar waar dit kan in relatie tot de zonnepanelen voorzien van een groen- of bruindak (een bruindak imiteert de oorspronkelijke toplaag.
Deze imitaties bestaan uit substraat van vermalen steen van 25 mm tot gruis. Door geringe verschillen in diepte van de substraatlaag ontstaat een grotere verscheidenheid aan planten en bodemleven, de beplanting moet vanzelf groeien dus in het begin is het dak nog bruin) met minimaal 10 cm substraat.

Hoofdstuk 4 Uitwerking

4.1 Inleiding

De uitgangspunten uit hoofdstuk 3 zijn verder uitgewerkt, voor het openbaar gebied door de gemeente in een “Functioneel Ontwerp” en de mogelijke bebouwing door ontwerpbureau KCAP in opdracht van Mitros. De resultaten hiervan staan in de volgende paragrafen.
Met dit SPvE is een uitwerking gegeven aan het startdocument en zijn de meeste vragen hieruit beantwoord. Een aantal vragen is nog niet of negatief beantwoord. Die staan vermeld in paragraaf 4.4.

4.2 Inrichting buitenruimte (Functioneel Ontwerp)

De uitgangspunten voor de openbare ruimte die in het vorige hoofdstuk staan vermeld, zijn vertaald in een Functioneel Ontwerp (FO). Het FO geeft een globaal beeld van de beoogde inrichting van de openbare ruimte. Het ambitieniveau voor de plek is vastgelegd (compacte stad, Domstad kwaliteit), het ruimtebeslag van de benodigde onderdelen en de wijze waarop het plangebied straks aansluit op de omgeving. Op basis van het FO kan een Voorlopig Ontwerp van de openbare ruimte worden gemaakt.

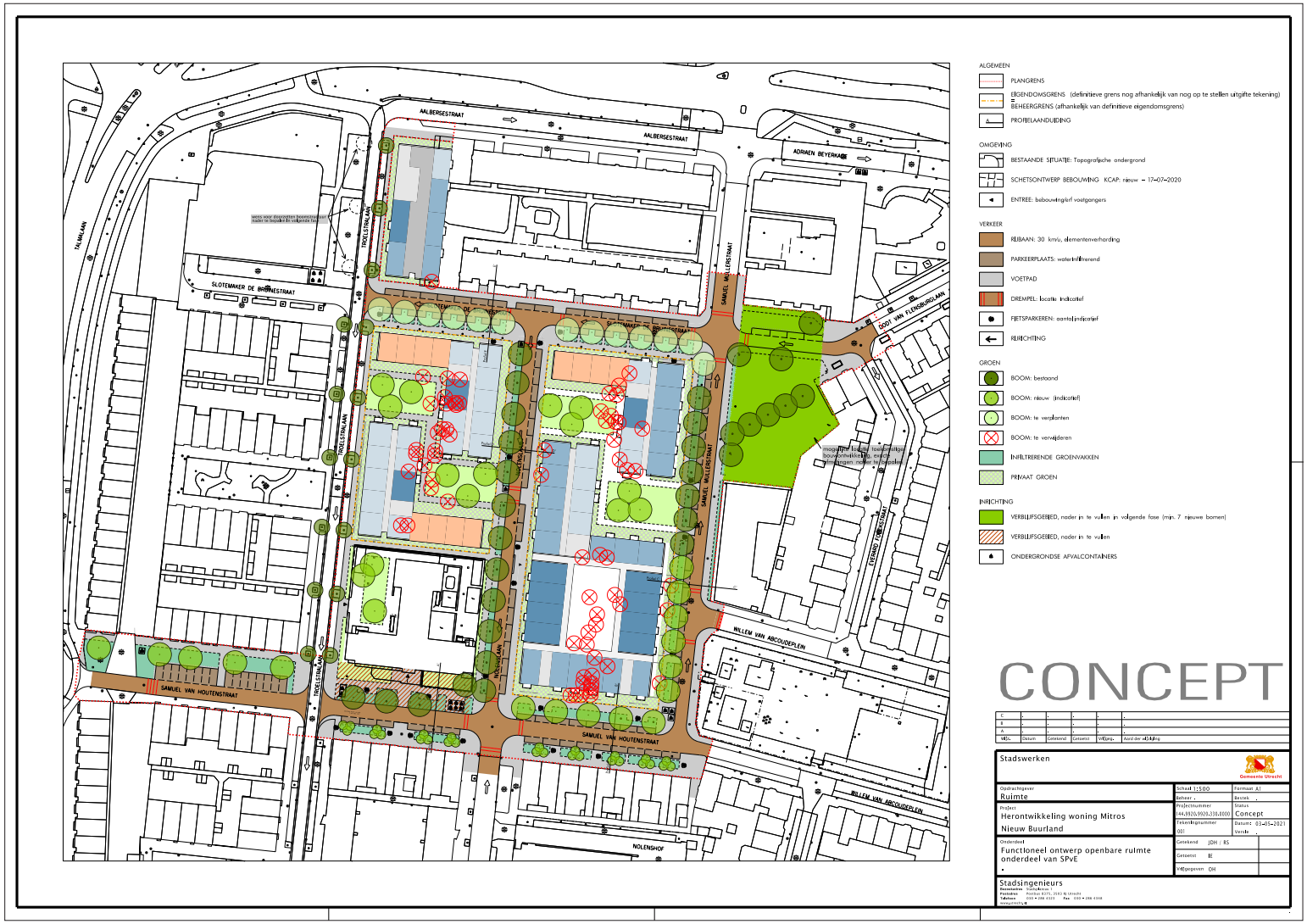
De hoofdopzet van de woonstraten zal zo veel mogelijk gelijk zijn aan elkaar; een rijbaan met aan 1 of 2 zijden langsparkeren, bomen in een groenstrook en aan weerszijden trottoirs.
Het parkeren op de Nolenslaan zal plaatsvinden aan de oostzijde van de rijbaan. Parkeren op de Samuel Mullerstraat aan de westzijde, de kant van de nieuwbouw.

Door de as van het oostelijk deel van de Samuel van Houtenstraat iets te schuiven komt deze gelijk te liggen met de as van het westelijke deel. Hierdoor ontstaat er aan de zuidzijde iets meer trottoir ruimte voor de winkels. De haaksparkeervakken blijven behouden. In de groenstrook is ruimte voor een aantal nieuwe bomen.

De bestaande bomen in de Slotemaker de Bruïnestraat worden verplant. De bomen komen in de nieuwe situatie tussen de parkeervakken te staan. Aan weerszijden van de rijbaan liggen langsparkeervakken.

Het FO betreft alleen de openbare ruimte. De binnenterreinen binnen de bouwblokken zijn particulier terrein en vallen buiten het kader van het FO (al zijn deze binnenterreinen –deels- openbaar toegankelijk).

Afbeelding 13: Functioneel ontwerp openbaar gebied



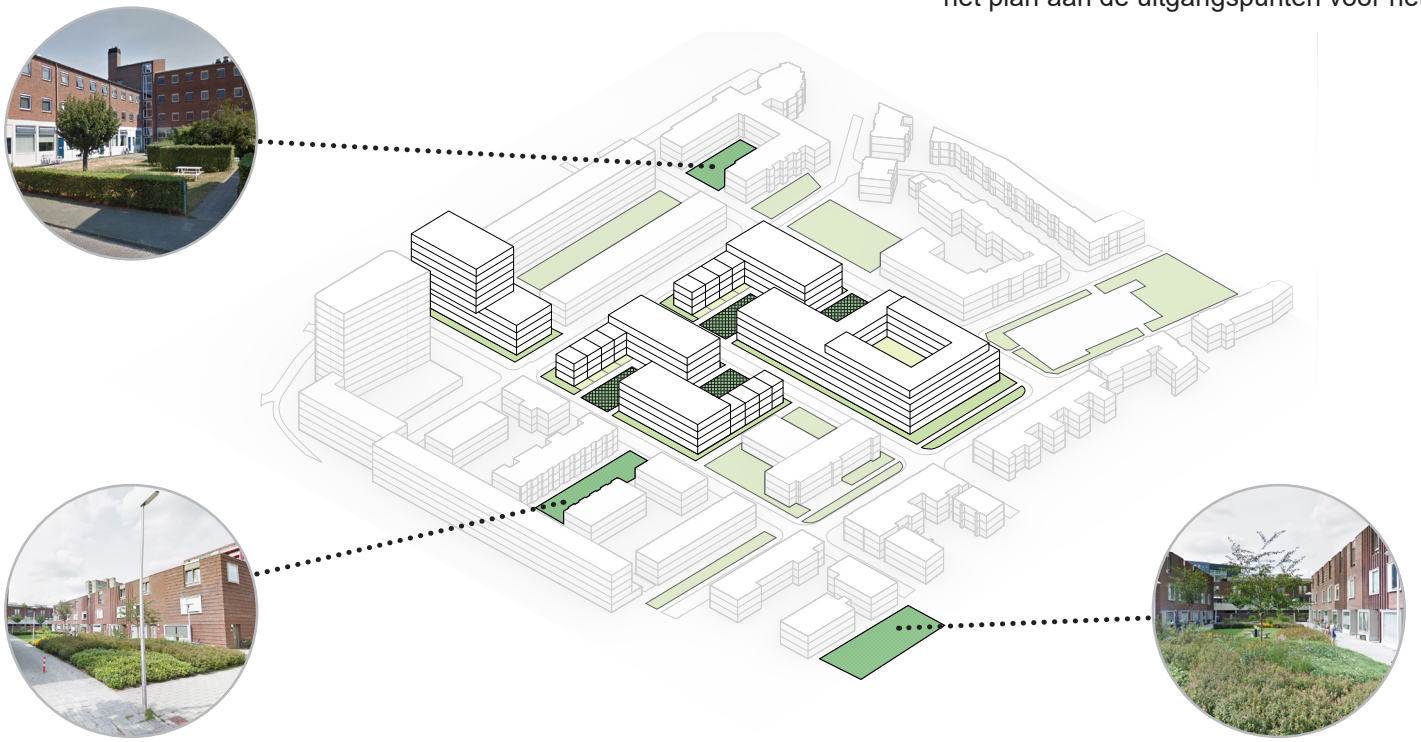
4.3 Mogelijke invulling bouwplan

Omdat het vaak lastig is om uitgangspunten te visualiseren heeft Mitros gedurende het traject met de klankbordgroep (zie hoofdstuk 6) ook voorbeeld invullingen van de randvoorwaarden laten maken door middel van onder andere maquettes.
Hieronder staat een passende invulling weergegeven. Hierbij is een mix van appartementen en eengezinswoningen mogelijk in verschillende categorieën.

Het programma bevindt zich binnen de volgende bandbreedte:
Totaal aantal woningen: 249 - 285
Sociale huur appartementen: minimaal 150, maximaal 205
Middenhuur: minimaal 68, maximaal 78
Koop eengezinswoningen: minimaal 12, maximaal 21

Deze aantallen passen binnen het toegestane bouwvolume en zijn afhankelijk van de grootte van de woningen.

In de volgende ontwerpfase zal dit verder worden uitgewerkt. Waarbij het plan aan de uitgangspunten voor het programma zal moeten voldoen.



Impressie Troelstralaan

Impressie vanaf Willem van Abcoudeplein

4.4 Onderzoeksvragen vanuit het startdocument

Met de uitgangspunten in het vorige hoofdstuk worden ook antwoorden gegeven op de meeste van de onderzoeksvragen zoals die in het startdocument waren geformuleerd (zie bijlage 3 onderzoeksvragen).

Op een aantal vragen is nog geen of een negatief antwoord gegeven:

Wonen

Hoe de realisatie van atelierwoningen voor kunstenaars en ontwerpers in dit plan kan worden meegenomen.

Hierover is geconcludeerd dat het gros van de kunstenaars die interesse hebben in atelierwoningen een relatief laag inkomen hebben, en daardoor aangewezen zijn op sociale huurtarieven.
De sociale huurwoningen in het plangebied zijn appartementen en daarom qua type minder geschikt voor atelierwoningen. Er is daarom voor gekozen om hierover geen verplichting op te leggen.

Welke behoefte is er aan ander (maatschappelijk) programma en hoe krijgt dat hierin een plek?

Een ander (maatschappelijk) programma toe te voegen in het plangebied wordt niet als noodzakelijk gezien. Net buiten het plangebied ligt aan de Samuel van Houtenstraat een bedrijfs-/ winkelstripje. Als er voorzieningen zich willen vestigen is dit een betere locatie.

Parkeren en mobiliteit

Onderzocht moet worden of er mobiliteitsvormen geïntroduceerd of gestimuleerd kunnen worden om de parkeernorm te verlagen.

Mitros is hier voorstander van en gaat dit in een volgende ontwerpfase verder uitwerken.

Energie, duurzaamheid en circulair bouwen

Kan inzicht gegeven worden in de resultaten van, marktconsultatie en plan van aanpak voor tenderen en aanleg van een collectief warmtesystemen?

Is NOM of een gelijkwaardige prestatie haalbaar bij deze herontwikkeling?

Geef inzicht met behulp van een gecertificeerd duurzaamheidsinstrument wat de ambities en keuzes zijn voor dit project.

Dit wordt in de volgende ontwerpfase door Mitros opgepakt.

Gezonde verstedelijking

Er moet onderzoek gedaan worden naar de aspecten bodem, geluid, luchtkwaliteit in het plangebied.

Dit wordt in de volgende ontwerpfase door Mitros verder uitgewerkt.
De eerste inschattingen op dit gebied zijn dat dit de planontwikkeling niet bijzonder belemmert.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

De huidige woningen in Nieuw Buurland zijn eigendom van Mitros, de grond onder de woningen is eigendom van de gemeente en uitgegeven in erfpacht.
Uitgangspunt is dat er sprake is van een kostendekkende ontwikkeling. Dat betekent dat alle plan- en ontwikkelingskosten worden gedekt uit de opbrengsten die voortvloeien uit deze ontwikkeling. Voor de gemeente gaat het naast de gemeentelijke plankosten om kosten die worden gemaakt in het kader van het bouwrijp maken (incl. eventuele saneringsmaatregelen) en de kosten voor de herinrichting van de openbare ruimte die nodig is om de kwaliteitsslag te realiseren behorende bij de herontwikkeling en verdichtingswens van de woning-bouwontwikkeling. De kosten die logischerwijs verband houden met deze ontwikkeling (en waar geen andere dekking tegenover staat) worden daarom in principe verrekend met de economische meerwaarde die voortvloeit bij een bestemmingswijziging.

De afspraken worden vastgelegd in een anterieure exploitatie overeenkomst (AOVK). Ook afspraken over planschade worden hierin opgenomen. Door het sluiten van een AOVK kan van het opstellen van een exploitatieplan worden afgezien omdat het kostenverhaal, zoals bedoeld in artikel 6.12 lid 2 onder a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, anderszins (door de AOVK) verzekerd wordt.

De leges voor de bestemmingsplanprocedure en de omgevings-vergunning vallen buiten deze overeenkomst en worden apart betaald conform de Legesverordening.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het SPvE Nieuw Buurland heeft van 23 december 2020 tot en met 31 januari 2021 ter inzage gelegen. Er zijn van 18 partijen reacties gekomen, 14 individuele bewoners en 4 gezamenlijke partijen.

De reacties hebben geleid tot de volgende wijzigingen in de Uitgangpuntenkaart:

1. Het Dodt van Flensburgplantsoen is als geheel aangewezen als uit te werken vlek in overleg met omwonenden. Hierbij zal onder andere worden gekeken of de doorgaande weg geheel kan verdwijnen zoals de bewoners graag willen en of afrondende bebouwing wenselijk is. Hierdoor ontstaat een groter stuk aaneengesloten openbaar groen.
2. Naar aanleiding van de nadere bezonningsstudie wordt de nieuwbouw aan de Samuel Mullerstraat 5 meter naar achteren geplaatst en de terugliggende 5e laag daarnaast nog 1,5 meter naar achteren geplaatst. Hierdoor ontstaat voor de meeste woningen een betere bezonning.
3. Grenzend aan de bestaande woningen aan de Samuel Mullerstraat wordt een openbare groenstrook van ongeveer één meter breed aangelegd op de extra ruimte die ontstaat door punt 2.
4. De ingang van de parkeerplaatsen moet aan de Nolenslaan komen, zodat bestaande bewoners geen overlast hebben van in- en uitrijdend verkeer.
5. Duidelijker is aangegeven dat er ook woningen ontsloten moeten worden vanaf de binnenterreinen.

Daarnaast hebben de reacties geleid tot een aantal aanpassingen in het SPvE ter verduidelijking. Ook zijn bezonningsstudies (bijlage 4) en een inventarisatie van groen (pagina 39 van bijlage 1) toegevoegd.

Hoofdstuk 6 Verantwoording proces

6.1 Samenwerkingsproces

De ontwikkeling van de omgeving van de oostzijde van de Talmalaan heeft een lange voorgeschiedenis. Het “Masterplan Talmalaan en omgeving” is in 2012 door de gemeenteraad vastgesteld. Toen is ook een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (hierna SPvE) voor dit plangebied vastgesteld als kader voor de sloop/nieuwbouw.
De toenmalige bewoners zijn uitgeplaatst, maar de plannen zijn niet tot uitvoering gekomen. In 2018 is opnieuw gestart met het onderzoek naar herontwikkeling van deze locatie. In mei 2019 is hiervoor een start-document door het college vastgesteld.
Samen met Mitros, het door hen ingeschakelde stedenbouwkundige bureau KCAP en in overleg met omwonenden zijn deze steden-bouwkundige kaders door de gemeente opgesteld. Hierbij is een aantal onderzoeken en bestaand gemeentelijke beleid als uitgangspunten genomen. Deze staan beschreven in het aparte document “onderbouwing uitgangspunten”.

6.2 Gevolgde participatie

Voor de ontwikkeling is participatieniveau ‘raadplegen’ van toepassing.
In juli 2019 heeft een eerste brede buurtbijeenkomst plaatsgevonden waar wensen en suggesties vanuit de buurt voor het plangebied zijn opgehaald.
In november 2019 heeft een tweede buurtbijeenkomst plaatsgevonden waarin de uitkomsten van de eerste bijeenkomst waren vertaald in een globaal ontwerp. Hierna is eind 2019 een klankbordgroep ingesteld met daarin deelnemers vanuit de omliggende straten en de te slopen woningen.
Met de klankbordgroep zijn een zestal themasessies gehouden waarbij door de stedenbouwkundigen van KCAP ook steeds een visualisatie van de uitgangspunten is gegeven. Hierbij vond ook een verdere uitdieping van een aantal aspecten (zoals woningbouwprogramma, groen en verkeer) plaats. Dit participatieproces heeft geleid tot aanpassingen van het plan, het woningbouwprogramma en het concept Stedenbouwkundig Programma van Eisen.

Een laatste voorziene algemene informatieavond heeft niet plaatsgevonden vanwege de COVID19 maatregelen. Daarvoor in de plaats zijn video’s gemaakt en op de website geplaatst en was er de mogelijkheid om vragen te stellen tijdens twee telefonische spreekmiddagen en via de mail.

Het SPvE Nieuw Buurland heeft van 23 december 2020 tot en met 31 januari 2021 ter inzage gelegen. Er zijn van 18 partijen reacties gekomen, 14 individuele bewoners en 4 gezamenlijke partijen.
De wijzigingen die hieruit zijn gedaan staan in paragraaf 5.2.
De beantwoording van de reacties staat in de reactienota.

Hoofdstuk 7 Vervolgtraject

Nadat het SPvE is vastgesteld door de gemeenteraad wordt het bestemmingsplan opgesteld en de hiervoor nog noodzakelijke onderzoeken uitgevoerd. Op het bestemmingsplan is een formele inspraakprocedure van toepassing.

Parallel aan het opstellen van het bestemmingsplan worden het bouwplan (door Mitros) en het inrichtingsplan voor de openbare ruimte (door de gemeente) verder uitgewerkt.

De inrichting van het Dodt van Flensburgplantsoen wordt door de gemeente in overleg met omwonenden opgepakt. De “binnentuinen” wil Mitros inrichten in co-creatie met de toekomstige bewoners.

Planning:

- Vaststellen SPvE in de gemeenteraad: september 2021
- Vaststellen bestemmingsplan in de gemeenteraad: voorjaar 2022
- Omgevingsvergunning: voorjaar 2022
- Start sloop woningen: voorjaar 2022
- Start nieuwbouw: eind 2022
- Oplevering eerste woningen: begin 2024

Bijlage 1
Nadere onderbouwing en Onderzoek SPvE Nieuw Buurland

1 Gezonde verstedelijking

1.1 Ruimtelijke Strategie Utrecht

De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 zal rond de zomer 2021 in de gemeenteraad worden vastgesteld. De uitgangspunten die bij het opstellen zijn gehanteerd zijn mede de basis voor dit SPvE.

1. Gezond stedelijk leven voor iedereen is het ijkpunt voor de groei van de stad; Utrecht kiest voor een balans tussen de bestaande stad en de groei van de stad;
2. De gemeente Utrecht vangt de groei van de stad op in de volgende prioriteitsvolgorde:
   (1) verdichten binnenstedelijk rondom knooppunten, (2) verdichten binnenstedelijk, (3) verdichten aan de randen van de stad rondom knooppunten, en (4) buiten de stad;
3. De gemeente Utrecht gebruikt vier hoofdrichtingen bij de ontwikkeling van gebieden: Koesteren, Inbreiden, Transformeren en Uitleg en gebruikt hierbij de barcode-methodiek als instrument om de ruimtevraag inzichtelijk te maken. (Maatschappelijke) Voorzieningen groeien mee met de groei of verandering van de stad;
4. De gemeente Utrecht bouwt aan een inclusieve stad, waar plek is voor iedereen en waarin scheidslijnen en barrières worden geslecht; menging van verschillende woonvormen (huur-koop; prijsklassen; etc) is een belangrijk basisprincipe voor ruimtelijke inrichting;
5. De gemeente Utrecht kiest voor groen, landschap en water als structurerende elementen en werkt aan een klimaatbestendige stad;
6. De gemeente Utrecht faciliteert de woningbouw (in balans met de regionale opgave) om te voorzien in de woningbehoefte;
7. De gemeente Utrecht stimuleert een groei van de werkgelegenheid die in aard en omvang aansluit bij de groei van de (beroeps) bevolking;
8. De gemeente Utrecht kiest voor een mobiliteitstransitie: de voetganger, de fiets, het openbaar vervoer en de deelmobiliteit krijgen prioriteit boven de auto;
9. De gemeente Utrecht kiest voor een energie-efficiënte stad en beperkt daarmee het beroep op energie uit de regio;
10. De gemeente Utrecht kiest voor meervoudig boven enkelvoudig ruimtegebruik, zodat de beperkte ruimte optimaal wordt benut;
11. De gemeente Utrecht ontwikkelt als integraal onderdeel van de RSU 2040 een investeringsstrategie die een indicatieve investeringsopgave biedt verbonden aan de realisatie van de RSU 2040.

2 Ruimtelijk

2.1 Stedenbouw

2.1.1 Bouwhoogten en schaal

Het nieuwe plan moet passen in de karakteristiek van de wijk en de ‘hoofdlijnen’ van het Masterplan Talmalaan. De verdichting moet gepaard gaan met een kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte. Het plan past in het Masterplan Talmalaan doordat de oost-west routes in het gebied worden versterkt. Dit geldt met name voor de Samuel van Houtenstraat. De route door deze straat verbindt het Willem van Abcoudeplein met de Talmalaan en loopt door in de richting van de Vecht. De rooilijn van de bebouwing langs deze weg wordt teruggelegd en in plaats van kopse kanten komt hier een straatwand met bebouwing die georiënteerd is op de straat. De straat krijgt een nieuwe inrichting met veel ruimte voor groen en een wandelpad.

Aan de oost-west routes en langs de parkjes is er een bebouwingswand die de route of ruimte begrenst. Tegenover de open ruimtes zoals het Willem van Abcoudeplein, het Dodt van Flensburg plantsoen, en het pocket park aan de Troelstralaan komen straatwanden die ervoor zorgen dat deze ruimtes een heldere beëindiging krijgen.

Aan de straat is een afwisseling van wandbebouwing en open ruimtes, zoals ook in de andere delen van de wijk. De groene kwaliteiten in de omgeving worden overgenomen in het plangebied, ook hier komen omsloten groene hoven die zorgen voor afwisseling van bebouwing en groen en ‘lucht’ brengen in het gebied.

Aan de noordoostkant van het plangebied wordt de Dodt van Flensburglaan verlegd waardoor er een nieuw aaneengesloten en beter bruikbaar wijkparkje ontstaat. Het past in de ruimtelijke structuur van de wijk waarin zich verspreid verschillende parkjes/ plantsoentjes bevinden en zorgt ervoor dat naast de verdichting het groen in de wijk ook wordt verbeterd.

Door middel van het oriënteren van kleinschalige bebouwing op deze plek kan dit parkje een logische beëindiging krijgen en is er meer toezicht op het gebied.

Het stratenpatroon en de boomstructuren blijven behouden. Tussen de bebouwing en het trottoir bevindt zich een doorlopende groenstrook met een breedte van minimaal 2 meter die aansluit op de groene en ontspannen inrichting van de straten in de rest van de wijk.
De hoogtes van de bebouwing zijn deels 3 en deels vier bouwlagen. Deze afwisseling in hoogte sluit aan op de rest van de wijk en zorgt ook voor afwisseling in het gebied. Langs de Troelstralaan, Nolenslaan en Samuel Mullerstraat is de hoogte van de bebouwing overwegen 4 bouwlagen. Aan de Slotemaker de Bruinestraat is de hoogte overwegend 3 bouwlagen. Het blok aan de Samuel van Houtenstraat is iets hoger en heeft een 5e terugliggende laag. Dit is gezien de omliggende ruimte acceptabel.

2.1.2 Beeldkwaliteit

Welstandsnota
Op de beleidskaart van de Welstandsnota heeft het plangebied twee aanduidingen; het grootste deel van het plangebied heeft de aanduiding ‘open’. Hierbij geldt: Verandering of handhaving van het bebouwingsbeeld is beide mogelijk, zowel naar structuur als naar architectuur maar met behoud van landschappelijke waarden.

Dit betekent:

- een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld;
- er is ruimte voor vernieuwing;
- bij gedeeltelijke veranderingen van de structuur wordt aangesloten op de bestaande omgeving.

3. Openbare ruimte

3.1 Kadernota openbare ruimte

De Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte geeft kaders voor de verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte. De openbare ruimte is een belangrijke bouwsteen voor een gezonde groei van Utrecht. Het is de ambitie om de openbare ruimte te verbeteren zodat deze straks beter aansluit op de kenmerkende stedenbouwkundige en historische kwaliteiten van de stad, beter klimaatbestendig is en beter toegankelijk. De kaders borgen de samenhang tussen het gebruik, de inrichting en het beheer van de openbare ruimte.

Het inrichtingsniveau is ‘Domstadkwaliteit’. Hiervoor geldt een standaard-inrichting en basisonderhoud. Voor de verschillende stedenbouwkundige perioden wordt een beperkt palet aan materialen voorgeschreven.
Dat palet geeft de mogelijkheid verschil te maken per tijdsbeeld – binnen de financiële kaders van beheer en onderhoud. De paletten worden per gebied uitgewerkt in het ‘Handboek Openbare Ruimte’

Dit plangebied maakt bovendien onderdeel uit van het gebied dat is aangeduid als ‘compacte stad’; de naoorlogse woon- en werkgebieden, de kernen Vleuten, De Meern en de Tuindorpen. Het gebied is opgebouwd uit buurten met verschillende karakteristieke tijdsbeelden. Uitgangspunt is meer prioriteit te geven aan verblijfskwaliteit, groen en ruimte voor voetgangers en fietsers. Het accent en de oplossing verschilt per buurt.

3.2 Kabels en leidingen

In 2011 is de riolering in Nieuw Buurland grotendeels vernieuwd. Een jaar daarvoor is aan de westkant van Nieuw Buurland het riool vervangen door een gescheiden stelsel. Van de appartementen in het projectgebied aan de Troelstralaan is het dak aan de straatkant afgekoppeld. Het dak aan de tuinkant en het vuilwater zit op het gemengd riool.

In het noordelijkste deel van het projectgebied ligt in de Troelstralaan nog een riool uit 1952. In de westelijke punt van het projectgebied, rondom het plantsoen, ligt een gemengd riool uit 1999.

Op basis van leeftijd zal het riool uit 1952 vervangen moeten worden. Dit is een ei-vorming riool 300/450mm. Een inspectie zou uit kunnen wijzen dat het riool constructief nog voldoen. Het beleid is echter om riolen van voor 1970 met een diameter kleiner dan 1m te vervangen en alleen de grotere riolen te relinen.

In de nieuwe situatie zal het hemelwater en afvalwater gescheiden moeten worden aangeboden. Het afvalwater kan worden geloosd op het nieuw aan te leggen gemengd riool, waar nog hemelwater van buiten het gebied op aangesloten zit. Het hemelwater kan op een nieuw aan te leggen systeem, dat alleen voor hemelwater dient.

Uit de KLIC-melding blijkt dat er diverse kabels en leidingen binnen het te herprofileren gebied liggen. Uit een eerste analyse blijken er kabels en leidingen te liggen die mogelijk moeten worden aangepast. In deze fase worden de leiding beheerders geïnformeerd over het voorgenomen project en wordt er gevraagd of zij zelfwerkzaamheden aan hun netten voorzien.
Voorlopige conclusie:
Stedin heeft een AC gasleiding binnen het projectgebied liggen deze moet mogelijk gesaneerd worden. In de Troelstralaan ligt een oversteek die conflicteert met het ontwerp.
KPN heeft één kabel die mogelijk conflicteert met het ontwerp.
Ook het schetsplaatje voor de inpassing van bomen dient verder uitgewerkt te worden voordat definitief vastgesteld kan welke gevolgen dit heeft op K&L.
Vitens heeft een oude gietijzeren leiding binnen het project liggen. Overleg moet uitsluitsel geven of Vitens de leiding gaat vervangen.

4 Groen, bomen, ecologie

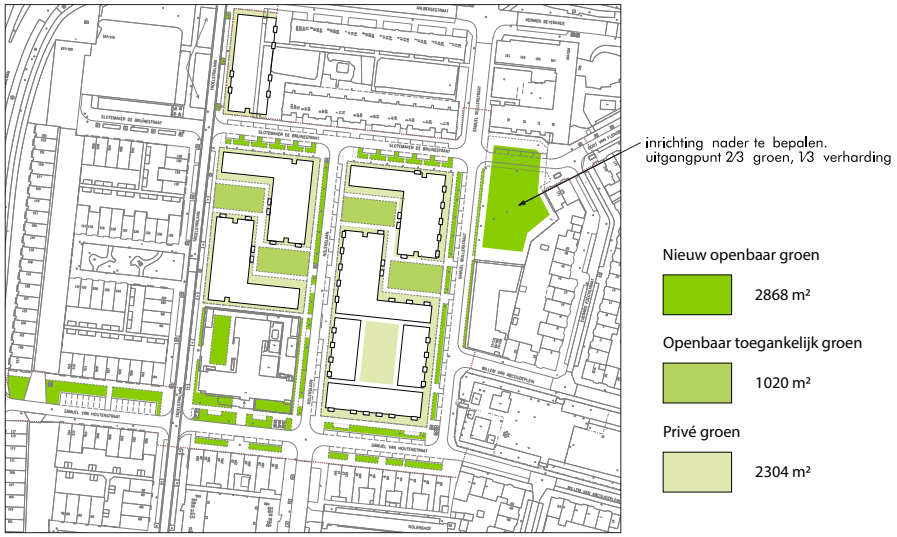
4.1 Groen

Op de tekeningen hiernaast is te zien dat ten opzichte van de huidige situatie ongeveer 1000m² extra groen wordt toegevoegd in het gebied. Het openbaar groen wordt met ongeveer 1200m² uitgebreid en er wordt ongeveer 1000m² privé groen ook openbaar toegankelijk.

	nu	straks
Openbaar groen	1631	2868
Toegankelijk groen		1020
Prive groen	3525	2303
Totaal M² groen in plangebied	**5156**	**6191**

Afbeelding 14:
bestaand groen

Afbeelding 15:
nieuw groen



4.2 Flora en Fauna

Eind 2019 heeft LOO PLAN in opdracht van Mitros een “Nader onderzoek Wet natuurbescherming” uitgevoerd. De onderstaande tabellen bevatten een beknopte samenvatting van de bevindingen en de te nemen vervolgacties.

Bebiedsbescherming	Conclusie	Vervolgactie
Natura 2000 Utrechts Natuurnetwerk	De voorgenomen werkzaamheden hebben, door een toename in stikstofdepositie, mogelijk een negatief effect op de instand-houdingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen.	Advies om een stikstofberekening (AERIUS) uit te laten voeren.

Beschermde soorten	Conclusie	Vervolgactie
Huismus	Geen nesten aangetroffen	Geen ontheffing of tijdelijke mitigatie nodig.
Gierzwaluw	Geen nesten aangetroffen	Geen ontheffing of tijdelijke mitigatie nodig.
Vleermuizen	1 paar van de gewone dwergvleermuis aangetroffen	Ontheffing aanvragen 4 alternatieve verblijfsplaatsen realiseren
Overig	Afhankelijk van het tijdstip waarop de werkzaamheden worden uit-gevoerd, moet rekening gehouden worden met broedende vogels. Vogels die broeden, mogen nooit verstoord worden.	Geen verstorende werkzaamheden uitvoeren tijdens het broed-seizoen (indicatief van begin maart tot half augustus) of potentiële nestplaatsen ongeschikt maken vóór start broedseizoen.

Diervriendelijk bouwen
De gemeente heeft ook ambitie om diervriendelijk te bouwen. Onder “diervriendelijk” bouwen wordt verstaan: bouwen met relatief kleine ingrepen, die verblijfsplekken creëren voor verschillende dieren in het stedelijk landschap. Met “diervriendelijk” bouwen wordt de biodiversiteit van de stad vergroot. De stadsecologen van gemeente Utrecht bepalen per project welk aantal maatregelen toegepast dient te worden.

4.3 Bomen
In het voorjaar van 2020 is op het plangebied een bomeninventarisatie uitgevoerd (zie bijlage). Hierbij zijn alle bomen met een diameter van 15 cm en meer, op 1.30 hoogte, geïnventariseerd. Zowel de laanbomen in de vijf lanen, de bomen in het Dort van Flensburgplantsoen en de bomen in de binnenterreinen zijn geïnventariseerd. Onder andere zijn de leeftijd, conditie, toekomstverwachting en verplantbaarheid beoordeeld of vastgesteld. Het merendeel van de bomen heeft een goede conditie en toekomstverwachting.

In totaal zijn het een kleine 130 bomen van diverse soort. In de lanen zijn de lindes in de hele Nolenslaan ouder dan 50 jaar, de valse Christusdoornen in de Samuel de Bruïnelaan zijn ouder dan 25 jaar en de jongste bomen in het openbaar gebied zijn de kersen aan weerszijde van de Troelstralaan. In de Samuel Mullerstraat groeien enkele Japanse Notenbomen van zo’n 25 jaar oud. Er zijn enkele grote en oude solitairen zoals eik en linde in het Dort van Flensburgplantsoen.

In de binnenterreinen staan de bomen van diverse soort een leeftijd in losverband verspreid in de tuinen.

De bomen in het plangebied maken geen deel uit van de hoofdboom-structuur. Het streven is wel zoveel mogelijk bomen op het terrein te behouden en waar dit niet mogelijk is, ze te verplanten binnen het plangebied.

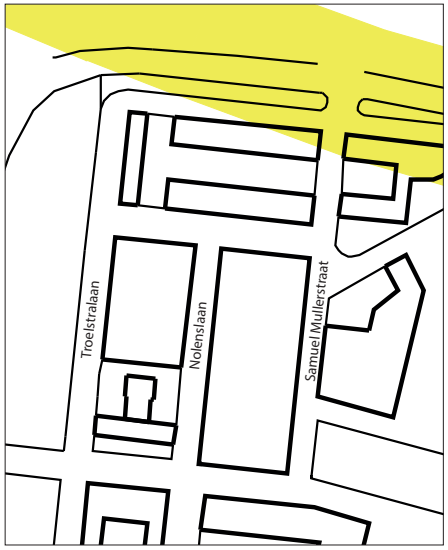
4.4 klimaatbestendigheid
Bij het plan wordt een onderbouwing gevraagd op hoe het plan bijdraagt aan voldoende waterberging op eigen terrein en het beperken van hittestress, maar ook het borgen van leefbaarheid voor flora en fauna binnen de gebouwen en in de openbare ruimte. Denk hier bijvoorbeeld aan een groene daken of gevels t.b.v. waterbuffering en beschaduwing, en inbouwnestelkasten.

4.5 Water
De uitgangspunten voor de opvang van hemelwater in het plangebied zijn:
a. Zoveel mogelijk hergebruik (lokaal verwerken en bovengronds afvoeren);
b. Praktische insteek met minimale aanpassingen.

Bij de verdere planontwikkeling zal in overleg met Mitros bepaald moeten worden welke oplossingsrichting of combinatie daarvan de voorkeur heeft. Op basis daarvan zal onderzoek uitgevoerd moeten worden naar de specifieke locaties waar water wordt geïnfiltreerd (locaties voor wadi’s en ondergrondse infiltratievoorzieningen). Hiermee wordt bepaald hoe snel het water weg kan. Op basis daarvan kan worden bepaald of er aanvullende maatregelen nodig zijn, zoals verticale infiltratievoorzieningen. Daarvoor dienen boormonsters te worden genomen om onder andere de juiste lengte van de bodem infiltratie-voorziening te bepalen. Het in 7.4 genoemde bodemonderzoek is ook van belang voor de aanleg van de infiltratie voorzieningen en riolering zelf.

4.6 Archeologie

Gemeentelijke archeologische waardenkaart
De Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht ligt ten grondslag aan de verordening op de archeologische Monumentenzorg. Deze waardenkaart is geënt op de Indicatieve Kaart Archeologische Waarde (IKAW) van de provincie en op de kennis en ervaring opgedaan in tientallen jaren archeologisch onderzoek in de stad. Hij geeft inzicht in de ligging van beschermde archeologische rijksmonumenten, gebieden van hoge archeologische waarde, gebieden van hoge archeologische verwachting en gebieden van archeologische verwachting en bij welk te verstoren oppervlakte en diepte een vergunningsplicht geldt. In de op de waardenkaart aangeduide gebieden waar een vergunningplicht geldt zal van toekomstige initiatiefnemers tot bodemverstorende activiteiten een inspanning vereist worden om resten uit het verleden op te laten sporen en zo nodig veilig te stellen.



Afbeelding 16: uitsnede locatie Archeologische Waardenkaart.

Gebieden van hoge archeologische waarde (rood) zijn gebieden waarvan bekend is dat er archeologische waarden zijn, maar die niet beschermd zijn als archeologisch rijks- of gemeentelijk monument. Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 50 m^2 en dieper dan 50 cm. Gebieden van hoge archeologische verwachting (geel) zijn zones waar op grond van eerder uitgevoerd archeologisch onderzoek dan wel op basis van historisch geografisch onderzoek archeologische waarden te verwachten zijn (er wordt een middelhoge tot hoge dichtheid aan archeologische vondsten of sporen verwacht). Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 100 m^2 en dieper dan 50 cm. Bij gebieden met een archeologische verwachting (groen) zijn de verwachtingen lager (er wordt een middelhoge dichtheid aan archeologische vondsten of sporen verwacht). Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 1.000 m^2 en dieper dan 50 cm. Daarnaast zijn op de kaart witte gebieden aangewezen. Voor deze zones geldt geen verwachting en geen vergunningstelsel. Uit de Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht blijkt dat er geen verwachting bestaat op archeologische resten in dit plangebied.
Indien bij de uitvoering van de werkzaamheden onverwacht toch archeologische resten worden aangetroffen dient hiervan, conform artikel 5.10 van de Erfgoedwet melding te worden gedaan bij de archeologen van de afdeling Erfgoed van de gemeente Utrecht, via archeologie@utrecht.nl of 030-2860011.

5 Programma

Woonvisie ‘Utrecht beter in Balans’ (2019)
Met de woonvisie (2019) willen we de bestaande mismatch in de woningvoorraad aanpakken door meer balans te brengen in vraag en aanbod. Daarvoor willen we dat er fors gebouwd wordt, zodat ook de doorstroming weer op gang kan komen. We streven naar een woningvoorraad die in 2040 voor 35 procent bestaat uit sociale huurwoningen (inclusief zelfstandige studentenhuisvesting en waarvan minstens 70 procent behoort tot de kernvoorraad) en voor 25 procent uit woningen uit de middencategorie (middenhuur en goedkope en betaalbare koop). De woonvisie is uitgewerkt in vijf speerpunten:

1. Versnellen en (langdurig) verhogen bouwproductie; We gebruiken de groei van de stad en stimuleren onze partners om de bouwproductie hoog te houden. Daarmee werken naar de streefpercentages voor de lange termijn en gemengde wijken;
2. Meer gemengde wijken; De Utrechtse wijken krijgen meer een mix van woonsegmenten waar sociale huur tot duurdere koopwoningen zijn te vinden;
3. Doorstroming; We willen dat er meer woningaanbod (vrij)komt. Bouwen van kwalitatief goede woningen in de middencategorie en het sociale segment, onder andere via gemengde projecten, en slimme woonruimteverdeling zorgen voor de toename van verhuisketens (betere doorstroming);
4. Een (t)huis voor iedereen; We streven naar een passend woningaanbod voor alle (toekomstige) inwoners van Utrecht. We zorgen binnen een redelijke termijn voor huisvesting voor Utrechters die onze hulp het hardst nodig hebben;
5. Duurzaamheid en toekomstbestendigheid; We bouwen aan een duurzamere woningvoorraad en richten ons op thema’s als energieneutraliteit en terugdringing gasaansluitingen.

6 Verkeer

Mobiliteitsbeleid SRSRSB (2016)
De stad groeit naar circa 430.000 inwoners rond 2040. Dit zal het aanzien en gebruik van de stad fundamenteel veranderen. De mobiliteit zal ook meegroeien, terwijl de beschikbare ruimte hetzelfde blijft.
Voor een gezonde, kwalitatieve doorgroei van de stad is het nodig om de mobiliteit anders te organiseren.

Het plangebied ligt in zone B. Hier is de ruimte schaars. De balans tussen verkeersstromen en de ruimte moet worden wordt hersteld, met meer ruimte voor voetgangers, fietsers en verblijfsfuncties. Er is geen ruimte voor autoverkeer zonder herkomst of bestemming in omliggende wijken. De inrichting van de openbare ruimte moet zo helder zijn, dat het verkeer zichzelf zo veel mogelijk regelt en verkeerslichten beperkt nodig zijn.
In het plangebied ligt een ‘doorfietsroute’ (Troelstralaan), deze loopt van Overvecht richting de Binnenstad. De Troelstralaan is daarom ingericht als een fietsstraat, waarbij ‘de auto te gast is’. De Talmalaan en de Kardinaal de Jongweg zijn verbindende openbaar-vervoersassen en tevens stedelijke verbindingswegen. De Talmalaan is een zogenoemde inprikker de stad in en uit voor gemotoriseerd verkeer en de Kardinaal de Jongweg is onderdeel van een stedelijke verdeelring. Stedelijke verbindingswegen worden gebruikt om doorgaand verkeer te faciliteren.

Momenteel zijn er plannen om een afslagverbod in te stellen richting de Kaatstraat vanaf de Oudenoord, om doorgaand verkeer op de As-Votulast te verminderen. Dit doorgaand verkeer dient dan over de stedelijk verbindingswegen te rijden. Dit heeft dus gevolgen voor met name Talmalaan.“Het zal leiden tot een toename van gemotoriseerd verkeer, maar de weg is berekend op deze toename van verkeer

7 Milieu/Leefbaarheid

7.1 Geluid

Geluid heeft een grote invloed op de kwaliteit van de leef- en woonomgeving. De belangrijkste bronnen van geluidhinder die bij ruimtelijke ordening een rol spelen, zijn wegverkeer, railverkeer, bedrijven en andere inrichtingen. De mate van hinder en de acceptatie ervan, hangt vooral af van de functie van het geluidsbelaste object. De wet kent hiervoor het begrip ‘geluidsgevoelige bestemmingen’. In plan zijn dat, zoals vooralsnog voorzien, uitsluitend woningen. De toekomstige woningbouw moet voldoen aan de geluidsnormen en voorwaarden die zijn vastgesteld in de Wet geluidhinder en de Geluidnota van de gemeen te Utrecht. Bij bouwen binnen de geluidzones van wegen en spoorlijnen is akoestisch onderzoek verplicht.

Het plangebied bevindt zich binnen de geluidzone van de spoorlijn Utrecht-Amersfoort. De geluidzone wordt bepaald op basis van de hoogte van het geluidproductieplafond (gpp). Op basis van een GPP van 68 dB meet de geluidzone 600m vanuit de kant van de spoorlijn. De maximale geluidbelasting vanwege spoorgeluid bedraagt op basis van een quick-scan zo’n 62 dB op de woningen aan de noordkant (richting Aalbersestraat en Kardinaal de Jongweg). De geluidbelasting ligt daarmee ruim boven de voorkeursgrenswaarde van 55 dB, maar voldoet aan de maximale ontheffingswaarde van 68 dB.

Het plangebied ligt daarnaast binnen de geluidzones van een aantal wegen. De geluidsbelasting op de woningen aan de noordzijde richting de Kardinaal de Jongweg bedraagt op basis van de quick-scan zo’n 61 dB. De geluidbelasting ligt daarmee ruim boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB maar voldoet aan de maximale ontheffingswaarde (63 dB).

Bij een geluidbelasting boven de maximale ontheffingswaarde is woningbouw slechts mogelijk middels een dove gevel (gevel zonder openingen) of een vliesgevel voor het gebouw.

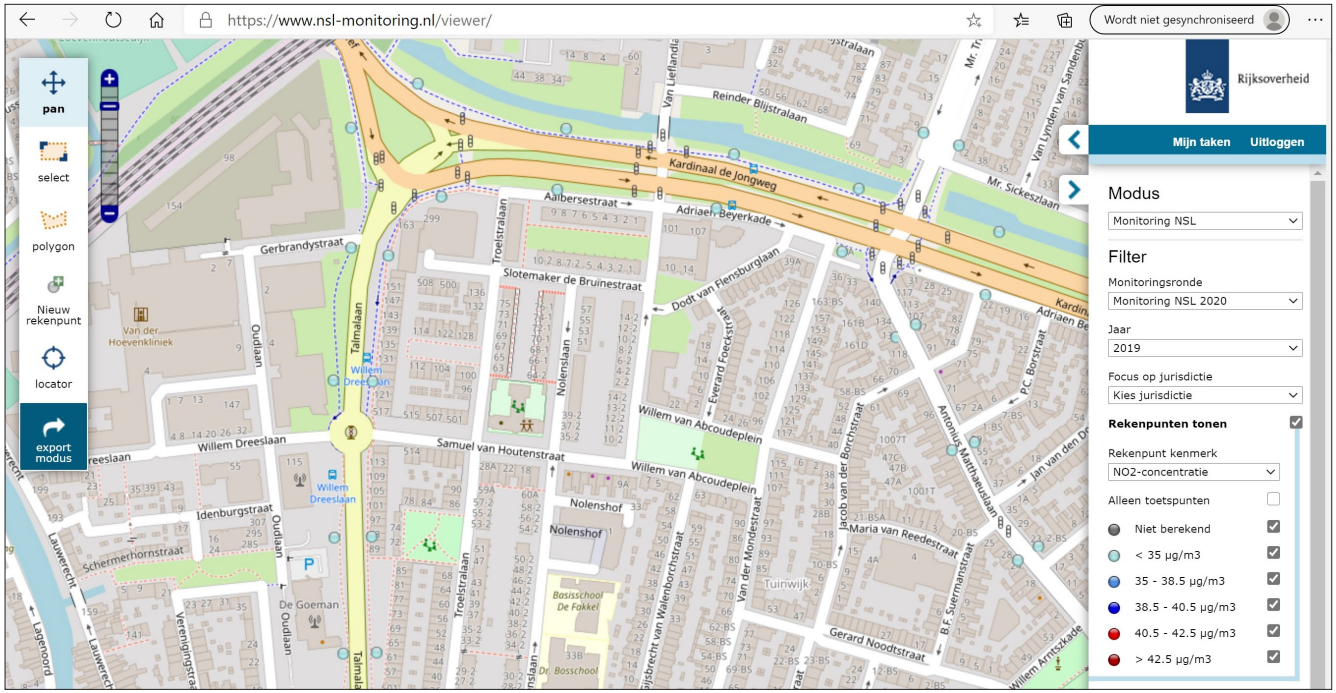
Complicerende factor hierbij is mogelijk dat vanwege de hoogte van het geluidsniveau een dove of vliesgevel kan moeten worden aangebracht; ook kan het appartementengebouw verschoven moeten worden in zuidelijke richting. Dit moet blijken als uit nader akoestisch onderzoek de geluidbelastingen toch iets hoger zijn.

Uit de quick-scan blijkt dat eenzijdige georiënteerde woningen richting de Samuel van Houtenstraat en het Willem van Abcoudeplein/Samuel Mullerstraat niet automatisch over een geluidluwe gevel beschikken. Op de begane grond zal dit een groter probleem geven dan op de verdiepingen waar met aanpassingen aan het balkon een geluidluwe gevel mogelijk is.

7.2 Luchtkwaliteit

Vanuit luchtkwaliteit zijn twee aspecten van belang: de invloed van het plan (programma en vormgeving) op luchtkwaliteit en de aanwezigheid van eventuele gevoelige bestemmingen.
Gevoelige bestemmingen zijn plaatsen waar gevoelige groepen (kinderen, ouderen, zieken) lange tijd verblijven, zoals kinderdagverblijven, scholen, 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 50 meter van drukke binnenstedelijke wegen (>10.000 motorvoertuigen/etmaal). De Kardinaal de Jongweg valt in deze categorie.

In de huidige situatie liggen de concentraties NO_2 en fijn stof in de omgeving van het plangebied (langs de Kardinaal de Jongweg en Talmalaan) ruim onder de grenswaarden (40 µg/m^3 voor NO2 en PM10 en 25 µg/m^3 voor PM2,5. Onderstaande figuur toont de ligging van de rekenpunten in de omgeving van het plangebied uit de NSL-Monitoringstool voor het jaar 2019.



Afbeelding 17:
ligging rekenpunten uit de NSL-Monitoringstool (2019)

De maximale concentratie in 2019 voor NO_2 bedraagt 29,4 µg/m^3 en de maximale concentraties PM10 en PM2,5 zijn respectievelijk 21,1 en 12,4 µg/m^3. Deze gehalten worden berekend op 10 m van de rand van de weg. Op de gevels zijn de concentraties lager. De geringe toename van verkeer door het plan en de mogelijke bebouwing iets dichter naar de weg zal slechts leiden tot een geringe verhoging van de berekende gehalten en niet tot overschrijding van de grenswaarden. Op basis van een worst case berekening met de NIBM-tool zullen de concentraties NO2 en PM10 met maximaal 0,8 en 0,2 µg/m^3 toenemen als gevolg van het plan. Er zal dus ook in de toekomstige plansituatie worden voldaan aan de grenswaarden.

De gemeente Utrecht heeft het streven om in de toekomst ook te voldoen aan de WHO advieswaarden voor PM10 en PM2,5 (respectievelijk 20 en 10 µg/m^3). In het jaar 2030 liggen de concentraties PM10 ruim onder de WHO advieswaarde. Voor PM2,5 is dit langs de Kardinaal de Jongweg en Talmalaan niet het geval. Deze concentraties liggen rond 10,1 µg/m^3, en daarmee net boven de WHO advieswaarden van 10 µg/m^3. Gezien de gevelafstand van de bebouwing tot de weg meer dan 10 m zal zijn is het aannemelijk dat op de gevel van de woningen wel aan de WHO advieswaarden voor PM2,5 zal worden voldaan. Het halen van de WHO advieswaarde is echter geen vereiste voor het vaststellen van het bestemmingsplan.

Gelet op de omvang van de ontwikkeling, alsmede de netto verkeers-aantrekkende werking, kan worden aangenomen dat de ontwikkeling aanvaardbaar is uit het oogpunt van luchtkwaliteit. Dit zal in de ruimtelijke procedure middels een luchtkwaliteitonderzoek inzichtelijk worden gemaakt.

7.3 Stikstofdepostitie

Het plangebied ligt op ca 4 km van het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen. Het extra verkeer van het plan zal dus meegenomen moeten worden in een berekening voor de toekomstige gebruiksfase. Gezien de afstand tot het Natura 2000-gebied en de hoeveelheid verkeer zal dit naar alle waarschijnlijkheid geen extra stikstofdepositie opleveren. Het bestemmingplan kan dus op basis van een stikstofdepositieonderzoek met een dergelijke berekening in AERIUS Calculator vastgesteld worden.

Voor de daadwerkelijke realisatie van het plan zal echter ook aangetoond dienen te worden dat ook de bouwfase niet leidt tot significante effecten (extra stikstofdepositie). Indien (middels een voortoets) niet kan worden uitgesloten dat er geen significante effecten optreden is vervolgonderzoek nodig in de vorm van een Passende Beoordeling. Dit is een uitgebreid ecologisch onderzoek. Extern salderen, mitigatie of een ADC-toets zijn altijd onderdeel van een Passende Beoordeling.
Op basis van de definitieve plangegevens en extra verkeersgeneratie zal een stikstofdepositieonderzoek uitgevoerd dienen te worden waarin de gebruiksfase en bouwfase worden beschouwd.

7.4 Bodem

Ter plaatse van de locatie zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd. De onderzoeken zijn ouder dan 4 jaar en beslaan niet het hele plangebied. Uit de onderzoeken blijkt dat de grond over het algemeen licht verontreinigd is met zware metalen en plaatselijk PAK. In de venige ondergrond zijn matig tot sterk verhoogde gehaltes aan arseen gemeten die van natuurlijke oorsprong zijn. Het grondwater is niet noemenswaardig verontreinigd. Op basis van de nu bekende gegevens wordt geconcludeerd dat de locatie hoogstwaarschijnlijk geschikt is voor het beoogde gebruik (wonen met tuin).

Op basis van de bodemkwaliteitskaart maakt het terrein onderdeel uit van de zone “oude binnenstad”, waarbij de gemiddelde kwaliteit van de eventueel te ontgraven grond bij onverdachte locaties ligt in de klasse industrie. Dit komt overeen met de beschikbare gegevens.

Uit andere bodemonderzoeken blijkt dat in de omgeving van het terrein enkele gevallen van ernstige bodemverontreiniging aanwezig zijn.
Ten noorden en ten zuiden, in de nabijheid, van de locatie bevinden zich twee diepere grondwaterverontreinigingen met vluchtige oplosmiddelen (Lauwerecht en Gruttersdijk).

Gevolgen voor het plan.
In verband met de herinrichtingsplannen is een plan-dekkend bodemonderzoek noodzakelijk waarbij tevens aandacht besteed wordt aan asbest. Bij een grondwateronttrekking moet rekening gehouden worden met de nabijgelegen diepere grondwaterverontreinigingen.

7.5 Kwaliteit leefomgeving

7.5.1 Bezonning
Om inzicht te krijgen in de effecten op bezonning voor de omgeving is een bezonningsstudie gedaan. Uit de bezonningsstudie blijkt dat als gevolg van het nieuwe plan sommige woningen iets minder zon krijgen en andere woningen iets meer zon. Voor enkele woningen aan de Troelstralaan wordt de situatie iets beter. De woningen die iets minder zon krijgen zijn de woningen aan de Slotemaker de Bruïnestraat en aan de Samuel Mullerstraat.
In de nieuwe situatie moet de bezonning van de bestaande woningen voldoen aan de ‘lichte’ richtlijn van de TNO; ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari – 21 oktober (gedurende 8 maanden) in de woonkamer. In bijlage 4 zijn de bezonningstudies bijgevoegd. Aan de Samuel Mullerstraat staan een aantal woningen die nu al niet aan de lichte TNO norm voldoen. Hier is een schaduw onderzoek gedaan.

Hieruit blijkt dat er gedurende ongeveer de periode 19 feb – 21 april en 21 augustus tot 21 oktober gemiddeld een verslechtering optreedt van circa 10 minuten (ten opzichte van de huidige situatie), maar dat de zomermaanden veel langer zon op de gevel geeft. Alleen één woning profiteert niet van deze extra zonuren. Deze zal er in praktijk dus 10 minuten op achteruit gaan in de relevante lente/herfst maanden en geen voordeel hebben van de nieuwe vormgeving in de zomermaanden.

Voor de woningen aan de Slotemaker de Bruïnestraat zijn er effecten in de winter. Zij krijgen in de winter tijdens de middag minder zon.
De woningen op de onderste lagen ondervinden de meeste hinder.
De woningen aan de Aalbersestraat ondervinden met name in de zomerperiode de effecten. Vanaf het eind van de middag tot en met de avond worden zij minder goed bezond. Dit is vooral het gevolg van het feit dat de bebouwing dichter op de bestaande woningen komt te staan.

Over het algemeen verandert de situatie ten aanzien van bezonning door de nieuwbouw in beperkte mate. Er zijn zowel situaties waar de bezonning verslechtert als waar de bezonning verbetert. Bij een deel van de omliggende woningen verslechtert de situatie. Dit is nadelig maar niet onacceptabel. Het gaat om woningen die over het algemeen ruim voldoende zon krijgen en de verslechtering is van korte duur, 1 a 1,5 uur per dag. De nieuwe situatie voldoet bovendien aan de ‘lichte’ richtlijn van de TNO; ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari – 21 oktober (gedurende 8 maanden) in de woonkamer.

7.5.2 Milieueffectenrapportage (m.e.r.)
Het opstellen van een aanmeldingsnotitie m.e.r. volgt uit gewijzigde regelgeving met betrekking tot MER-beoordeling en MER-plicht.
De aanmeldingsnotitie wordt beoordeeld door het bevoegd gezag dat vervolgens besluit of het opstellen van een MER nodig is of niet.

Externe veiligheid
De enige mogelijke risicobron in het plangebied is de spoorlijn Utrecht-Amersfoort. Het transport van gevaarlijke stoffen over die spoorlijn is zodanig beperkt dat dit geen risico van betekenis oplevert.

Bedrijven en milieuzonering
Binnen het plangebied bevinden zich geen contouren van bedrijven, die hinder veroorzaken.

7.6 Energie en duurzaamheid

Energie
Concrete invulling van energieneutraal bouwen wordt uitgelegd in het Utrechts Energieprotocol . Dat komt het neer op het volgende:

- Warmte- en koudevraag: De energiebehoefte (BENG 1) wordt zo laag mogelijk gemaakt. Uitgangspunt is daarnaast dat het plan / gebied zelfvoorzienend is in de warmte- en koudevraag van de bebouwing;
- Elektriciteitsvraag: Uitgangspunt is dat de bebouwing jaarlijks evenveel hernieuwbare elektriciteit opwekt om te voorzien in de jaarlijkse energievraag.

Laadpunten elektrische voertuigen.
Vanuit de Europese richtlijn voor energieprestatie voor gebouwen is in maart 2020 een nieuw bouwbesluit van kracht geworden. Wordt een gebouw ingrijpend verbouwd of wordt er nieuw gebouwd met meer dan 10 parkeerplaatsen, moet er minimaal één oplaadpunt gemaakt worden. Daarnaast moeten er lege mantelbuizen gelegd worden voor minimaal één op de vijf parkeerplaatsen. De gemeente geeft de ontwikkelaar in overweging mee om bij nieuwbouw of grootschalige verbouw voor alle parkeerplekken lege mantelbuizen en/of laadpunten aan te leggen, gezien de huidige snelle ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer.

Circulair bouwen
In Utrecht is circulair bouwen de norm, zoals gesteld in motie 252 te 2016. Binnen de gemeente Utrecht vullen we circulair bouwen in door op de onderstaande drie fases van de bebouwing te sturen. Op alle drie onderdelen vragen we invulling.

1. Ingaande materialenstroom.
De ingaande materialenstroom wordt getoetst op milieueffecten door deze met een Milieu Prestatie Gebouw (MPG) berekening te berekenen.
De MPG maakt een levenscyclusanalyse van de toegepaste materialen en installaties en drukt dat uit in een schaduwprijs per m² bruto vloeroppervlak per jaar. Hoe lager de schaduwprijs, hoe beter dus.
Binnen gemeente Utrecht willen we een schaduwprijs van ten hoogste €0,70/m²bvo.jr, en hebben de ambitie deze zo snel mogelijk naar €0,50/m²bvo.jr te brengen. Dit kan o.a. bereikt worden door milieuvriendelijker materialen toe te passen, minder materialen toe te passen, of hergebruikte materialen toe te passen.
Volgens het bouwbesluit hoeft alleen datgene ingevoerd te worden om aan de bouwbesluiteisen te voldoen (bijv. EPC 0,40). Ook is volgens het bouwbesluit alleen bij woningen en kantoorgebouwen een MPG berekening vereist. Wij vragen echter een MPG berekening die conform het ontwerp is ingevoerd, ongeacht de gebruiksfunctie.

2. Aanpasbaarheid in de gebruiksfase.
Door zo te ontwerpen dat het gebouw makkelijk aangepast kan worden, wordt de milieubelasting van de aanpassingen verlaagd en de levensduur van het gebouw verlengd. Dit kan bijvoorbeeld door ruimtelijke indeelbaarheid te vergroten, of overmaats te ontwerpen. Makkelijk bereikbare installaties zijn belangrijk. Denk ook aan hoe het gebouw in een andere gebruiksfunctie zou functioneren. Indien van toepassing, zou een kantoor gemakkelijk getransformeerd kunnen worden naar woningen?

3. Herbruikbaarheid na gebruiksfase.
Aan het einde van de gebruiksfase wordt een gebouw normaliter gesloopt. Een circulair gebouw wordt gedemonteerd en de vrijgekomen materialen / constructies worden ter beschikking gesteld voor een nieuw bouwproject. Om dit te bewerkstelligen is het ten eerste van belang dat het gebouw zo demontabel mogelijk wordt ontworpen. Ten tweede moeten de vrijkomende materialen herbruikbaar zijn, dus giftige of anderzijds eenmalig bruikbare materialen moeten vermeden worden. Ten derde is het van belang dat de materialen in het gebouw opgeslagen zijn in een paspoort. Dat laatste is van belang omdat zonder kennis van de opgeslagen materialen in het gebouw de waarde ervan verloren gaat.

Klimaatadaptatie en dakenvisie
Het klimaat verandert. De afgelopen eeuw is de gemiddelde temperatuur in Nederland met twee graden gestegen, worden de winters natter en zijn de zomers droger zoals in 2018, gaan we naar meer zomerse dagen en tropische nachten. Om te weten wat de klimaateffecten voor de gemeente Utrecht zijn nu en in de toekomst, hebben we sinds 2018 stresstesten uitgevoerd. De stresstesten op verschillende thema's geven weer wat de gevolgen voor de stad zijn bij extreme buien, langdurige droogte, hitte en overstromingen door het doorbreken van de Lekdijk. Het geeft meer inzicht in de kwetsbaarheden en de knelpunten, maar ook waar de kansen liggen.
Uitgangspunten voor de stresstesten waren het huidige klimaat en de huidige inrichting van de stad. Op basis van deze gegevens kunnen bouwprojecten worden ontworpen, want juist in de stad leidt dit met name tot uitdagingen op het gebied van voldoende waterberging en beperken hittestress in gebouwen en openbare ruimte.

In het plan wordt een onderbouwing gevraagd op hoe het plan bijdraagt aan voldoende waterberging op eigen terrein en het beperken van hittestress, maar ook het borgen van leefbaarheid voor flora en fauna binnen de gebouwen en in de openbare ruimte. Denk hier bijvoorbeeld aan een groene daken of gevels t.b.v. waterbuffering en beschaduwing, en inbouwnestelkasten, maar ook andere ingrepen zijn mogelijk. Richtlijn bij bouwblokken is het realiseren van een buffercapaciteit van 45 mm ten opzichte van het verharde oppervlak bij toename van verhard oppervlak van meer dan 500 m^2, tenzij met een maatwerkberekening wordt aangetoond dat met een afwijkende buffercapaciteit kan worden volstaan. Dan wel 15 mm berging als voorwaarde te nemen waarmee voldaan wordt aan de eis van 90% vasthouden. Een extreme bui van 80 mm in één uur moet verwerkt kunnen worden zonder dat er schade optreedt in gebouwen en vitale infrastructuur, zoals nutsvoorzieningen, door instromend regenwater.

Bijlage 2 Bomenparagraaf

In het plangebied staan 129 bomen, 62 hiervan staan in de binnentuinen van de huidige woningen.
De bomen in de binnentuinen hebben een grote diversiteit aan soort en kwaliteit en het merendeel is niet van een soort die de gemeente graag in haar areaal zou willen opnemen.
Het is niet mogelijk om een nieuw bouwplan te realiseren met behoud van de bomen op de binnenterreinen. Sommige bomen staan nu al te dicht op de gevel en het belemmert de sloop, het bouwrijpmaken (inclusief saneringen) en de bouw.
Er wordt daarom gekozen om deze bomen te compenseren.

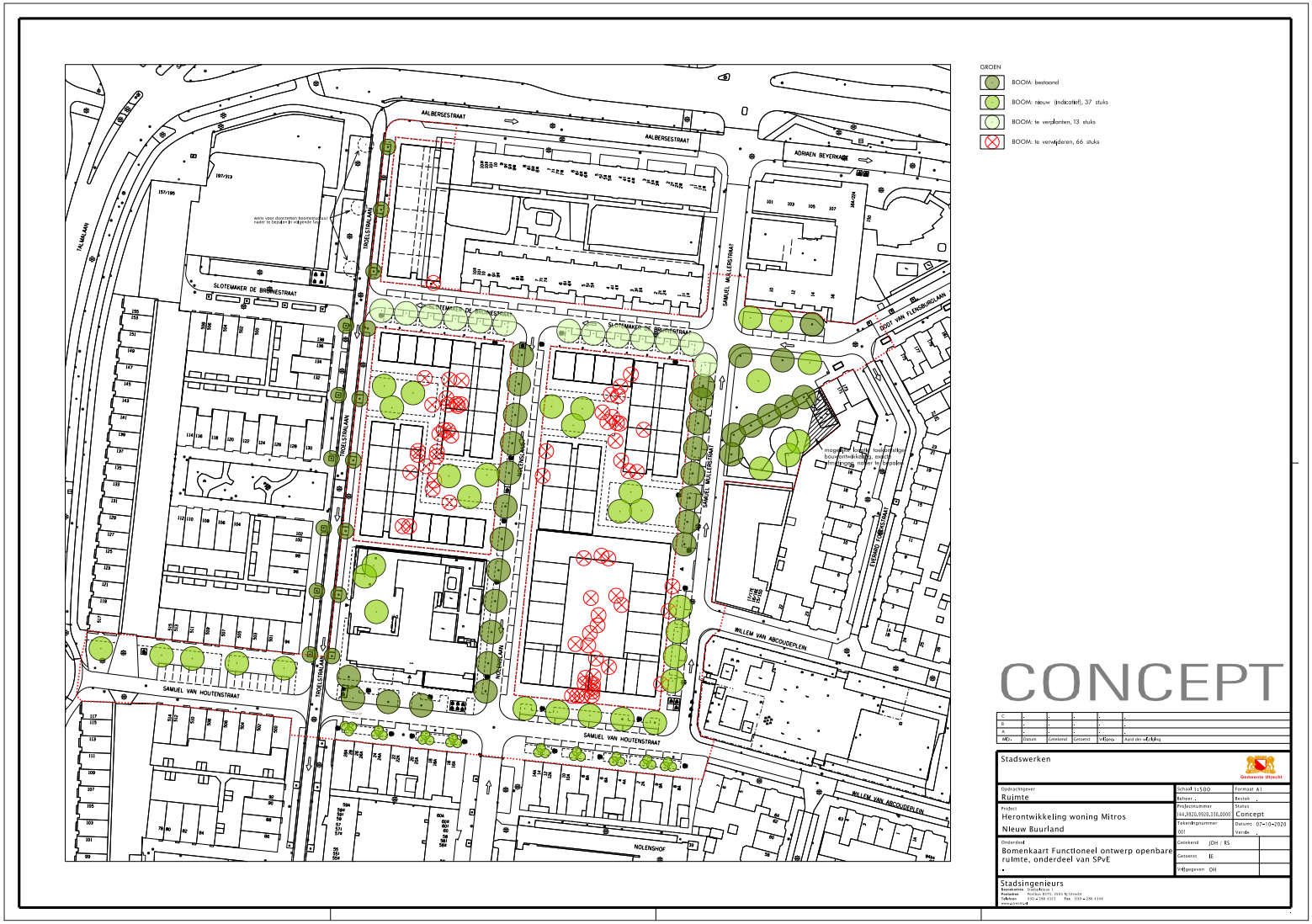
Aan de Slotemaker de Bruïnestraat staan 13 Gletsidia's (Doornloze christusdoorn) die volgens de richtlijnen te dicht op de bebouwing zouden komen te staan. Deze bomen zijn met een goede voorbereiding goed verplantbaar en er wordt daarom gekozen om ze te verplanten naar iets verder van de bebouwing af.

Aan de Nolenslaan staat een rij Lindes die niet verplantbaar zijn.
Hier wordt voorgesteld om de rooijlijn van de bebouwing op een afstand van 5,5 meter toe te staan (in plaats van 6 meter).

In het plangebied worden 66 bomen gekapt (62 op de binnenterreinen, drie aan de Samuël Mullerstraat en één aan de Slotemaker de Bruïne-straat. Er kunnen 37 nieuwe bomen worden geplant in het plangebied.

In de naaste omgeving van het plangebied is ruimte voor de overige circa 30 te compenseren bomen.
Daarnaast is wellicht ook ruimte voor extra bomen bij het vergroenen van het plein van buurtcentrum De Leeuw en bij de inrichting van het Dodt van Flensburgplantsoen.

Afbeelding 18:
bomenkaart Functioneel
Ontwerp Openbare Ruimte



Afbeelding 19:
kaart extra mogelijkheden
voor compensatie bomen.

Bijlage 2a Excellijst Bomeninventarisatie

ID Uniek nummer	Boomsoort	Nederlandse naam	Leeftijd	Stamdiameter	Kroondiameter	Conditie	Toekomstverwachting	Standplaats	Verplantbaarheid	Reden indien niet verplantbaar	Opmerkingen	Fotonummer
1855013	Tilia cordata	Kegelvormige kleinbladige linde	52	26	5,4	Goed	Goed	boom in verharding	nee	Leeftijd, boombeeld		1
1868138	Gleditsia triacan	Doornloze christusdoorn	27	24	8,4	Goed	Goed	boom in verharding	nee	Boombeeld, leeftijd		6
1967365	Ginkgo biloba	Japanse noteboom	27	14	3,6	Goed	Goed	boom in verharding	ja	mits boven- en ondergronds voorbehandeld		11
1869557	Gleditsia triacan	Doornloze christusdoorn	27	26	7,7	Goed	Goed	boom in verharding	nee	Boombeeld, leeftijd		6
1993779	Ginkgo biloba	Japanse noteboom	27	15	4,6	Goed	Goed	boom in verharding	ja	mits boven- en ondergronds voorbehandeld		11
1871106	Tilia cordata	Kegelvormige kleinbladige linde	52	35	8,4	Voldoende	Goed	boom in verharding	nee	Boombeeld, leeftijd	Inrotting snoeiwond stam, scheefstand	13
1871961	Ginkgo biloba	Japanse noteboom	27	19	6,4	Goed	Goed	boom in verharding	nee	Boom omvang, standplaats beperkt		11
1873004	Amelanchier lamarckii	Krentenboom	37	23	0,2	Afgestorven	Onhoudbaar	boom in beplanting	nee	Boombeeld	Alleen 2m stam aanwezig	12
1870666	Gleditsia triacanthos	Doornloze christusdoorn	27	36	10	Goed	Goed	boom in verharding	ja	mits boven- en ondergronds voorbehandeld		6
1884295	Tilia cordata	Kegelvormige kleinbladige linde	52	40	8,7	Voldoende	Goed	boom in verharding	nee	Boombeeld, leeftijd	Inrotting snoeiwond stam	13
1886883	Tilia cordata	Kegelvormige kleinbladige linde	52	35	8,6	Voldoende	Goed	boom in verharding	nee	Boombeeld, leeftijd	Inrotting snoeiwond stam	13
1918238	Gleditsia triacanthos	Doornloze christusdoorn	27	25	8,2	Goed	Goed	boom in verharding	ja	mits boven- en ondergronds voorbehandeld		7
1891021	Tilia ×europaea	Zwarte linde	52	50	9	Voldoende	Goed	boom in gras	nee	Boombeeld, leeftijd	Dood hout, losse tak	8
1895488	Tilia cordata	Kegelvormige kleinbladige linde	52	41	7,8	Onvoldoende	Goed	boom in verharding	nee	Boombeeld, leeftijd	Inrotting snoeiwond stam	13
1901468	Ginkgo biloba	Japanse noteboom	27	20	5,2	Goed	Goed	boom in verharding	nee	Boom omvang, standplaats beperkt		11
1904762	Ginkgo biloba	Japanse noteboom	27	14	3,2	Onvoldoende	Onvoldoende	boom in verharding	nee	Boombeeld	Kroonsterfte	11
1915774	Tilia cordata	Kegelvormige kleinbladige linde	52	42	6,9	Voldoende	Goed	boom in verharding	nee	Boombeeld, leeftijd	Inrotting snoeiwond stam	13
1929178	Gleditsia triacanthos	Doornloze christusdoorn	27	29	10,6	Goed	Goed	boom in verharding	ja	mits boven- en ondergronds voorbehandeld		7
1921876	Tilia cordata	Kegelvormige kleinbladige linde	52	35	7,8	Onvoldoende	Goed	boom in verharding	nee	Boombeeld, leeftijd	Inrotting snoeiwond stam	13
1926326	Tilia cordata	Kegelvormige kleinbladige linde	52	36	7,7	Voldoende	Goed	boom in verharding	nee	Boombeeld, leeftijd	Inrotting snoeiwond stam	13
1929853	Gleditsia triacanthos	Doornloze christusdoorn	27	34	10,1	Goed	Goed	boom in verharding	ja	mits boven- en ondergronds voorbehandeld	Opdruk bestrating	7
1952710	Gleditsia triacanthos	Doornloze christusdoorn	27	21	6,6	Goed	Goed	boom in verharding	ja	mits boven- en ondergronds voorbehandeld		7
1975756	Gleditsia triacanthos	Doornloze christusdoorn	27	20	7	Goed	Goed	boom in verharding	ja	mits boven- en ondergronds voorbehandeld		13
1934427	Tilia cordata	Kegelvormige kleinbladige linde	52	32	7,2	Voldoende	Goed	boom in verharding	nee	Leeftijd		1
1938328	Tilia cordata	Kegelvormige kleinbladige linde	52	25	6	Voldoende	Goed	boom in verharding	nee	Boombeeld, leeftijd		13
1938517	Ginkgo biloba	Japanse noteboom	27	24	6	Goed	Goed	boom in verharding	nee	Boom omvang, standplaats beperkt		11
1982918	Gleditsia triacanthos	Doornloze christusdoorn	27	30	8,2	Goed	Goed	boom in verharding	ja	mits boven- en ondergronds voorbehandeld		7
1951491	Amelanchier lamarckii	Krentenboom	37	19	5	Voldoende	Slecht	boom in beplanting	nee	Boombeeld, leeftijd	Inrotting stam	12
1986985	Gleditsia triacanthos	Doornloze christusdoorn	27	21	8	Goed	Goed	boom in verharding	ja	mits boven- en ondergronds voorbehandeld		7
1961459	Tilia cordata	Kegelvormige kleinbladige linde	52	43	7,2	Voldoende	Goed	boom in verharding	nee	Leeftijd	Inrotting snoeiwond stam	1
1961746	Amelanchier lamarckii	Krentenboom	32	22	6,6	Voldoende	Voldoende	boom in beplanting	nee	Leeftijd		14
1994271	Gleditsia triacanthos	Doornloze christusdoorn	27	25	8,5	Goed	Goed	boom in verharding	ja	mits boven- en ondergronds voorbehandeld		7
2006021	Gleditsia triacanthos	Doornloze christusdoorn	27	23	6,9	Goed	Goed	boom in verharding	ja	mits boven- en ondergronds voorbehandeld		6
1970648	Amelanchier lamarckii	Krentenboom	37	22	6	Slecht	Onhoudbaar	boom in beplanting	nee	Boombeeld, leeftijd	Inrotting kroon en stam	12
1973718	Tilia cordata	Kegelvormige kleinbladige linde	52	31	7,4	Voldoende	Goed	boom in verharding	nee	Boombeeld, leeftijd	Inrotting snoeiwond stam	13
1975509	Tilia cordata	Kegelvormige kleinbladige linde	52	31	6,5	Voldoende	Goed	boom in verharding	nee	Boombeeld, leeftijd	Inrotting snoeiwond stam	13
2008089	Gleditsia triacanthos	Doornloze christusdoorn	27	23	7,4	Goed	Goed	boom in verharding	ja	mits boven- en ondergronds voorbehandeld	Schaduwdruk	6
1980542	Tilia cordata	Kegelvormige kleinbladige linde	52	35	7,6	Voldoende	Goed	boom in verharding	nee	Boombeeld, leeftijd		13
2014982	Gleditsia triacanthos	Doornloze christusdoorn	27	26	8,8	Goed	Goed	boom in verharding	ja	mits boven- en ondergronds voorbehandeld		6
1868748	Magnolia kobus	Japanse magnolia	22	16	5,6	Goed	Goed	boom in verharding	ja			13
1987757	Quercus robur Fastigiata	Zuilvormige eik	57	58	7,9	Goed	Goed	particuliere boom	nee	Leeftijd	Zwaar dood hout	5
1991074	Amelanchier lamarckii	Krentenboom	32	20	5,4	Onvoldoende	Onvoldoende	boom in beplanting	nee	Leeftijd	Inrotting stam met bastwoekering	14
1993043	Amelanchier lamarckii	Krentenboom	32	16	5,4	Voldoende	Voldoende	boom in beplanting	nee	Boombeeld, leeftijd	Klimop	12
1890045	Prunus Umineko	Kers	6	12	2,8	Goed	Goed	boom in verharding	ja			3
1928755	Prunus Umineko	Kers	6	11	3,2	Goed	Goed	boom in verharding	ja			2
1949812	Prunus Umineko	Kers	6	11	2,5	Goed	Goed	boom in verharding	ja		Stamschade	2
1970114	Prunus Umineko	Kers	6	9	2,2	Voldoende	Goed	boom in verharding	ja			2
2011965	Ginkgo biloba	Japanse noteboom	27	28	8	Goed	Goed	boom in verharding	nee	Boom omvang, standplaats beperkt		11
2012282	Tilia ×europaea	Zwarte linde	52	59	14,4	Goed	Goed	boom in gras	nee	Boombeeld, leeftijd	Dood hout	8
2012387	Prunus Umineko	Kers	6	13	2,8	Goed	Goed	boom in verharding	ja			3
2012476	Tilia cordata	Kegelvormige kleinbladige linde	52	35	6,8	Voldoende	Goed	boom in verharding	nee	Boombeeld, leeftijd	Inrotting snoeiwond stam	13
2013665	Prunus Umineko	Kers	6	12	2,6	Goed	Goed	boom in verharding	ja			2
1889360	Prunus Umineko	Kers	4	12	3,2	Goed	Goed	boom in verharding	ja			2
1922450	Prunus Umineko	Kers	4	12	3	Goed	Goed	boom in verharding	ja			4
1926212	Prunus Umineko	Kers	4	11	3	Goed	Goed	boom in verharding	ja			2
1956255	Prunus Umineko	Kers	4	11	3,4	Goed	Goed	boom in verharding	ja			4
1970052	Prunus Umineko	Kers	4	15	3,4	Goed	Goed	boom in verharding	ja			2
1972539	Prunus Umineko	Kers	4	12	2,6	Goed	Goed	boom in verharding	ja			2
1988023	Prunus Umineko	Kers	4	11	3,2	Goed	Goed	boom in verharding	ja			4
1996099	Prunus Umineko	Kers	4	12	3,4	Goed	Goed	boom in verharding	ja			3
2014701	Prunus Umineko	Kers	4	13	2,8	Goed	Goed	boom in verharding	ja			3
1883402	Quercus frainetto	Hoongaarse eik	9	10	2,6	Goed	Goed	boom in verharding	ja			9
1882167	Tilia ×europaea	Zwarte linde	52	35	9,6	Goed	Goed	boom in gras	nee	Leeftijd		9
1887869	Tilia ×europaea	Zwarte linde	52	30	6,8	Goed	Goed	boom in gras	nee	Leeftijd		9

ID Uniek nummer			Leeftijd	Stamdiameter	Kroondiameter	Conditie	Toekomstverwachting	Standplaats	Verplantbaarheid	Reden indien niet verplantbaar	Opmerkingen	Fotonummer
1899780	Tilia cordata	Kleinbladige linde	32	39	8,3	Goed	Goed	boom in gras	nee	Boombeeld, leeftijd	Scheefstand	9
1947811	Tilia cordata	Kleinbladige linde	32	28	6,2	Goed	Goed	boom in gras	nee	Boombeeld, leeftijd		9
1990080	Tilia x europaea	Zwarte linde	52	34	8,7	Goed	Goed	boom in verharding	nee	Leeftijd		9
1	Tilia cordata	Kleinbladige linde	15	15	3,2	Goed	Goed	boom in gras	nee	Boombeeld	Achterstallige begeleidingssnoei	10
2	Thuja occidentalis	Westerse levensboom	30	20	2	Goed	Goed	particuliere boom	nee	Boombeeld, leeftijd, standplaats		15
6	Thuja occidentalis	Westerse levensboom	30	21	4	Goed	Goed	particuliere boom	nee	Boombeeld, leeftijd	klimop, tweestammig	15
3	Thuja occidentalis	Westerse levensboom	30	17	2	Voldoende	Goed	particuliere boom	nee	Boombeeld, leeftijd, standplaats		15
4	Thuja occidentalis	Westerse levensboom	30	18	3,6	Goed	Goed	particuliere boom	nee	Boombeeld, leeftijd, standplaats	Tweestammig	15
5	Thuja occidentalis	Westerse levensboom	30	18	2	Goed	Goed	particuliere boom	nee	Boombeeld, leeftijd, standplaats		15
9	Thuja occidentalis	Westerse levensboom	30	42	3,7	Goed	Goed	particuliere boom	nee	Boombeeld, leeftijd, standplaats	Meerstammig, klimop	16
7	Thuja occidentalis	Westerse levensboom	30	42	4,8	Goed	Goed	particuliere boom	nee	Boombeeld, leeftijd, standplaats	Meerstammig, klimop	16
8	Thuja occidentalis	Westerse levensboom	30	24	3,4	Goed	Goed	particuliere boom	nee	Boombeeld, leeftijd, standplaats	Tweetoppig, klimop	16
10	Thuja occidentalis	Westerse levensboom	30	17	3,6	Goed	Goed	particuliere boom	nee	Boombeeld, leeftijd, standplaats	Meerstammig, klimop	17
11	Thuja occidentalis	Westerse levensboom	30	25	3,6	Goed	Goed	particuliere boom	nee	Boombeeld, leeftijd, standplaats	Meerstammig, klimop	17
12	Acer pseudoplatanus	Gewone esdoorn	30	23	4,5	Goed	Voldoende	particuliere boom	nee	Boombeeld, standplaats	Plakoksel, tweetoppig, klimop	18
13	Acer pseudoplatanus	Gewone esdoorn	30	25	5	Goed	Goed	particuliere boom	nee	Boombeeld, standplaats	Meerstammig, plakoksel, opdruk bestr.	19
14	Thuja occidentalis	Westerse levensboom	30	20	3,6	Goed	Goed	particuliere boom	nee	Boombeeld, standplaats	Tweestammig	20
15	Thuja occidentalis	Westerse levensboom	30	35	5,2	Goed	Goed	particuliere boom	nee	Boombeeld, standplaats	Meerstammig, opdruk bestrating	20
16	Amelanchier lamarckii	Krentenboom	30	15	2,6	Goed	Goed	particuliere boom	nee	Boombeeld, standplaats	Tweestammig, geknot	21
17	Thuja occidentalis	Westerse levensboom	30	31	4,2	Goed	Goed	particuliere boom	nee	Boombeeld, standplaats		22
18	Robinia pseudoacacia	Gewone acacia	30	33	6,9	Goed	Goed	particuliere boom	nee	Leeftijd, boombeeld, standplaats	Opdruk bestrating	22
20	Betula pendula	Ruwe berk	30	33	7	Goed	Goed	particuliere boom	nee	Leeftijd, boombeeld, standplaats	Top verwijderd	23
19	Ulmus x hollandica	Hollandse bastaardiep	30	35	8,7	Goed	Goed	particuliere boom	nee	Leeftijd, boombeeld, standplaats, soort	Tweestammig, plakoksel	23
21	Thuja occidentalis	Westerse levensboom	30	26	5	Goed	Goed	particuliere boom	nee	Leeftijd, boombeeld, standplaats	Top verwijderd, opdruk bestrating	24
24	Thuja occidentalis	Westerse levensboom	30	15	3	Goed	Goed	particuliere boom	nee	Leeftijd, boombeeld, standplaats		26
22	Thuja occidentalis	Westerse levensboom	30	35	3,2	Goed	Goed	particuliere boom	nee	Leeftijd, boombeeld, standplaats	Meertoppig	25
23	Thuja occidentalis	Westerse levensboom	30	17	4,6	Goed	Goed	particuliere boom	nee	Leeftijd, boombeeld, standplaats		26
27	Sorbus intermedia	Zweedse lijsterbes	30	35	6,2	Onvoldoende	Onhoudbaar	particuliere boom	nee	Leeftijd, boombeeld, standplaats	Plakoksel, tweetoppig, afstervende bast	28
26	Salix caprea	Waterwilg	30	20	3,6	Goed	Voldoende	particuliere boom	nee	Leeftijd, boombeeld, standplaats	Knotvorm	27
25	Salix alba	Schietwilg	30	39	8,3	Goed	Voldoende	particuliere boom	nee	Leeftijd, boombeeld, standplaats	Verwaarloosde knotboom	27
29	Thuja occidentalis	Westerse levensboom	30	19	2,3	Voldoende	Voldoende	particuliere boom	nee	Leeftijd, boombeeld, standplaats		29
28	Salix babylonica	Kronkelwilg	30	40	9,3	Onvoldoende	Onhoudbaar	particuliere boom	nee	Leeftijd, boombeeld, standplaats	Dood houtzwam stam, uitzakkende kroon	30
31	Thuja occidentalis	Westerse levensboom	30	25	2,5	Afgestorven	Onhoudbaar	particuliere boom	nee	Leeftijd, boombeeld, standplaats	Dood	31
32	Thuja occidentalis	Westerse levensboom	30	25	7	Voldoende	Onvoldoende	particuliere boom	nee	Leeftijd, boombeeld, standplaats	Tweestammig, scheefstand, klimop	31
34	Pinus nigra	Zwarte den	30	46	8,9	Goed	Goed	particuliere boom	nee	Leeftijd, boombeeld, standplaats	Dood hout	32
33	Thuja occidentalis	Westerse levensboom	30	25	3,2	Goed	Goed	particuliere boom	nee	Leeftijd, boombeeld, standplaats	Klimop	32
37	Laburnum x watereri	Goudenregen	30	15	4,8	Voldoende	Voldoende	particuliere boom	nee	Leeftijd, boombeeld, standplaats	Tweestammig	33
35	Thuja occidentalis	Westerse levensboom	30	37	4,5	Goed	Goed	particuliere boom	nee	Leeftijd, boombeeld, standplaats	Scheefstand, klimop	33
38	Thuja occidentalis	Westerse levensboom	30	20	3,4	Afgestorven	Onhoudbaar	particuliere boom	nee	Leeftijd, boombeeld, standplaats	Dood	34
36	Thuja occidentalis	Westerse levensboom	30	30	3,4	Goed	Goed	particuliere boom	nee	Leeftijd, boombeeld, standplaats	Klimop	33
30	Sambucus nigra	Vlier	30	25	8	Onvoldoende	Onvoldoende	particuliere boom	nee	Leeftijd, boombeeld, standplaats	Meerstammig, scheefstand	31
41	Picea abies	Fijnspar	30	43	6,5	Goed	Goed	particuliere boom	nee	Leeftijd, boombeeld, standplaats		36
40	Prunus avium	Zoete kers	30	24	6,3	Goed	Goed	particuliere boom	nee	Leeftijd, boombeeld, standplaats	Geen doorgaande top	36
39	Thuja occidentalis	Westerse levensboom	30	45	4	Goed	Goed	particuliere boom	nee	Leeftijd, boombeeld, standplaats	Tweetoppig	35
42	Thuja occidentalis	Westerse levensboom	30	24	3,2	Goed	Voldoende	particuliere boom	nee	Leeftijd, boom beeld, standplaats	Scheefstand	37
43	Acer pseudoplatanus	Gewone esdoorn	30	25	7,8	Goed	Goed	particuliere boom	nee	Leeftijd, boombeeld, standplaats	Top in verleden ingenomen	37
44	Acer pseudoplatanus	Gewone esdoorn	30	16	5,2	Goed	Voldoende	particuliere boom	nee	Leeftijd, boombeeld, standplaats	Top in verleden ingenomen	37
46	Acer pseudoplatanus	Gewone esdoorn	30	20	4,3	Goed	Goed	particuliere boom	nee	Leeftijd, boombeeld, standplaats	Top in verleden ingenomen	37
45	Acer pseudoplatanus	Gewone esdoorn	30	16	4,5	Goed	Goed	particuliere boom	nee	Leeftijd, boombeeld, standplaats	Top in verleden ingenomen	37
47	Ilex aquifolium	Scherpe hulst	30	15	4,7	Goed	Goed	particuliere boom	nee	Leeftijd, standplaats		38
48	Acer pseudoplatanus	Gewone esdoorn	30	20	5,2	Goed	Goed	particuliere boom	nee	Leeftijd, boombeeld, standplaats	Tweestammig	39
49	Acer pseudoplatanus	Gewone esdoorn	30	15	5,4	Goed	Goed	particuliere boom	nee	Leeftijd, boombeeld, standplaats	Tweetoppig	39
51	Acer pseudoplatanus	Gewone esdoorn	30	24	7,2	Goed	Goed	particuliere boom	nee	Leeftijd, boombeeld, standplaats	Tweetoppig	39
50	Acer pseudoplatanus	Gewone esdoorn	30	15	3,5	Goed	Goed	particuliere boom	nee	Leeftijd, boombeeld, standplaats		39
53	Thuja occidentalis	Westerse levensboom	30	26	3,8	Goed	Goed	particuliere boom	nee	Leeftijd, boombeeld, standplaats	Meertoppig	40
52	Thuja occidentalis	Westerse levensboom	30	23	3,6	Goed	Goed	particuliere boom	nee	Leeftijd, boombeeld, standplaats	Meertoppig	40
54	Acer pseudoplatanus	Gewone esdoorn	30	32	6,8	Goed	Goed	particuliere boom	nee	Leeftijd, boombeeld, standplaats	Meertoppig, klimop	41
56	Prunus avium	Zoete kers	30	26	4,4	Goed	Voldoende	particuliere boom	nee	Leeftijd, boombeeld, standplaats		42
55	Sambucus nigra	Vlier	30	17	3,2	Onvoldoende	Onvoldoende	particuliere boom	nee	Leeftijd, boombeeld, standplaats	Tweestammig	41
57	Fraxinus excelsior	Gewone es	30	16	4,5	Goed	Voldoende	particuliere boom	nee	Boombeeld, standplaats, soortspecifiek		42
58	Prunus avium	Zoete kers	30	34	7,2	Goed	Voldoende	particuliere boom	nee	Leeftijd, boombeeld, standplaats	Kroon deels ingenomen	43
59	Taxus baccata	Venijnboom	20	15	5	Goed	Goed	particuliere boom	nee	Leeftijd, boombeeld, standplaats	Schaduwdruk	43
60	Acer pseudoplatanus	Gewone esdoorn	30	26	6,2	Goed	Goed	particuliere boom	nee	Leeftijd, boombeeld, standplaats		44
61	Ulmus x hollandica	Hollandse bastaardiep	30	31	7,5	Goed	Goed	particuliere boom	nee	Leeftijd, boombeeld, standplaats		45
62	Betula pendula	Ruwe berk	30	25	7,4	Goed	Goed	particuliere boom	nee	Leeftijd, boombeeld, standplaats		45

Bijlage 2b Bomeninventarisatie

Bijlage 3 Onderzoeksvragen vanuit Startdocument

Stedenbouw

- Onderzocht moet worden hoe een nieuw plan ontwikkeld kan worden passend binnen de structuur en karakteristiek van de wijk en de ‘hoofdlijnen’ van het Masterplan Talmalaan; rekening houdend met de hiervoor genoemde stedenbouwkundige uitgangspunten.
- Hoe krijgt de omliggende openbare ruimte een kwaliteitsimpuls en hoe wordt deze klimaatbestendig?
- Hoe kan de verblijfskwaliteit van het openbaar gebied en het naastgelegen plantsoentje rondom de Dodt van Flensburglaan worden versterkt?
- Hoe kan de kwaliteit van het bestaande groen in het gebied worden behouden en versterkt?
- Welke voorwaarden worden gesteld aan de beeldkwaliteit? Daarbij wordt extra aandacht besteed aan de uitstraling van de begane grond.
- Welke voorwaarden worden vanuit sociale veiligheid gesteld aan de publieke buitenruimte en de bebouwing?
- Hoe kan er zo goed mogelijk rekening gehouden worden met het voorkomen van negatieve effecten (bezonning, privacy, zicht) van de nieuwbouw op aanpalende woningen?

Wonen

- Gelet op het woonprofiel van de wijk en specifiek voor deze buurt, moet onderzocht worden hoe invulling gegeven gaat worden aan een gemengd programma (met ook woningen in het midden- en duurdere segment), waarbij het in ieder geval van belang is dat minimaal hetzelfde aantal sociale huurwoningen wordt teruggebouwd.
- Aan de hand van de stedenbouwkundige uitwerking, op basis van de gewenste mix, de kwaliteiten in de openbare ruimte en de inbreng uit de participatie, moet onderzocht worden hoeveel woningen er bovenop het bestaande programma toegevoegd kunnen worden.
- Onderzocht moet worden of uitruil van grond- of ontwikkelpositie in Noordoost of elders in de stad een extra stimulans biedt om te komen tot de realisatie van een programma dat bijdraagt aan gemengde buurten.
- Gezien het relatief hoge aandeel meergezinswoningen in de buurt, moet onderzocht worden of een deel van het programma als eengezinswoning kan worden gerealiseerd.
- Onderzocht moet worden in welke (bouw)delen van het sociale programma huisvesting gerealiseerd kan worden voor kwetsbare doelgroepen, zoals statushouders en uitstromers uit de MO/BW.
- Onderzocht moet worden bij welke levensloopbestendige woningen (zowel sociale huur als in het ander prijssegment) nultreden- en rollatorwoningen kunnen worden gerealiseerd.
- Onderzocht moet worden hoe de realisatie van atelierwoningen voor kunstenaars en ontwerpers in dit plan kan worden meegenomen.
- Welke behoefte is er aan ander (maatschappelijk) programma en hoe krijgt dat hierin een plek?

Parkeren en Mobiliteit

- Afhankelijk van het te realiseren programma zal onderzocht moeten worden hoe o.b.v de Nota Stallen en Parkeren voorzien wordt in voldoende parkeervoorzieningen voor auto en fiets, besloten en openbaar.
- Onderzocht moet worden of er mobiliteitsvormen geïntroduceerd of gestimuleerd kunnen worden om de parkeernorm te verlagen.
- Hoe kan er voor gezorgd worden dat met de toename van verkeer dat gepaard gaat met de voorgestelde verdichting de Troelstra-laan zo min mogelijk gebruikt zal gaan worden door auto's?

Energie, duurzaamheid en circulair bouwen

- Kan inzicht gegeven worden in de resultaten van marktconsultatie en plan van aanpak voor tenderen en aanleg van een collectief warmtesysteem?
- Is NOM of een gelijkwaardige prestatie haalbaar bij deze herontwikkeling?
- Geef inzicht met behulp van een gecertificeerd duurzaamheids-instrument wat de ambities en keuzes zijn voor dit project
- Onderbouw hoe in het gebied meer regenwater zal worden vastgehouden dan nu het geval is. Uitgangspunt hierbij is dat een ontwerp van 80 mm / uur geen schade mag geven.
- Onderzocht moet worden of de plannen geen nadelige gevolgen hebben voor beschermde plant- en diersoorten, genoemd in Natuurbeschermingswet en die op de soortenlijst van de gemeente Utrecht zijn genoemd.
- Onderzocht moet worden of er mitigerende maatregelen genomen moeten worden in verband met potentieel aanwezige beschermde plant en diersoorten door middel van een quick-scan flora en fauna.
- Hoe de toename van het aantal huishoudens gelijke tred houdt met de ontwikkeling van groen en water (motie).

Gezonde verstedelijking

- Er moet onderzoek gedaan worden naar de aspecten bodem, geluid, luchtkwaliteit in het plangebied.
- Zijn er nadelige effecten van het kinderdagverblijf naast het plangebied op de toekomstige woonomgeving?
- Hebben de plannen nadelige gevolgen op de bedrijfsvoering van het kinderdagverblijf?

Archeologie

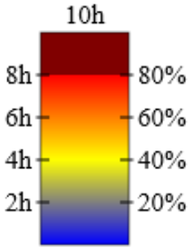
- Aan welke verplichtingen moet worden voldaan bij een actualisatie van de archeologische waardenkaart?

Bijlage 4 Bezonningsstudies

Bestaande situatie - bezonning

Onderzoek TNO-norm bebouwing Slotemaker de Bruïnestraat

De 'lichte' TNO-norm: ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari - 21 oktober (gedurende 8 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam.



Legenda, aantal bezonningsuren

Overzicht Bestaande situatie (19 februari 12:00u)

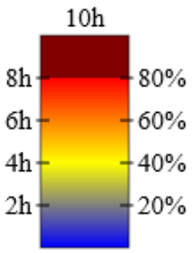
Bezonningsuren Slotemaker de Bruïnestraat op 19 februari

Bezonningsuren Slotemaker de Bruïnestraat op 21 oktober

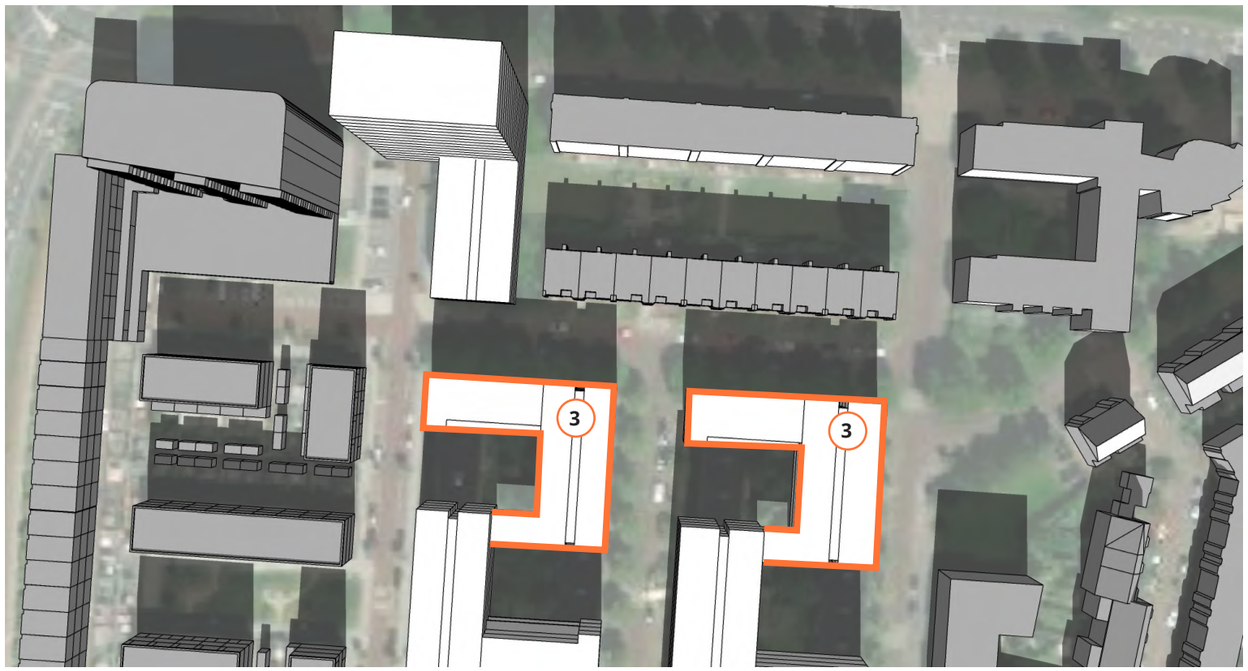
Model 3 lagen - bezonning

Onderzoek TNO-norm bebouwing Slotemaker de Bruïnestraat

De ‘lichte’ TNO-norm: ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari - 21 oktober (gedurende 8 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam.



Legenda, aantal bezonningsuren



Overzicht Model 3 lagen (19 februari 12:00u)

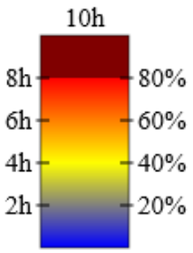
Bezonningsuren Slotemaker de Bruïnestraat op 19 februari

Bezonningsuren Slotemaker de Bruïnestraat op 21 oktober

Model 4 lagen - bezonning

Onderzoek TNO-norm bebouwing Slotemaker de Bruïnestraat

De ‘lichte’ TNO-norm: ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari - 21 oktober (gedurende 8 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam.



Legenda, aantal bezonningsuren

Overzicht Model 4 lagen (19 februari 12:00u)

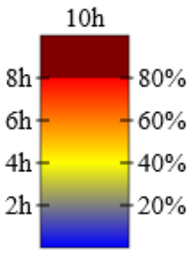
Bezonningsuren Slotemaker de Bruïnestraat op 19 februari

Bezonningsuren Slotemaker de Bruïnestraat op 21 oktober

Model 3/4 lagen - bezonning

Onderzoek TNO-norm bebouwing Slotemaker de Bruïnestraat

De ‘lichte’ TNO-norm: ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari - 21 oktober (gedurende 8 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam.



Legenda, aantal bezonningsuren

Overzicht Model 3/4 lagen (19 februari 12:00u)

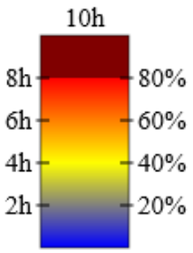
Bezonningsuren Slotemaker de Bruïnestraat op 19 februari

Bezonningsuren Slotemaker de Bruïnestraat op 21 oktober

Model EGW 3 lagen - bezonning

Onderzoek TNO-norm bebouwing Slotemaker de Bruïnestraat

De ‘lichte’ TNO-norm: ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari - 21 oktober (gedurende 8 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam.



Legenda, aantal bezonningsuren

Overzicht Model met 3 lagen EGW (19 februari 12:00u)

Bezonningsuren Slotemaker de Bruïnestraat op 19 februari

Bezonningsuren Slotemaker de Bruïnestraat op 21 oktober

LAUWERECHT

Lauwerecht Utrecht [NL]

Bezonningsstudie
18 juni 2020

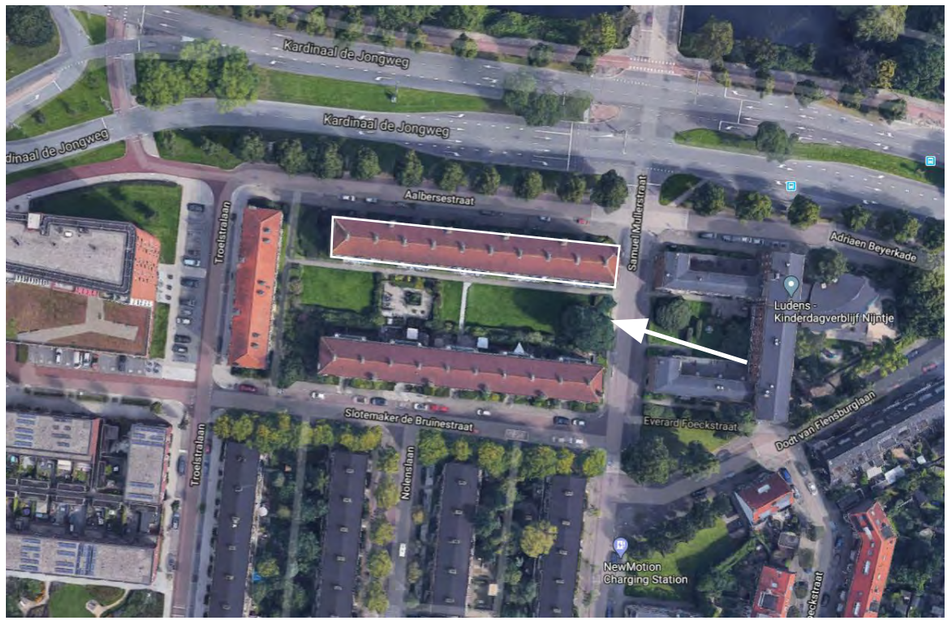
KCAP Architects&Planners

Invloed bezonning woningen Aalbersestraat, zuidzijde

TNO norm:
De 'lichte' TNO-norm: ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari - 21 oktober (gedurende 8 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam.

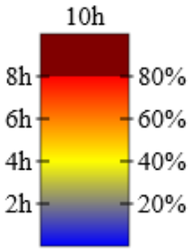
Deze normen worden alleen toegepast op gevels die zon kunnen ontvangen. Noordgevels ontvangen immers - hoogbouw of niet - nooit direct zonlicht.

In deze studie wordt de invloed van het hoogteaccent getest op de zuidgevel van de woningen aan de Aalbersestraat.



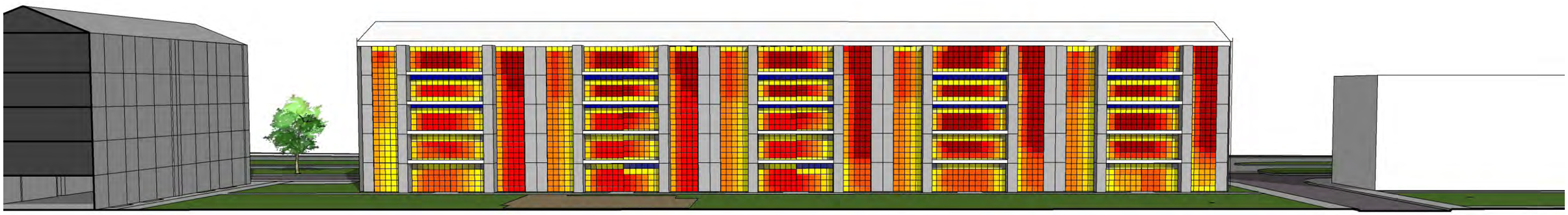
Zuidgevel woningen aan Aalbersestraat

Bestaande situatie

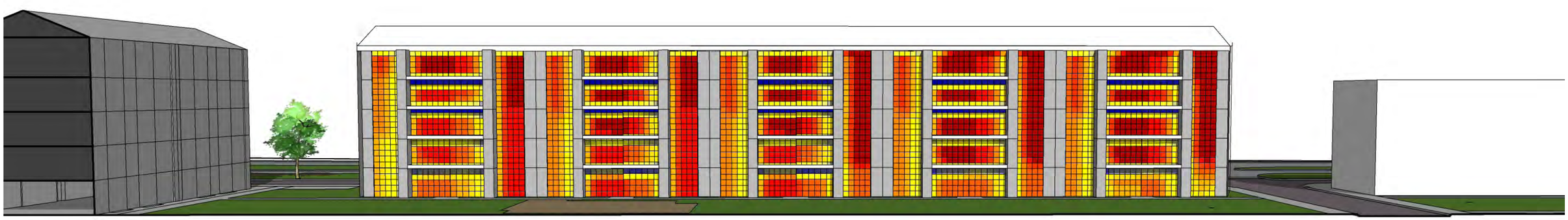


Legenda, aantal bezonningsuren

Overzicht Bestaande situatie (21 oktober 12:00u)

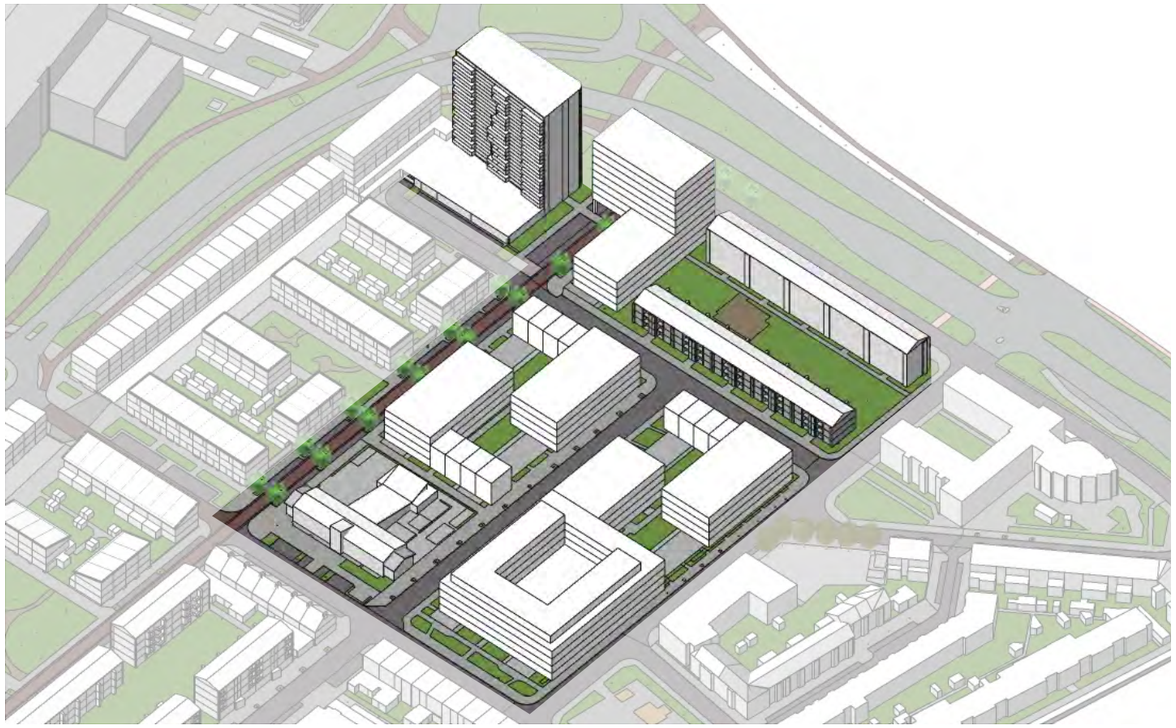


Bezonningsuren Aalbersestraat op 19 februari

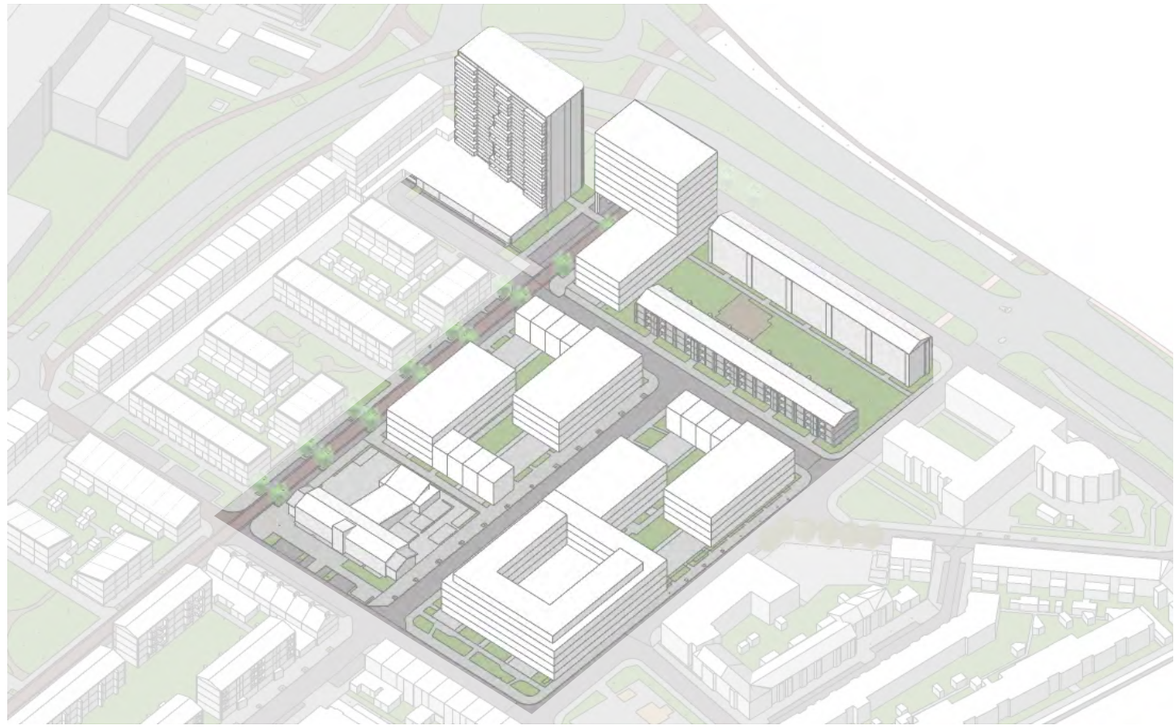


Bezonningsuren Aalbersestraat op 21 oktober

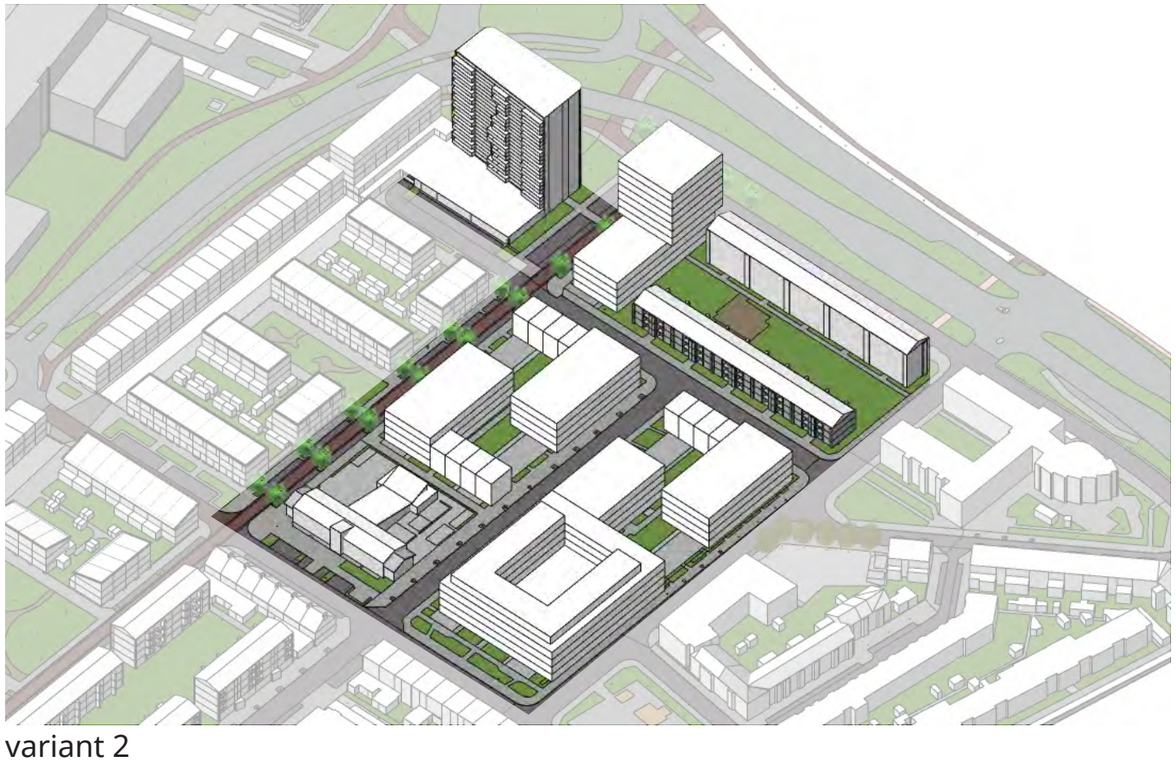
Varianten 3D volumes - birds-eye



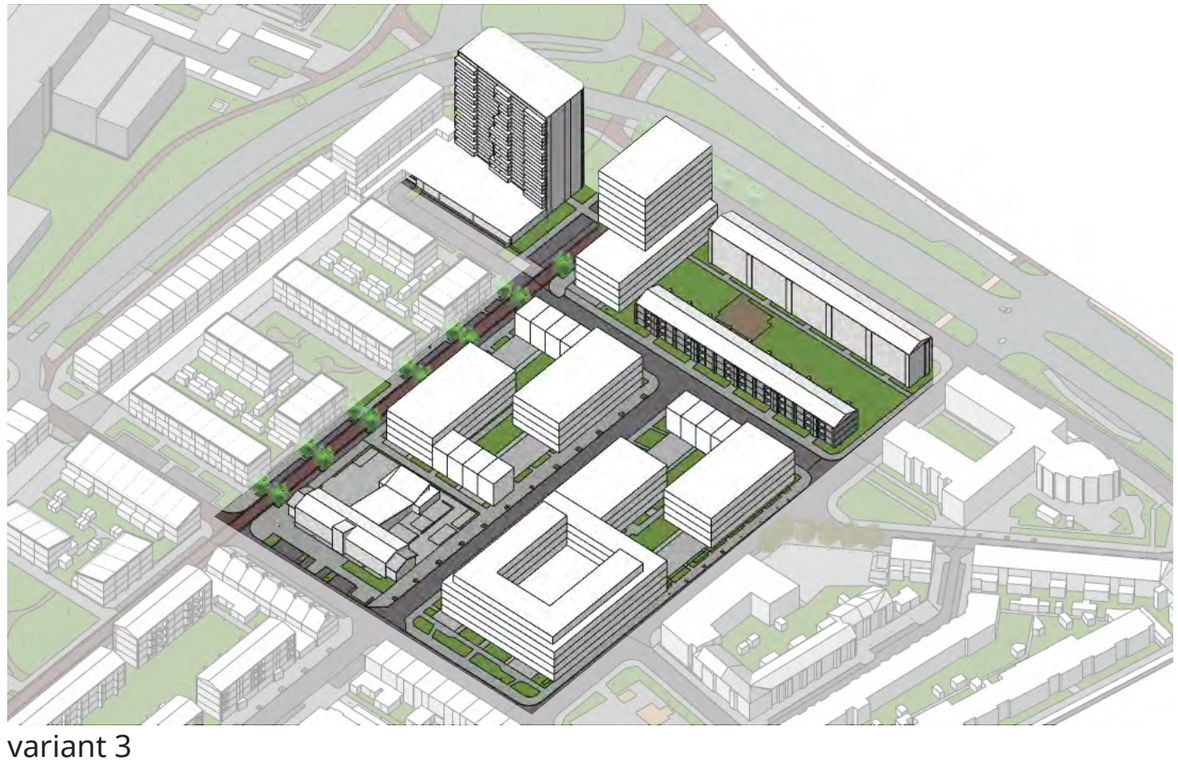
variant 0, laatste model



variant 1, geen invloed op bezonningsstudie

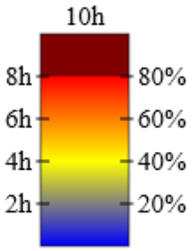


variant 2



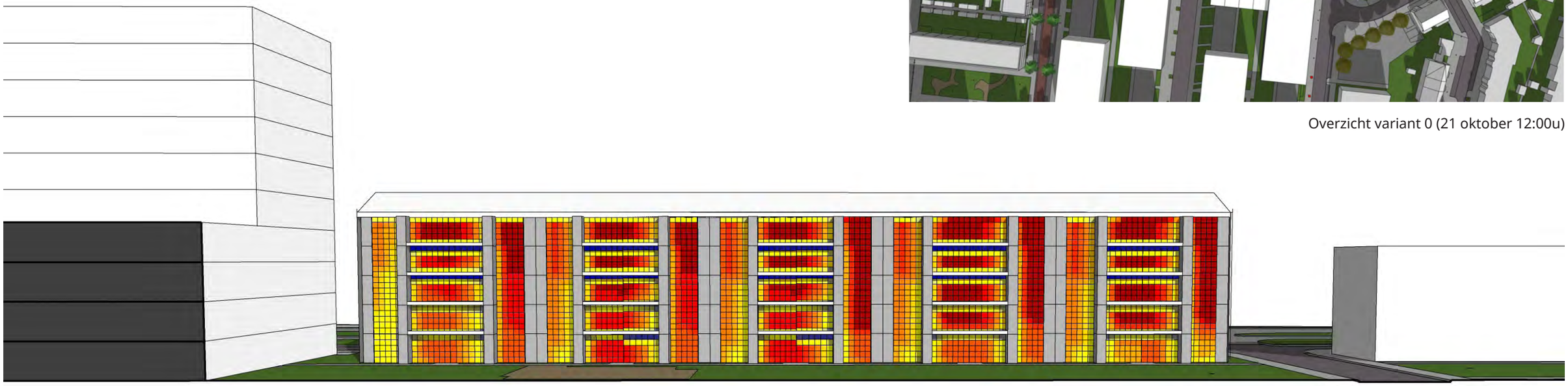
variant 3

Variant 0



Legenda, aantal bezonningsuren

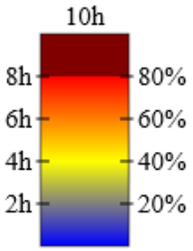
Overzicht variant 0 (21 oktober 12:00u)



Bezonningsuren Aalbersestraat op 19 februari

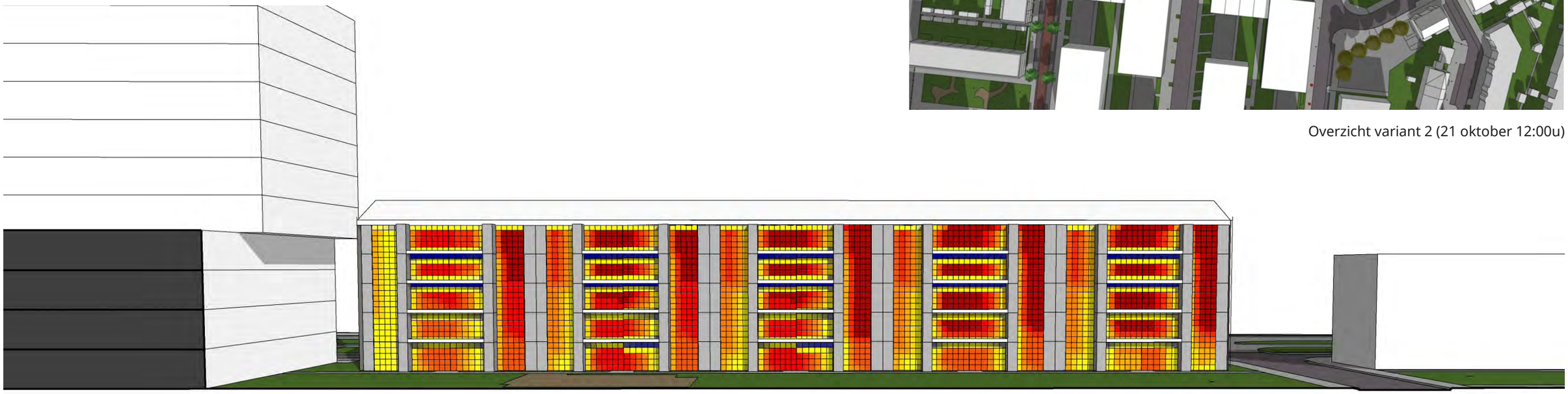
Bezonningsuren Aalbersestraat op 21 oktober

Variant 2



Legenda, aantal bezonningsuren

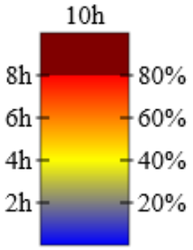
Overzicht variant 2 (21 oktober 12:00u)



Bezonningsuren Aalbersestraat op 19 februari

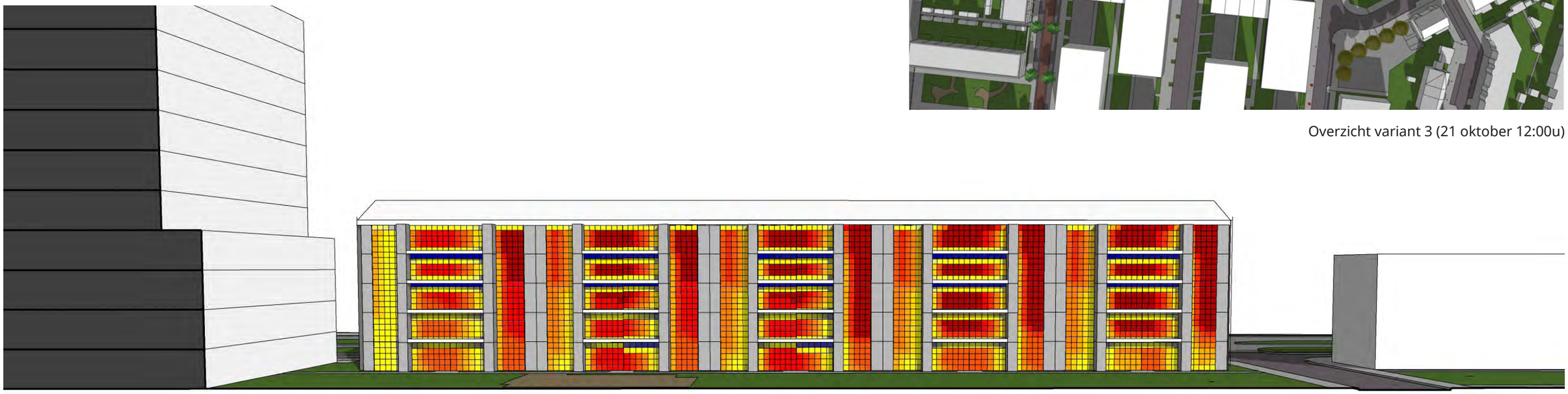
Bezonningsuren Aalbersestraat op 21 oktober

Variant 3



Legenda, aantal bezonningsuren

Overzicht variant 3 (21 oktober 12:00u)



Bezonningsuren Aalbersestraat op 19 februari

Bezonningsuren Aalbersestraat op 21 oktober

NIEUW BUURLAND

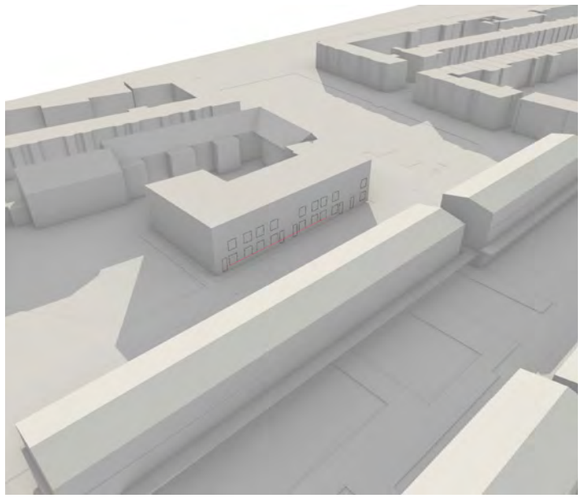
Nieuw Buurland Utrecht [NL]

Slideshow Schaduw analyse
Opdrachtgever Mitros

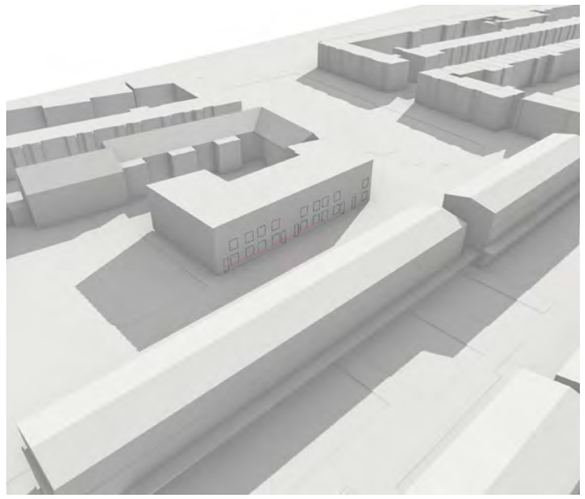
KCAP Architects&Planners

Schaduw analyse

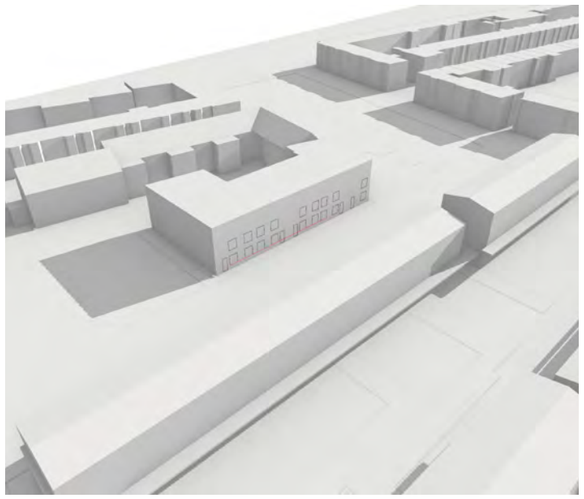
19 FEB: 10 - 15 uur vergelijking



Bestaande situatie 19.02 10:00

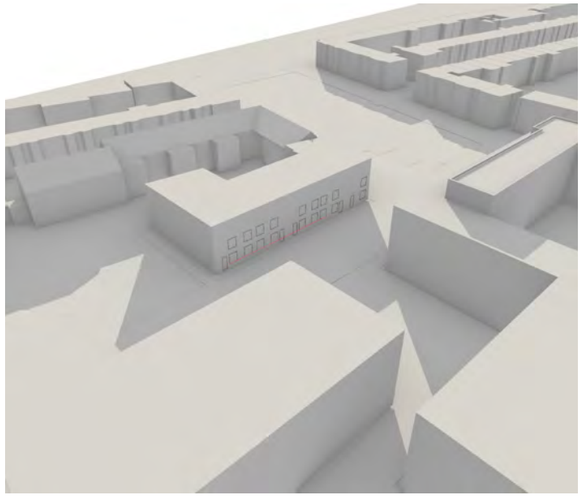


Bestaande situatie 19.02 12:00

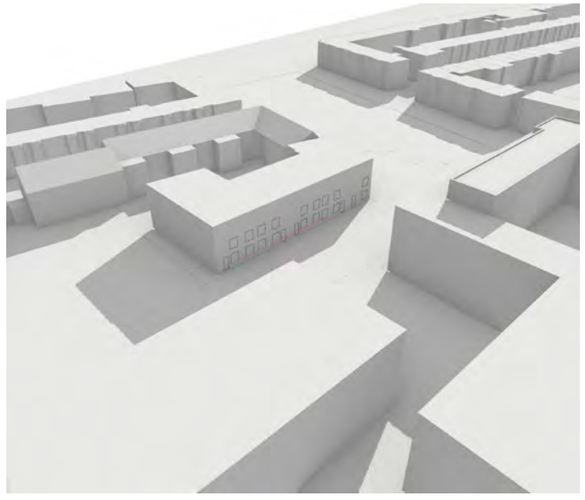


Bestaande situatie 19.02 14:00

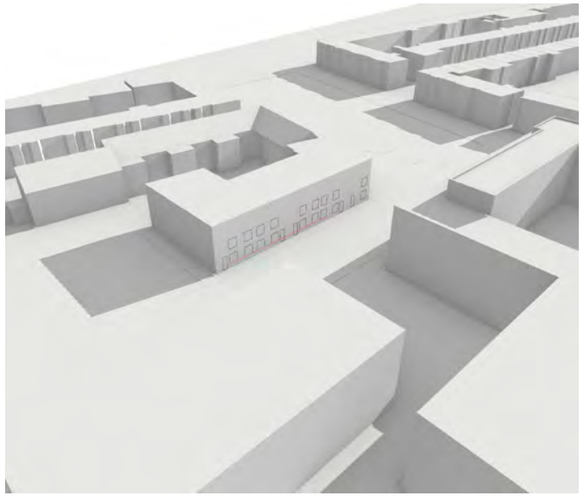
Bestaande situatie 19.02 15:00



Voorstel 19.02 10:00



Voorstel 19.02 12:00

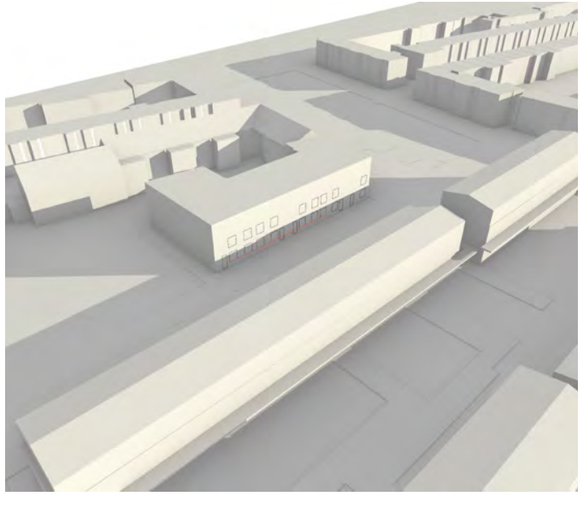


Voorstel 19.02 14:00

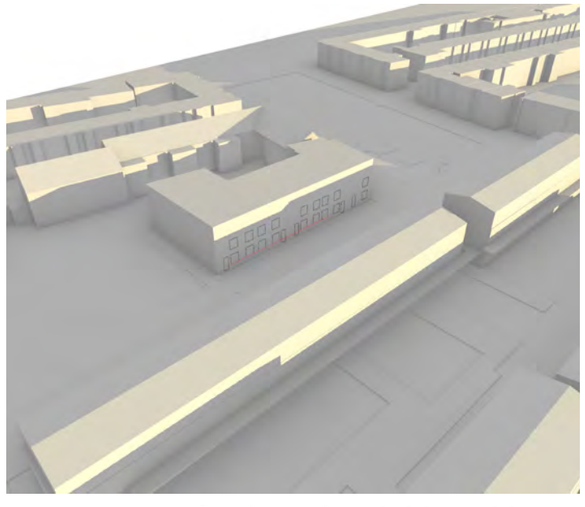
Voorstel 19.02 15:00

Schaduw analyse

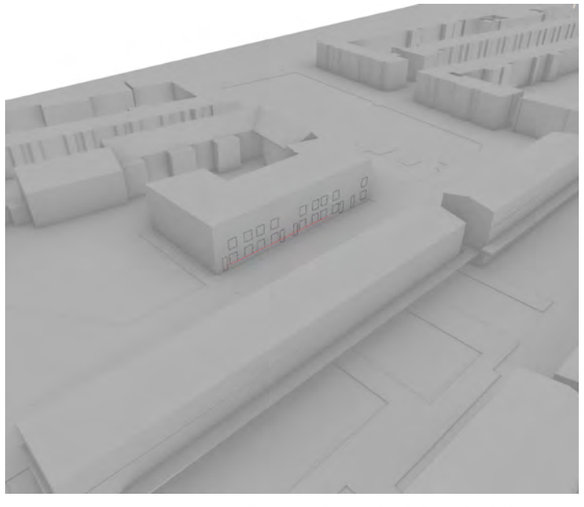
19 FEB: 16-19 uur vergelijking



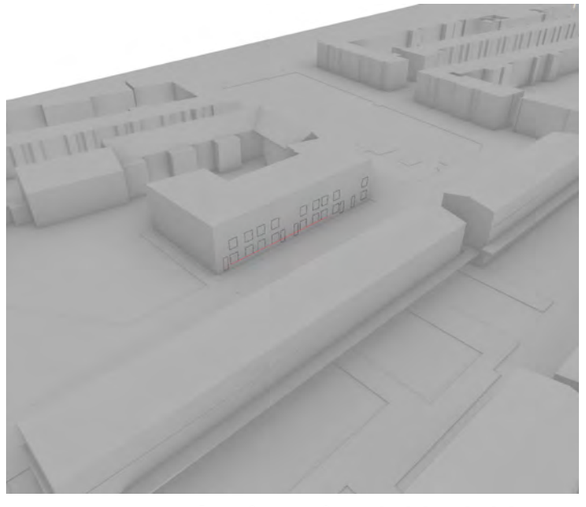
Bestaande situatie 19.02 16:00



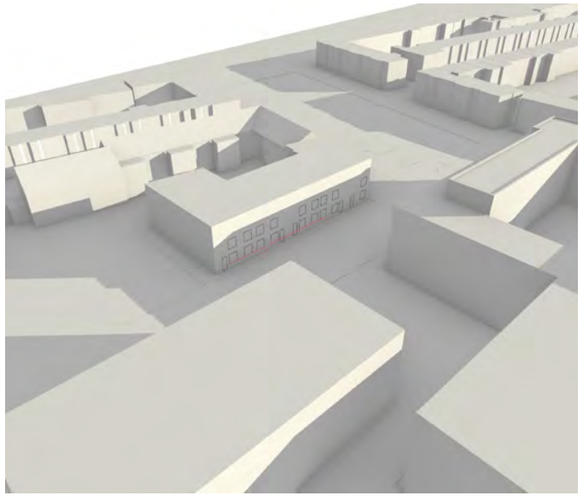
Bestaande situatie 19.02 17:00



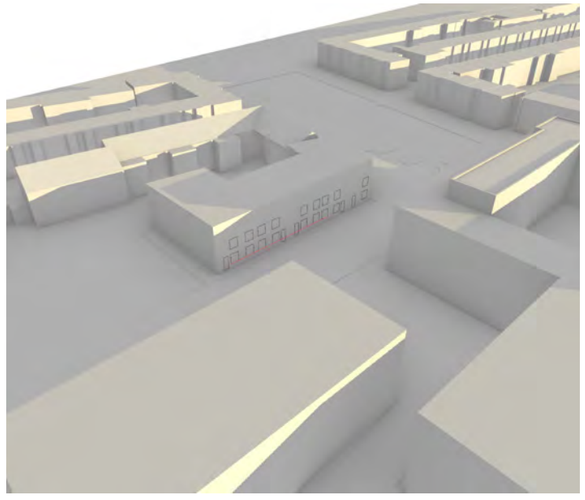
Bestaande situatie 19.02 18:00



Bestaande situatie 19.02 19:00



Voorstel 19.02 16:00



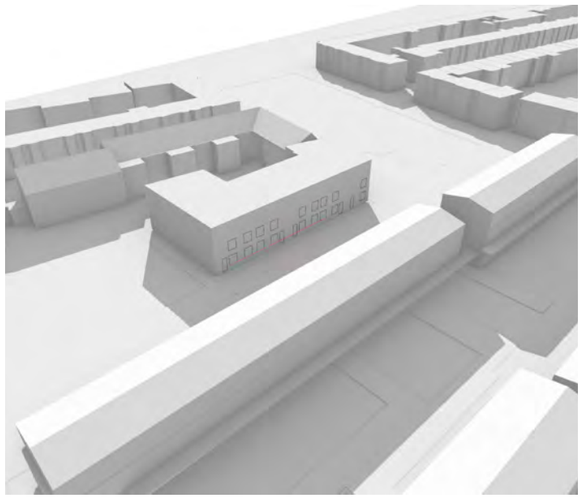
Voorstel 19.02 17:00

Voorstel 19.02 18:00

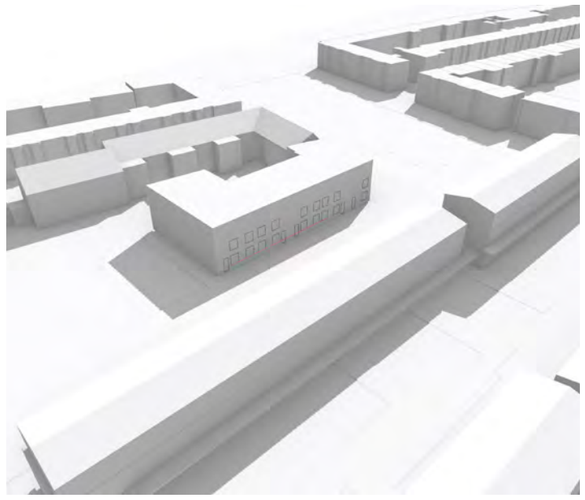
Voorstel 19.02 19:00

Schaduw analyse

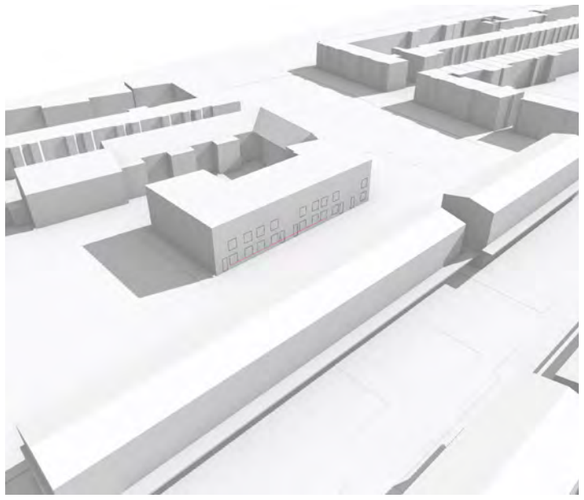
21 MAART: 10 - 15 uur vergelijking



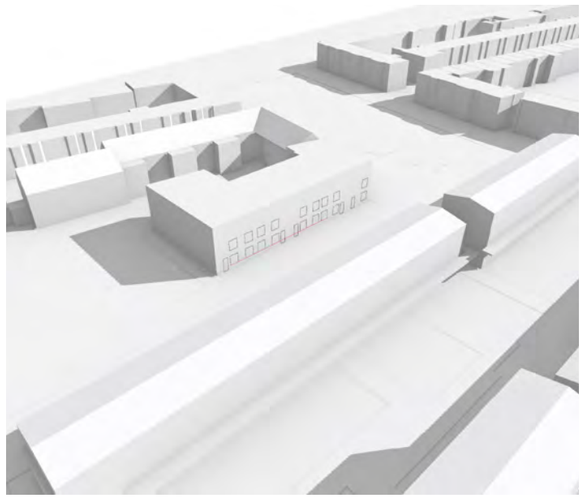
Bestaande situatie 21.03 10:00



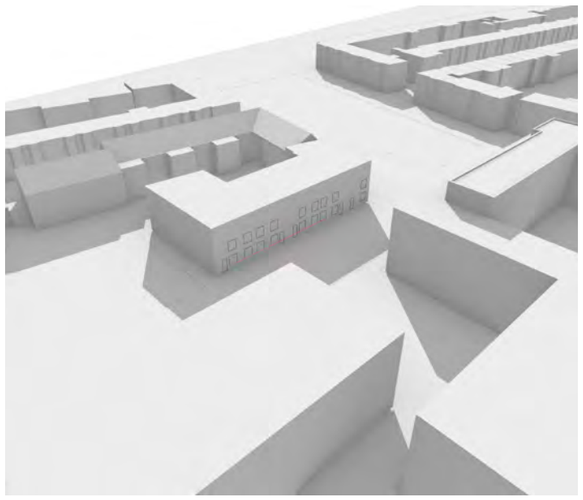
Bestaande situatie 21.03 12:00



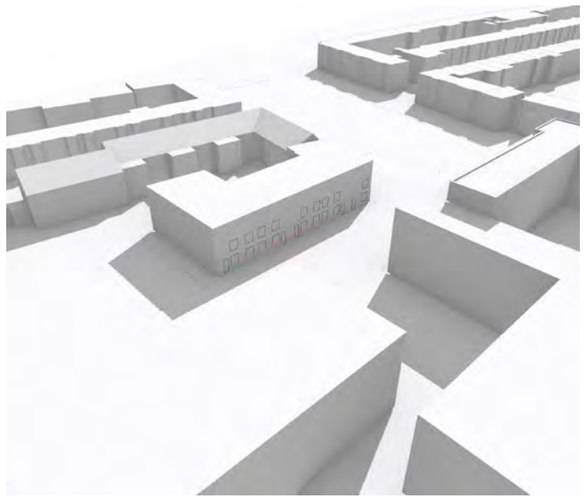
Bestaande situatie 21.03 14:00



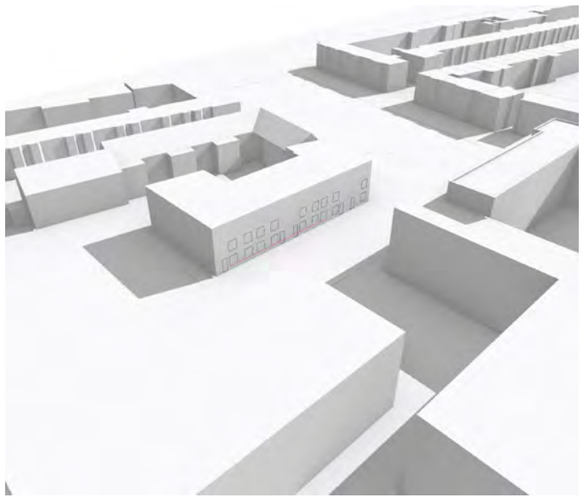
Bestaande situatie 21.03 15:00



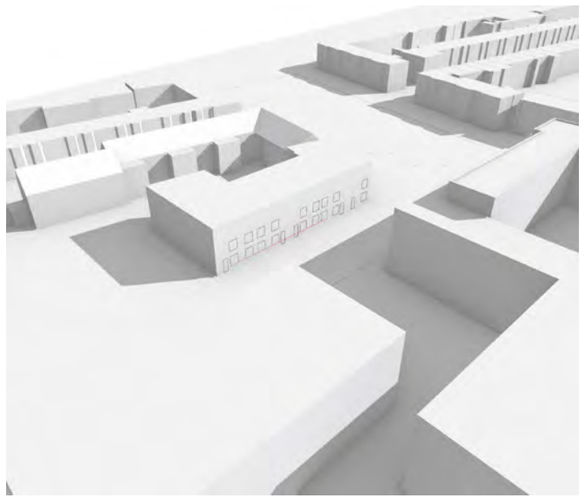
Voorstel 21.03 10:00



Voorstel 21.03 12:00



Voorstel 21.03 14:00

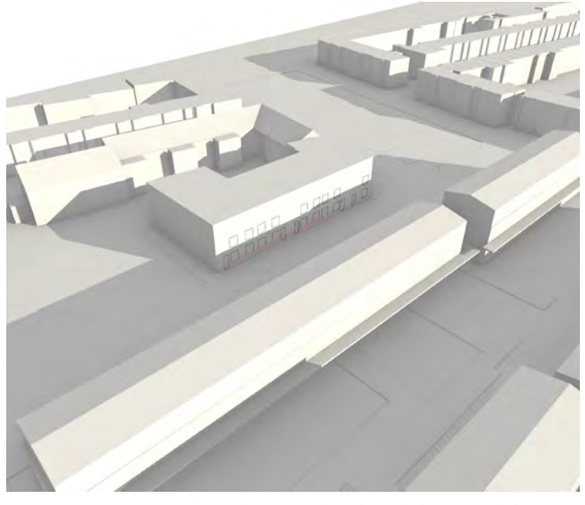


Voorstel 21.03 15:00

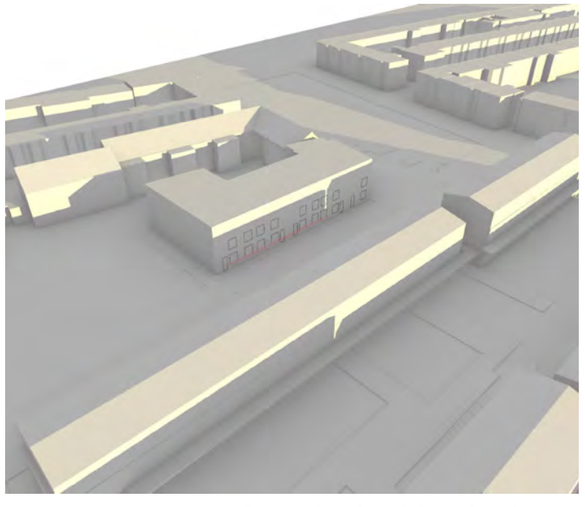
Schaduw analyse

21 MAR: 16-19 uur vergelijking

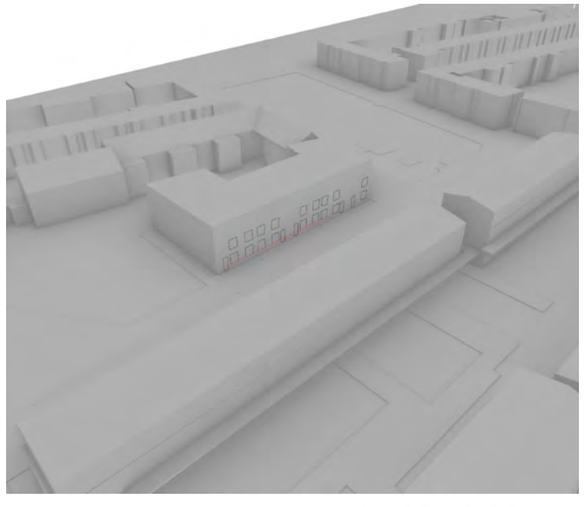
Bestaande situatie 21.03 16:00



Bestaande situatie 21.03 17:00

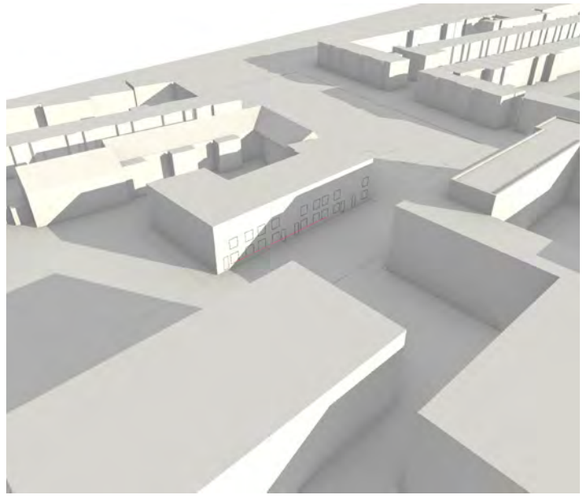


Bestaande situatie 21.03 18:00

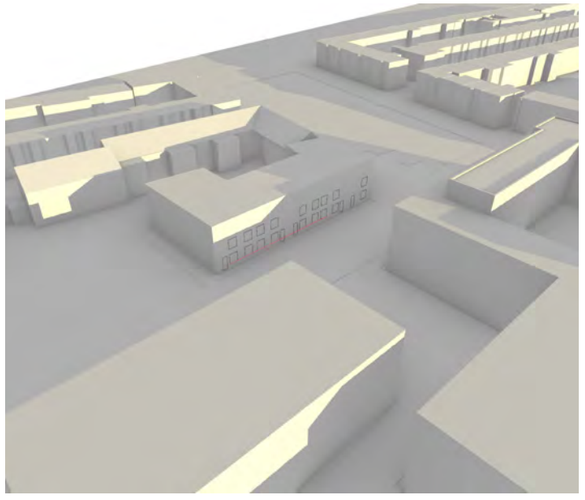


Bestaande situatie 21.03 19:00

Voorstel 21.03 16:00



Voorstel 21.03 17:00

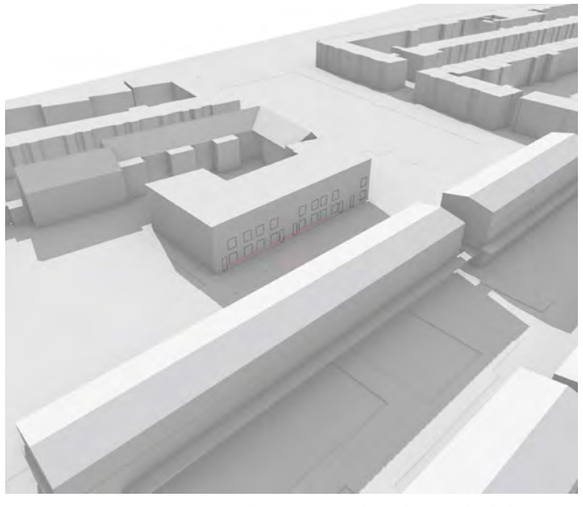


Voorstel 21.03 18:00

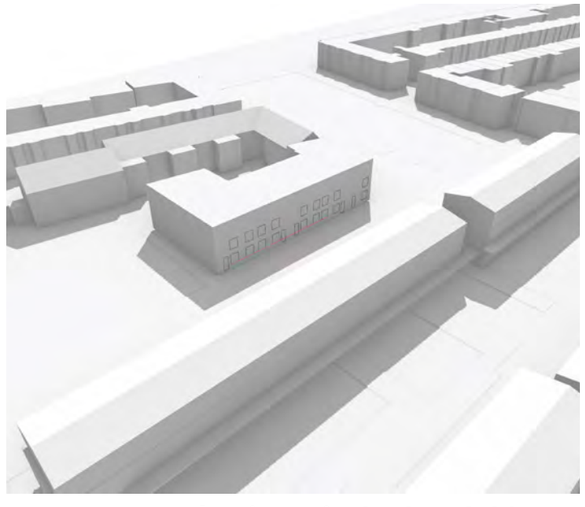
Voorstel 21.03 19:00

Schaduw analyse

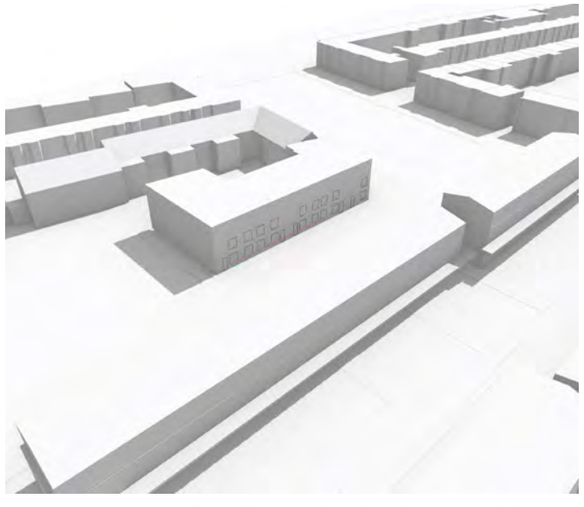
21 APR: 10 - 16 uur vergelijking



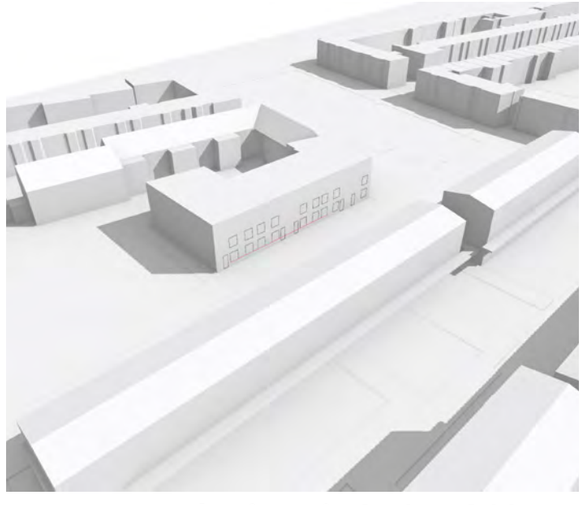
Bestaande situatie 21.04 10:00



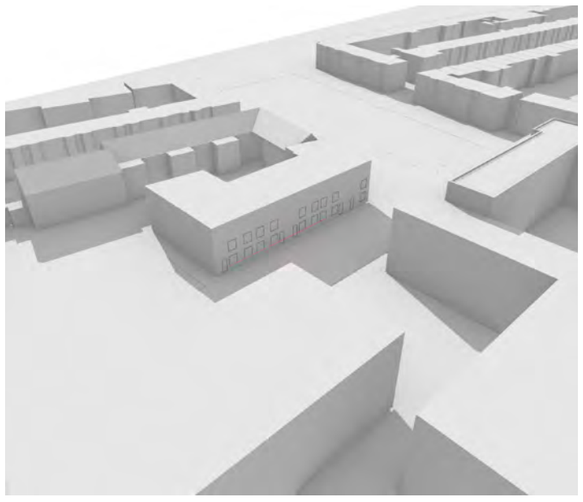
Bestaande situatie 21.04 12:00



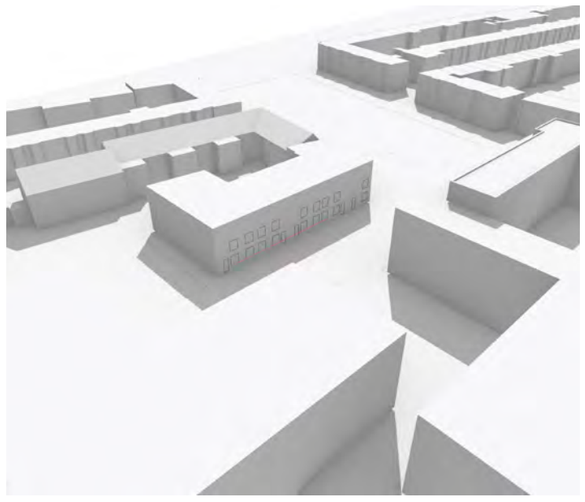
Bestaande situatie 21.04 14:00



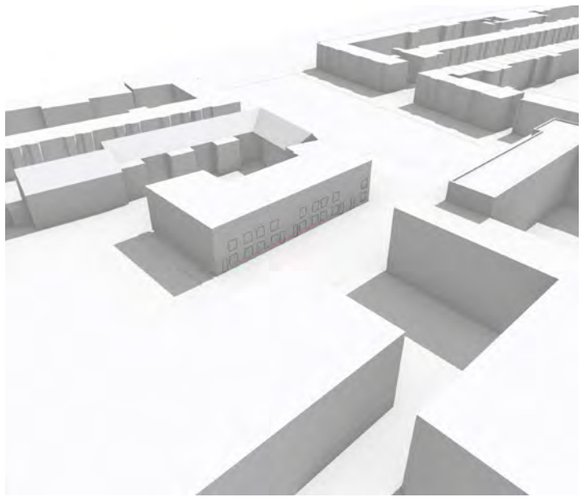
Bestaande situatie 21.04 16:00



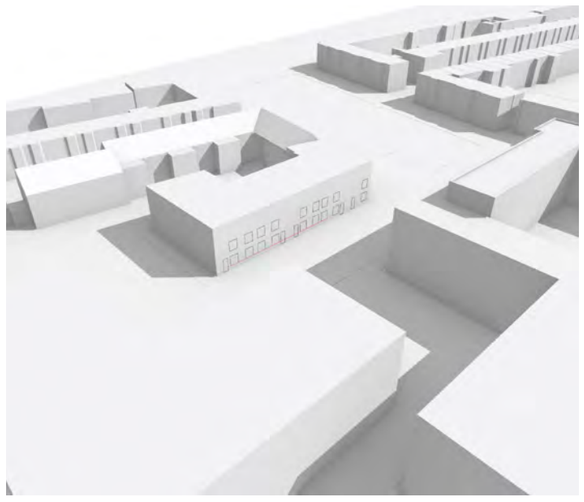
Voorstel 21.04 10:00



Voorstel 21.04 12:00



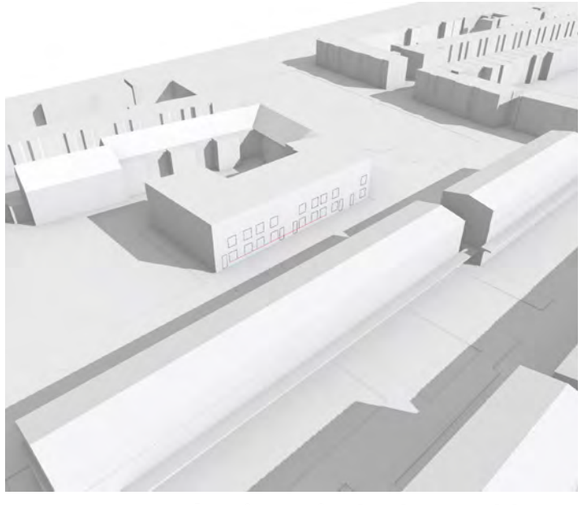
Voorstel 21.04 14:00



Voorstel 21.04 16:00

Schaduw analyse

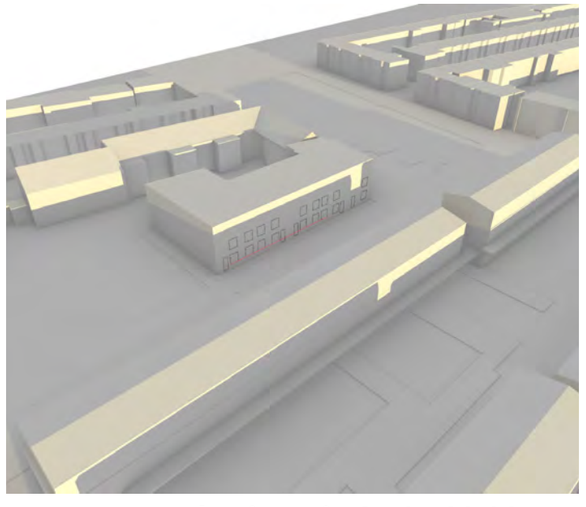
21 APR: 17-20 uur vergelijking



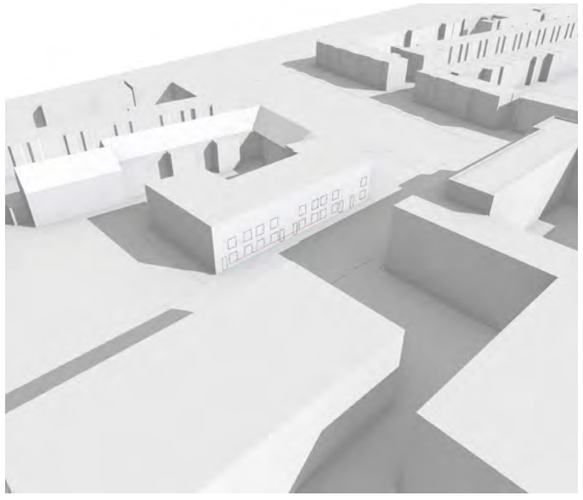
Bestaande situatie 21.04 17:00

Bestaande situatie 21.04 18:00

Bestaande situatie 21.04 19:00

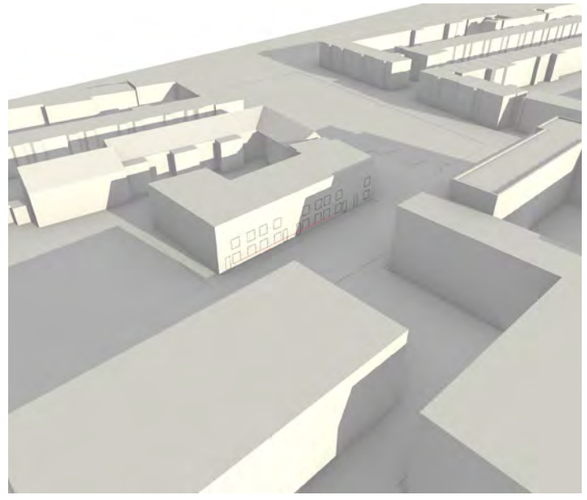


Bestaande situatie 21.04 20:00

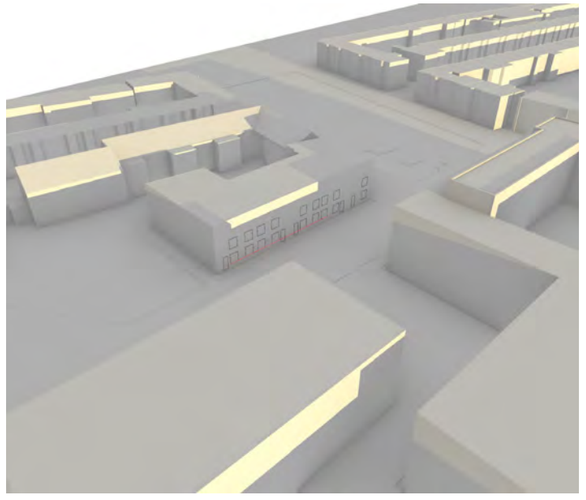


Voorstel 21.04 17:00

Voorstel 21.04 18:00



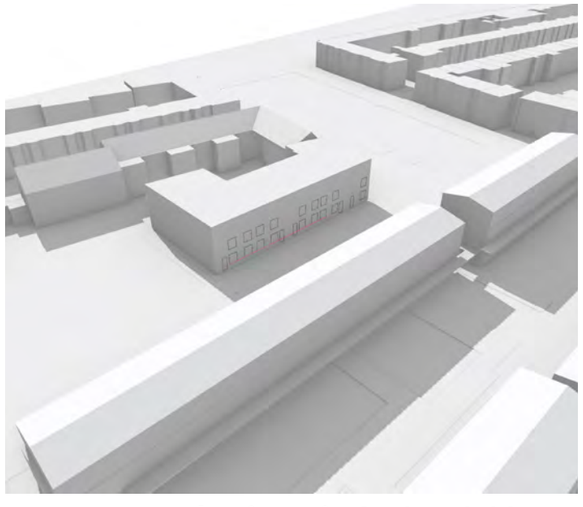
Voorstel 21.04 19:00



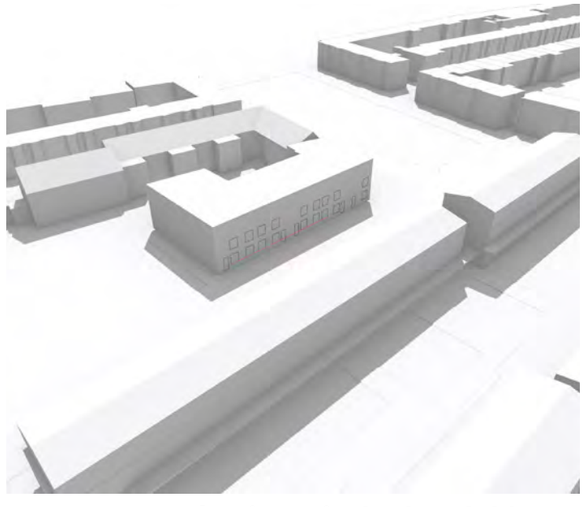
Voorstel 21.04 20:00

Schaduw analyse

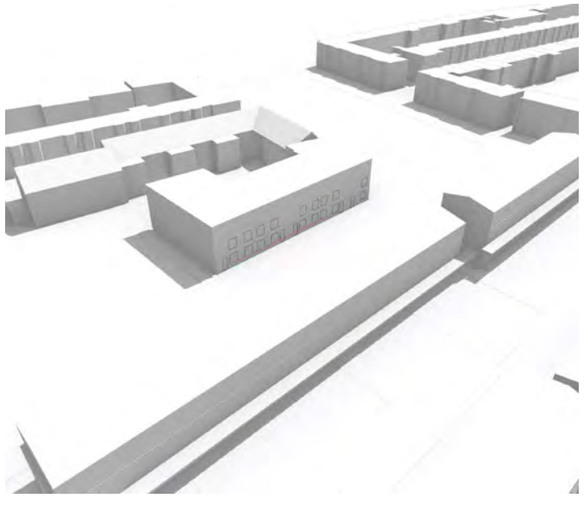
21 MEI: 10 - 16 uur vergelijking



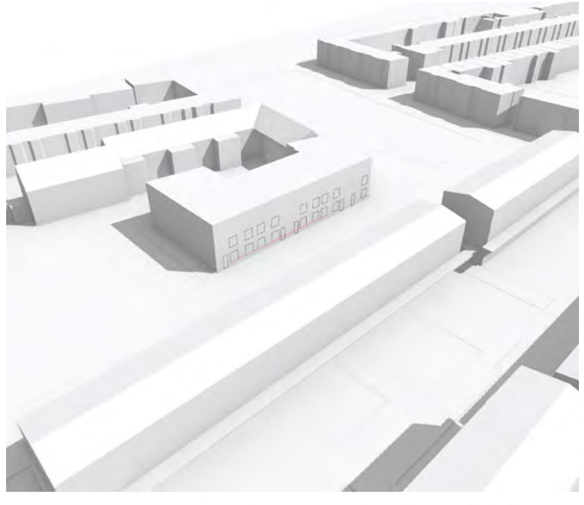
Bestaande situatie 21.05 10:00



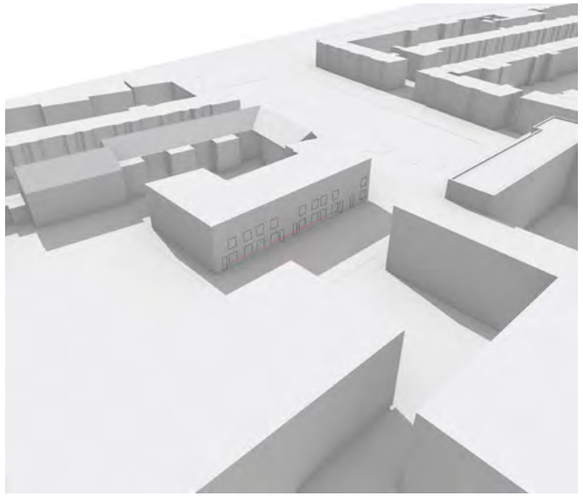
Bestaande situatie 21.05 12:00



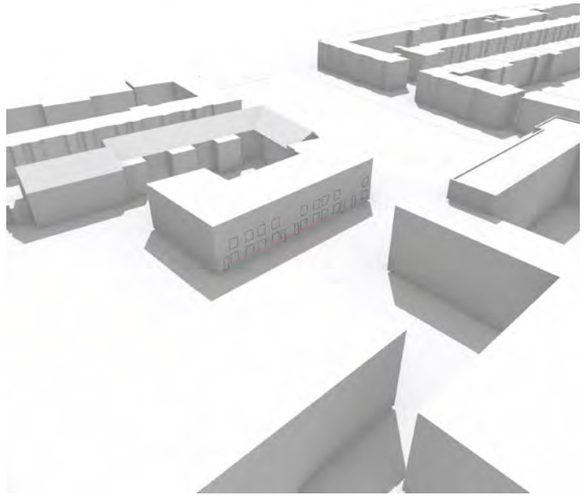
Bestaande situatie 21.05 14:00



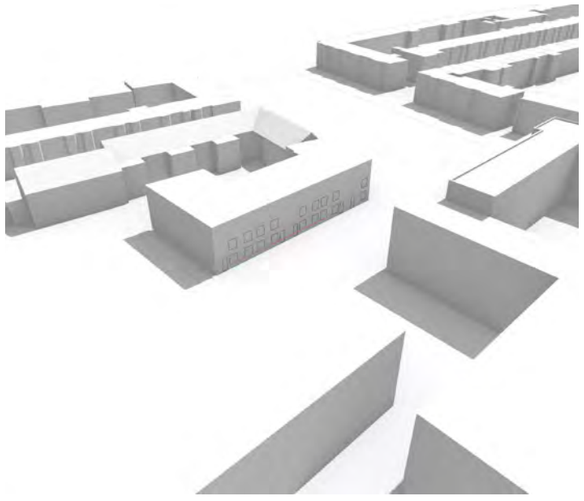
Bestaande situatie 21.05 16:00



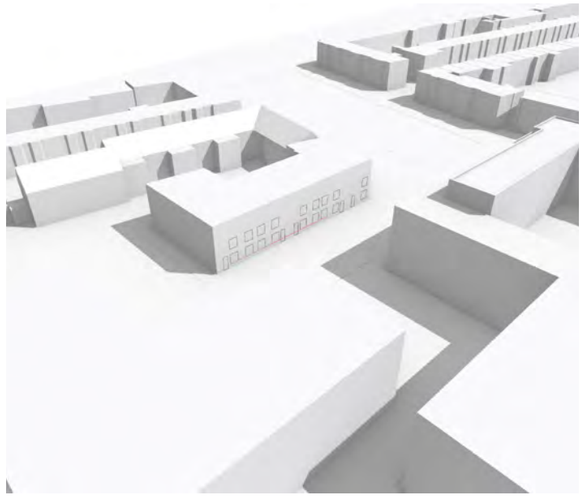
Voorstel 21.05 10:00



Voorstel 21.05 12:00



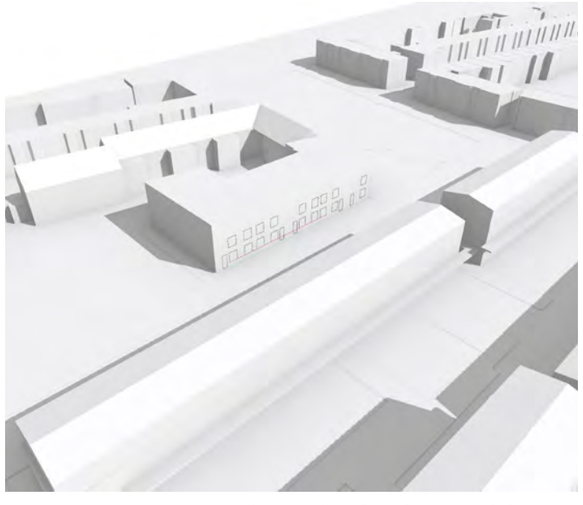
Voorstel 21.05 14:00



Voorstel 21.05 16:00

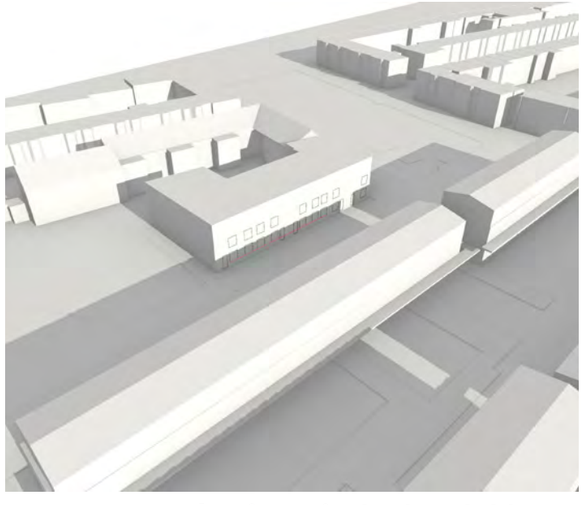
Schaduw analyse

21 MEI: 17-20 uur vergelijking

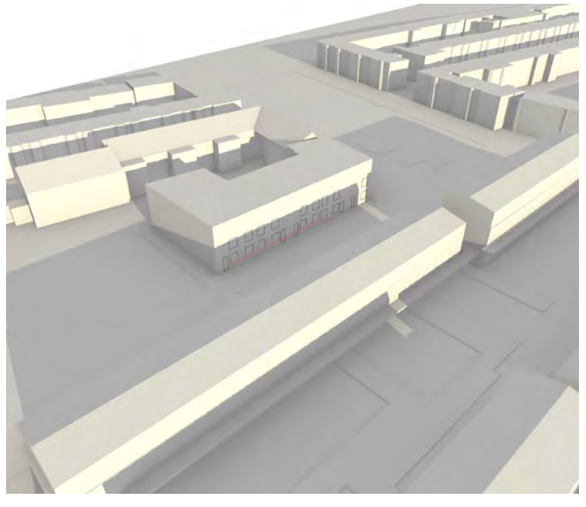


Bestaande situatie 21.05 17:00

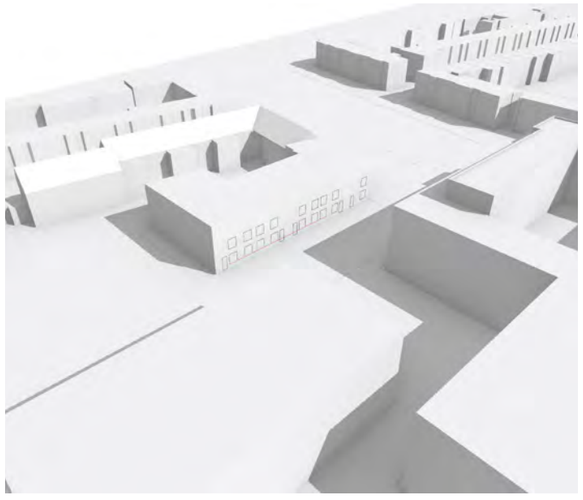
Bestaande situatie 21.05 18:00



Bestaande situatie 21.05 19:00



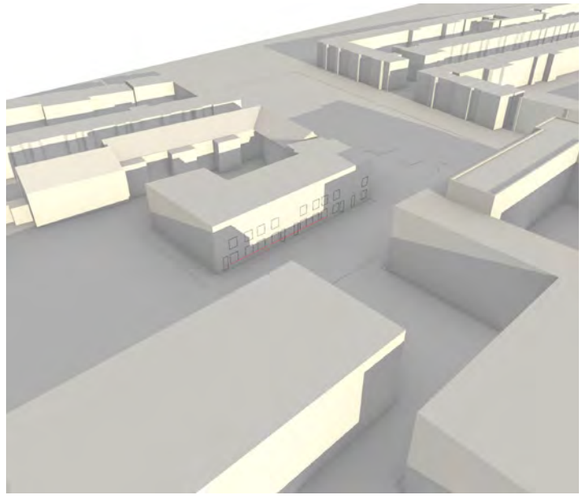
Bestaande situatie 21.05 20:00



Voorstel 21.05 17:00

Voorstel 21.05 18:00

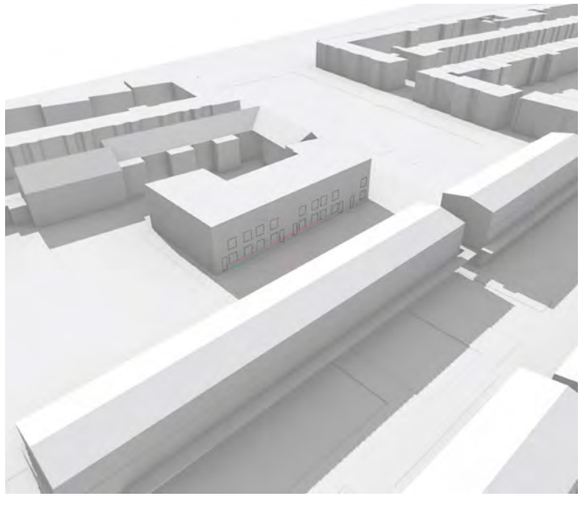
Voorstel 21.05 19:00



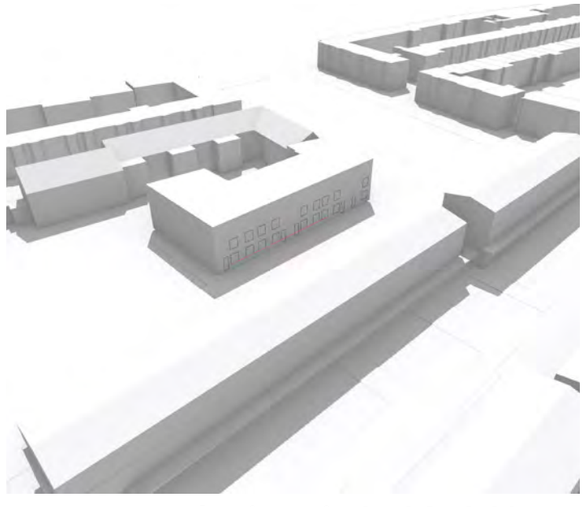
Voorstel 21.05 20:00

Schaduw analyse

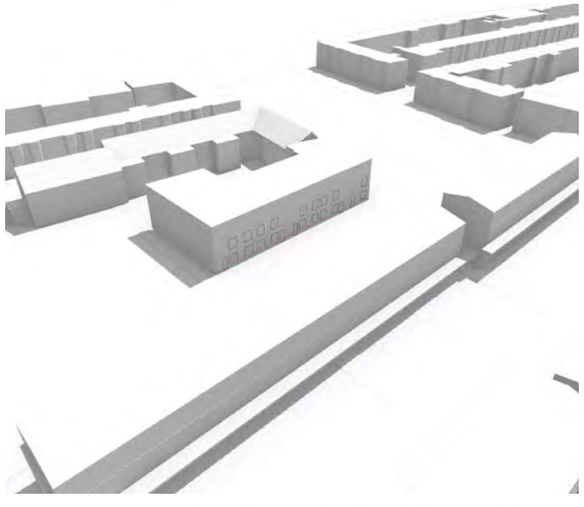
21 JUNI: 10 - 16 uur vergelijking



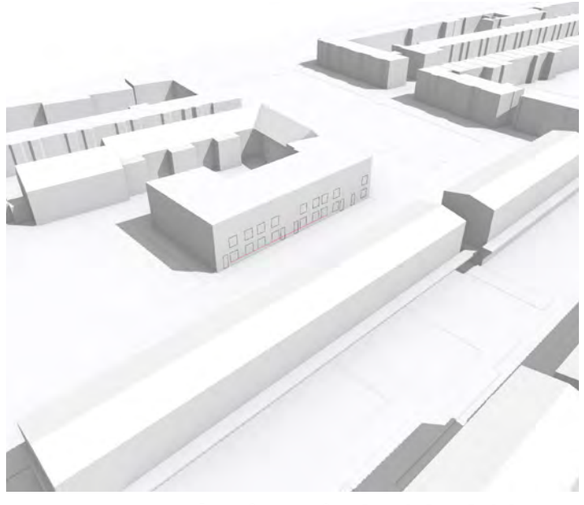
Bestaande situatie 21.06 10:00



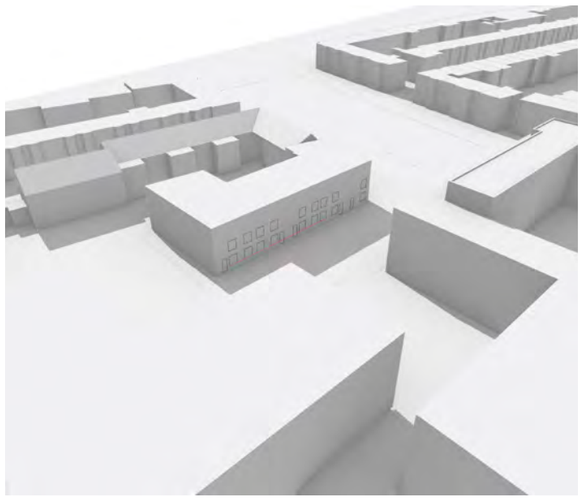
Bestaande situatie 21.06 12:00



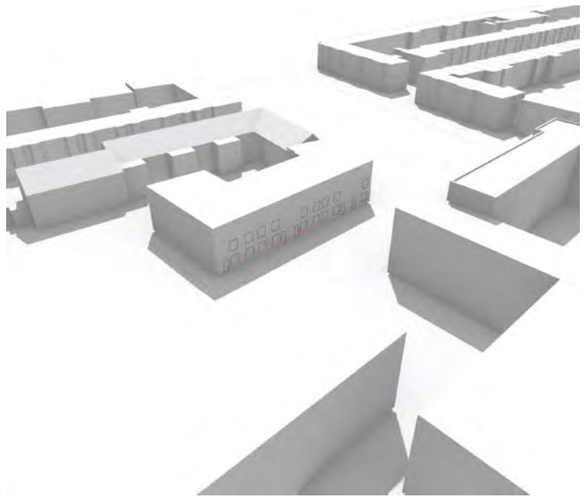
Bestaande situatie 21.06 14:00



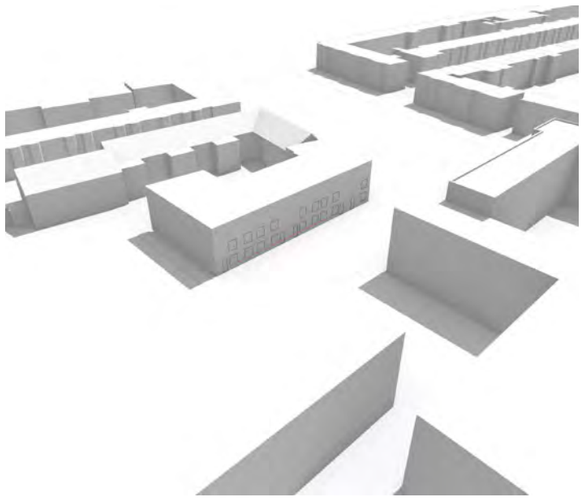
Bestaande situatie 21.06 16:00



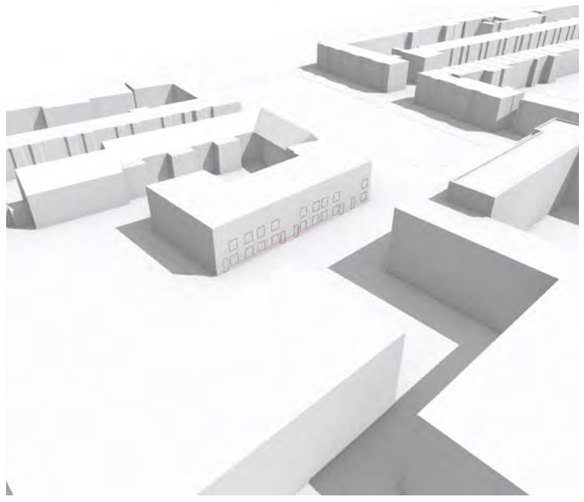
Voorstel 21.06 10:00



Voorstel 21.06 12:00



Voorstel 21.06 14:00

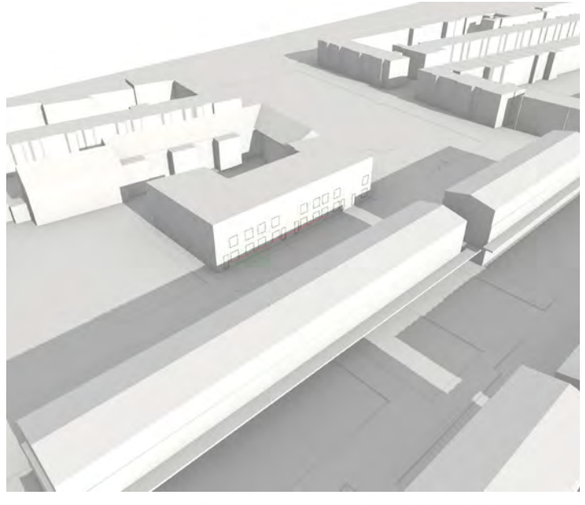


Voorstel 21.06 16:00

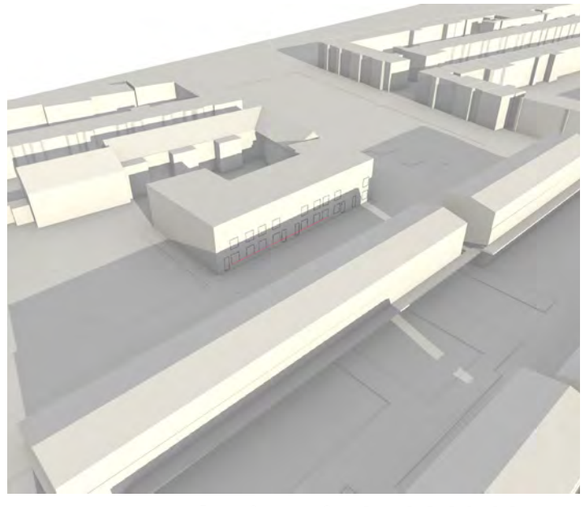
Schaduw analyse

21 JUNI: 18-21 uur vergelijking

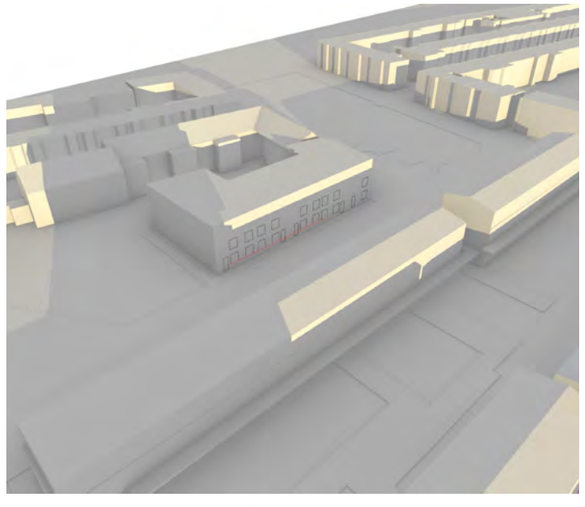
Bestaande situatie 21.06 18:00



Bestaande situatie 21.06 19:00



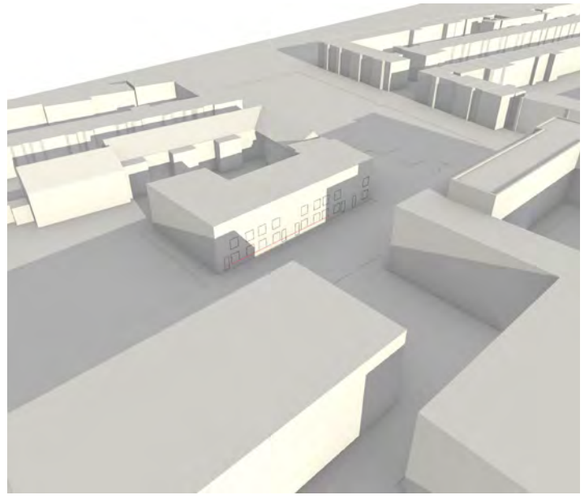
Bestaande situatie 21.06 20:00



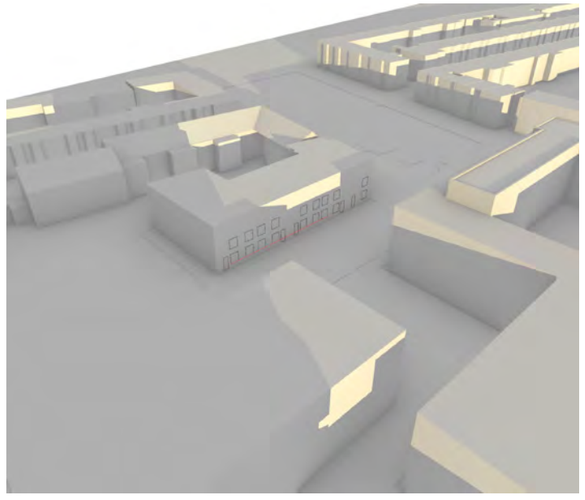
Bestaande situatie 21.06 21:00

Voorstel 21.06 18:00

Voorstel 21.06 19:00



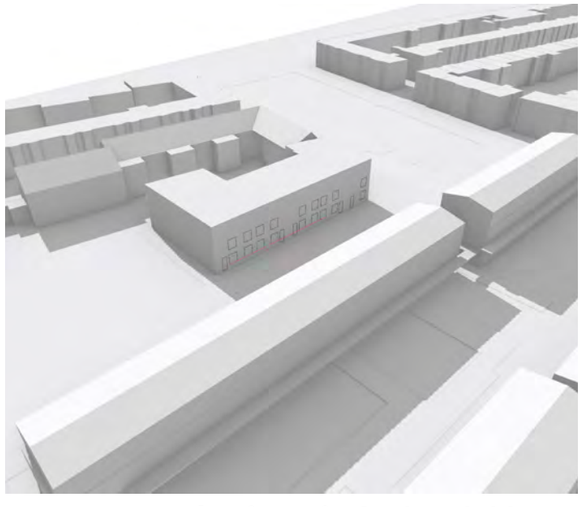
Voorstel 21.06 20:00



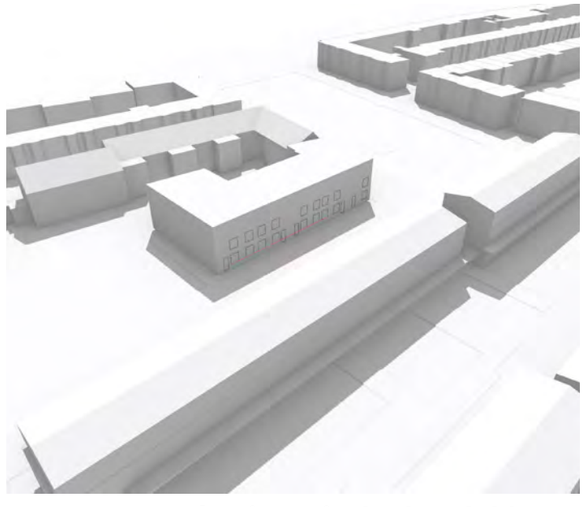
Voorstel 21.06 21:00

Schaduw analyse

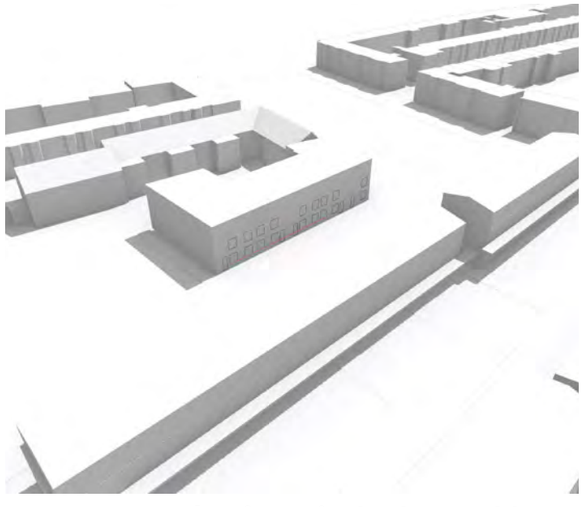
21 JULI: 10 - 16 uur vergelijking



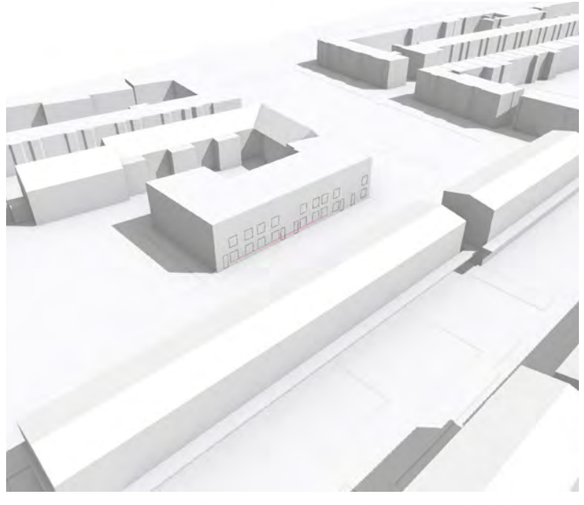
Bestaande situatie 21.07 10:00



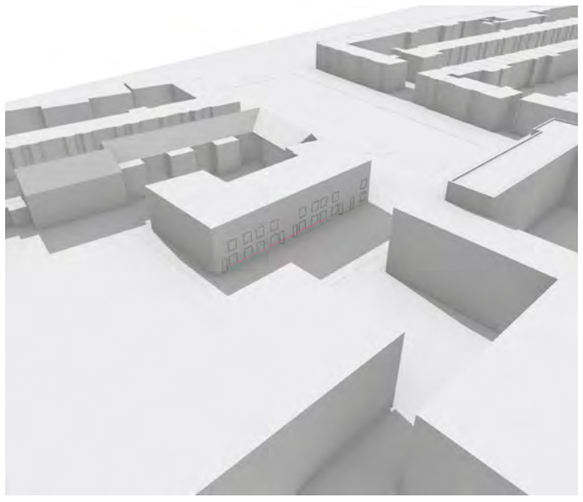
Bestaande situatie 21.07 12:00



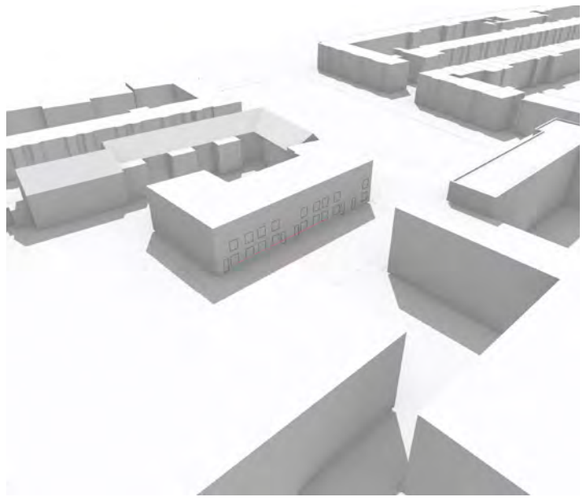
Bestaande situatie 21.07 14:00



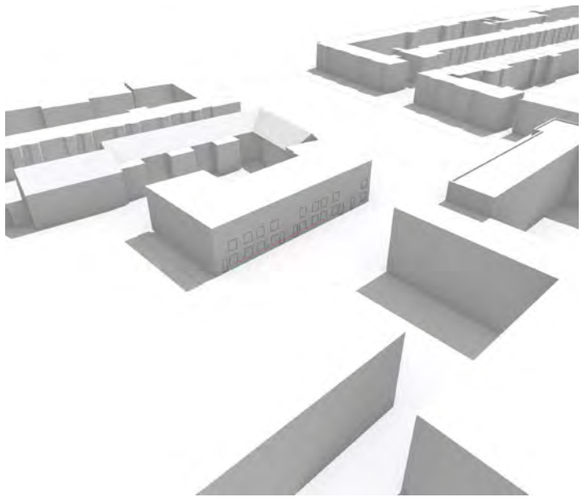
Bestaande situatie 21.07 16:00



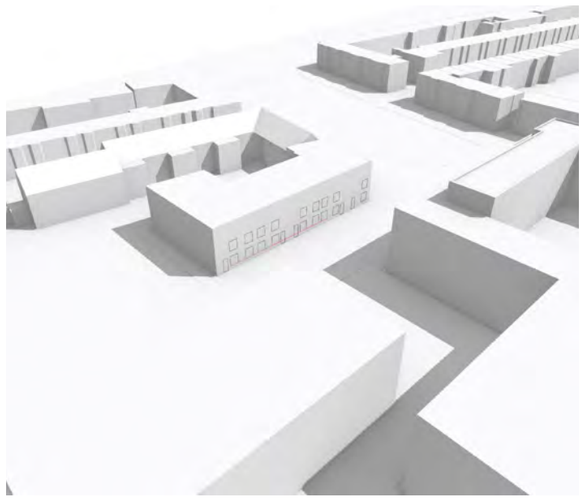
Voorstel 21.07 10:00



Voorstel 21.07 12:00



Voorstel 21.07 14:00

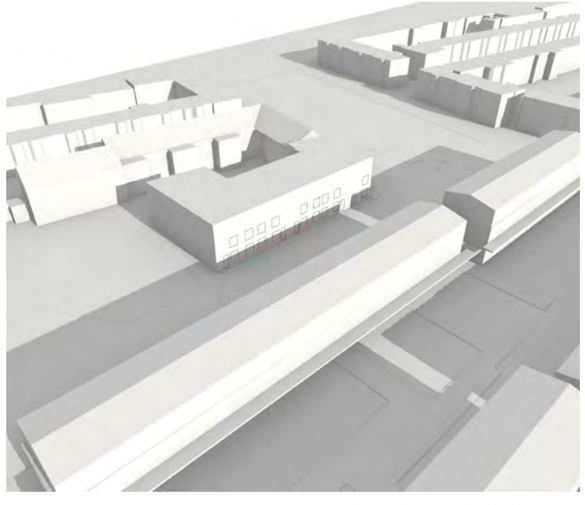


Voorstel 21.07 16:00

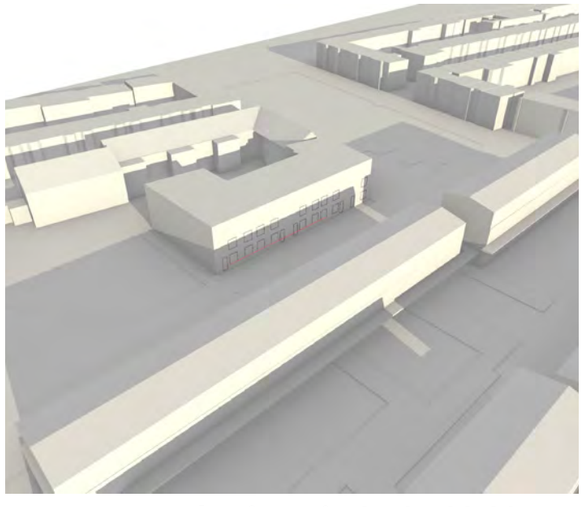
Schaduw analyse

21 JULI: 18-21 uur vergelijking

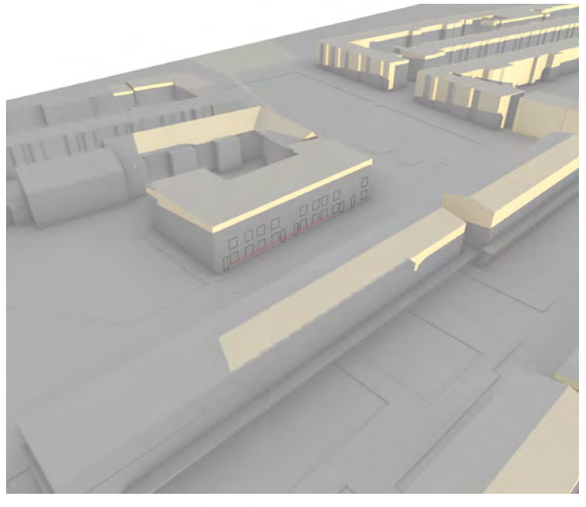
Bestaande situatie 21.07 18:00



Bestaande situatie 21.07 19:00



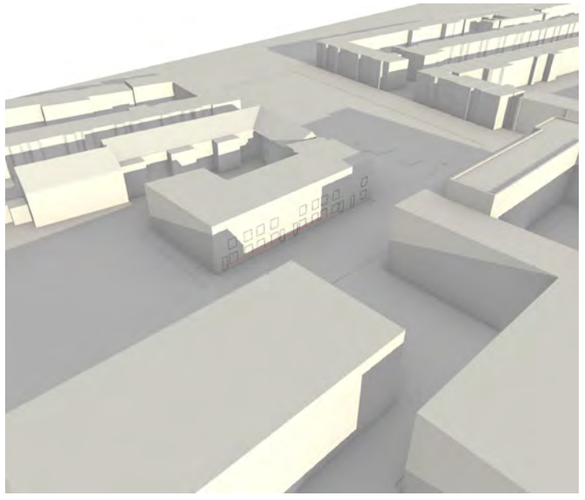
Bestaande situatie 21.07 20:00



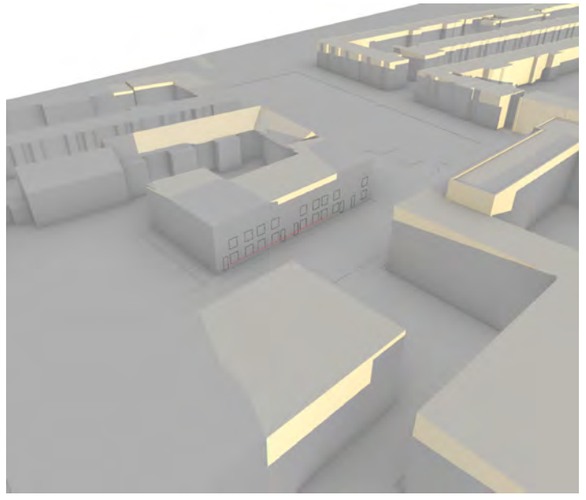
Bestaande situatie 21.07 21:00

Voorstel 21.07 18:00

Voorstel 21.07 19:00



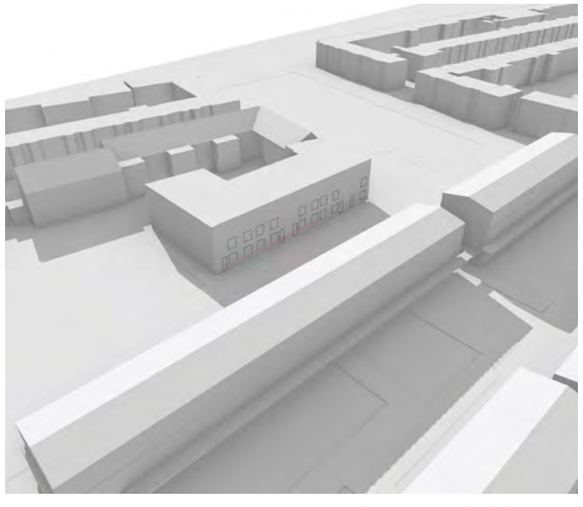
Voorstel 21.07 20:00



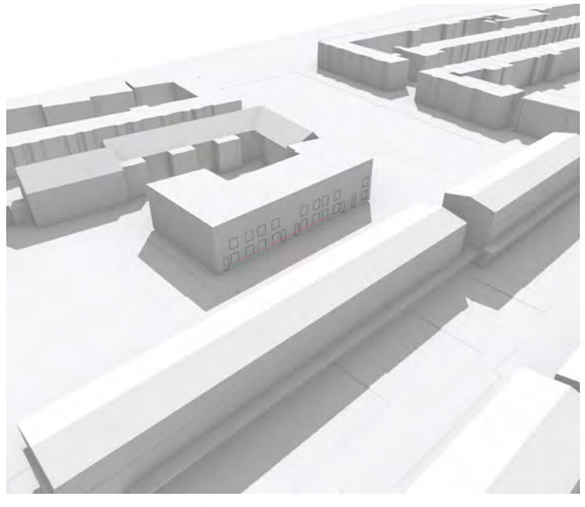
Voorstel 21.07 21:00

Schaduw analyse

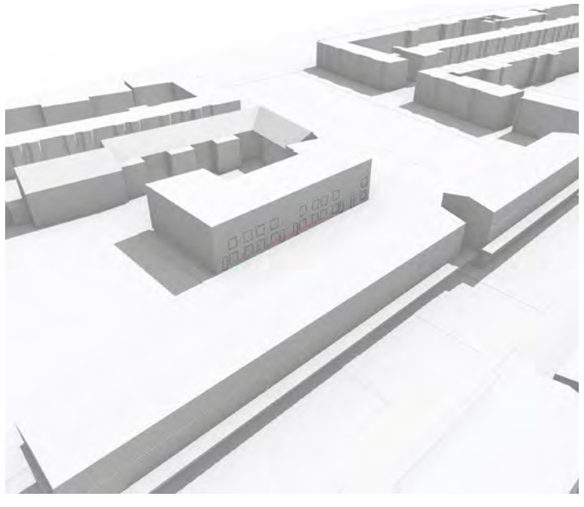
21 AUG: 10 - 16 uur vergelijking



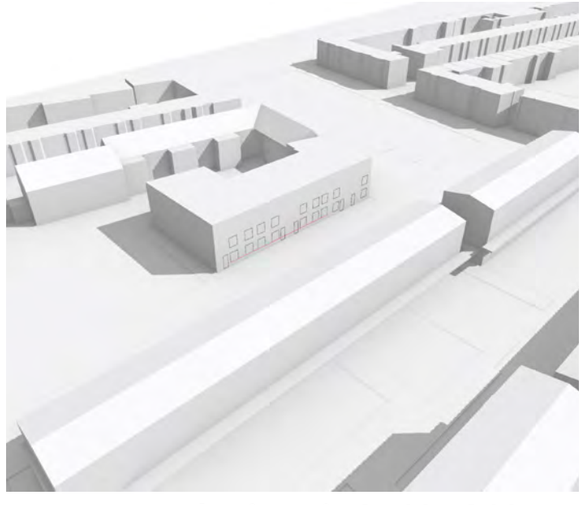
Bestaande situatie 21.08 10:00



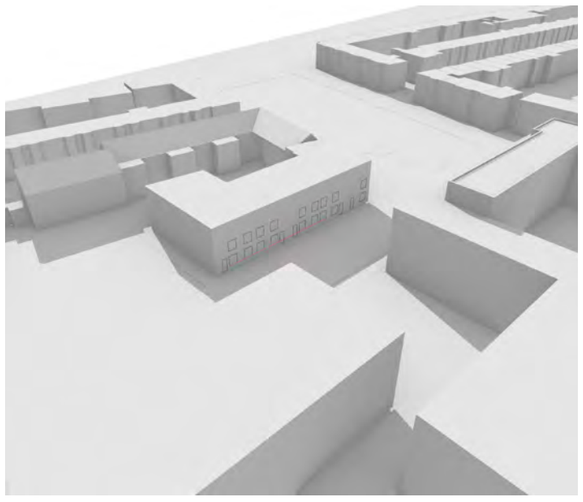
Bestaande situatie 21.08 12:00



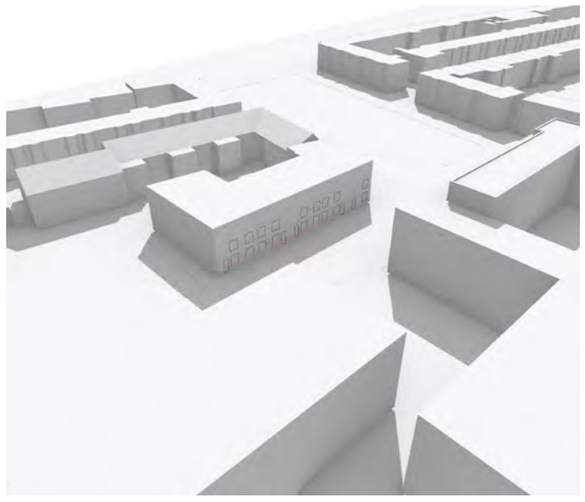
Bestaande situatie 21.08 14:00



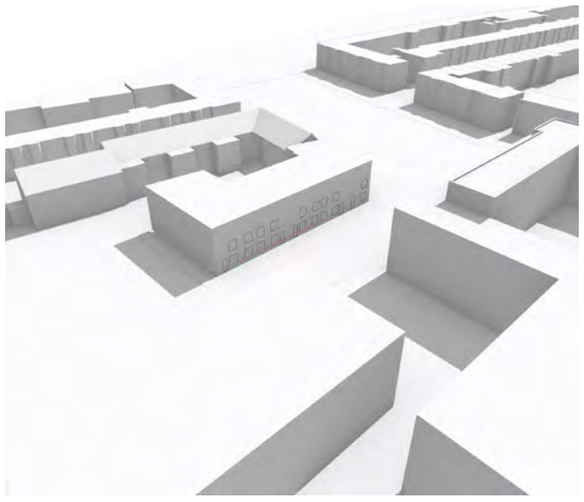
Bestaande situatie 21.08 16:00



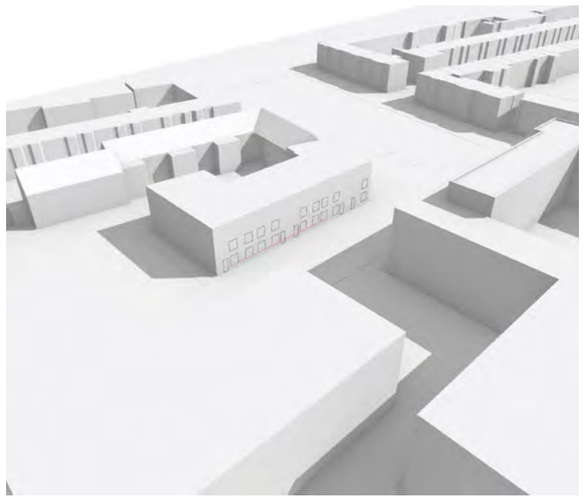
Voorstel 21.08 10:00



Voorstel 21.08 12:00



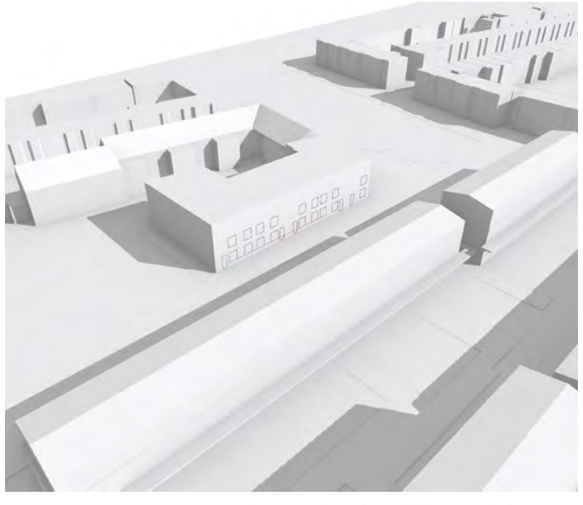
Voorstel 21.08 14:00



Voorstel 21.08 16:00

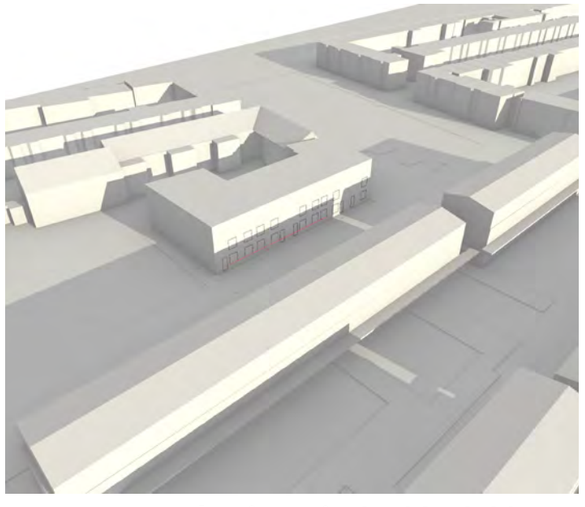
Schaduw analyse

21 AUG: 17-20 uur vergelijking

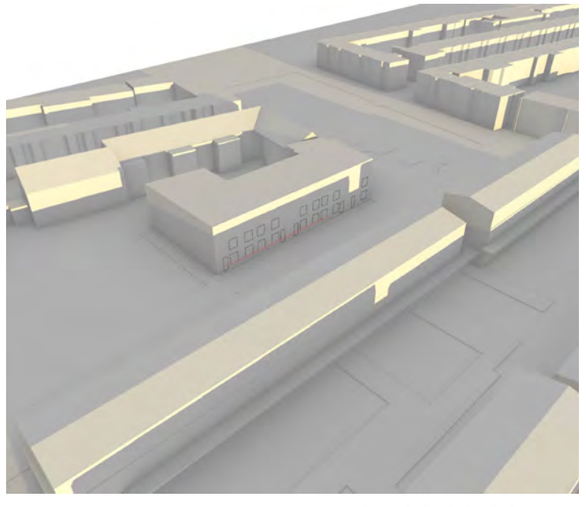


Bestaande situatie 21.08 17:00

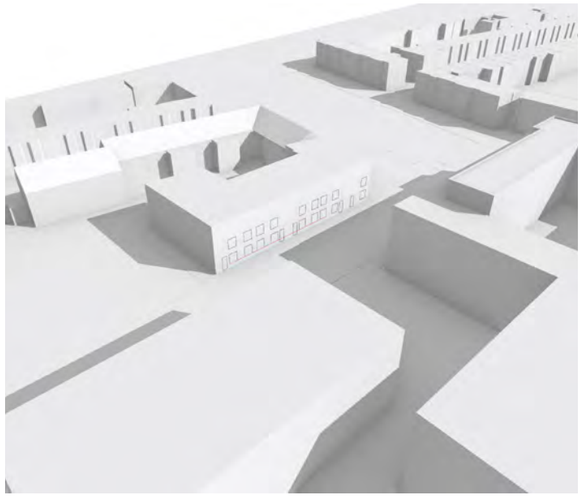
Bestaande situatie 21.08 18:00



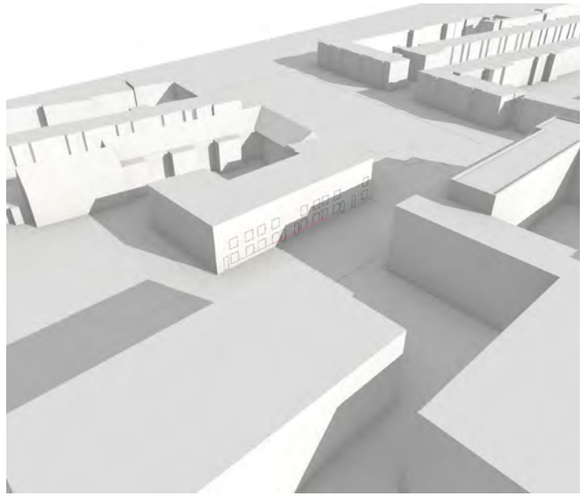
Bestaande situatie 21.08 19:00



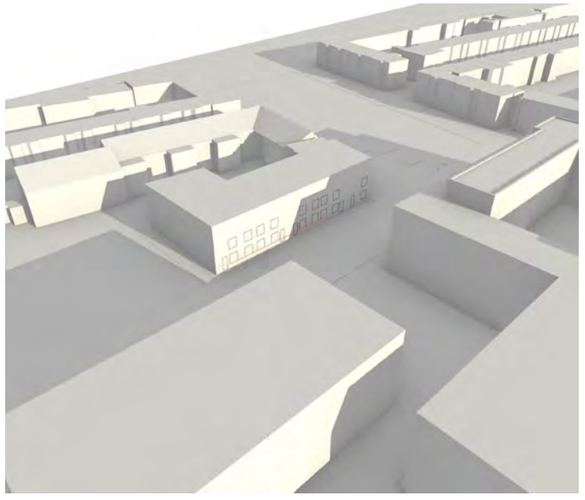
Bestaande situatie 21.08 20:00



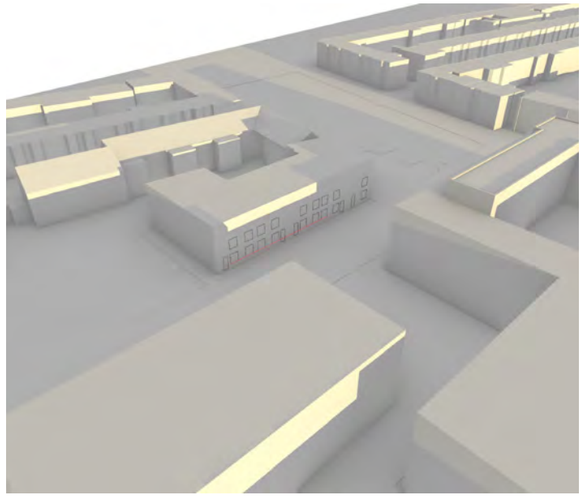
Voorstel 21.08 17:00



Voorstel 21.08 18:00



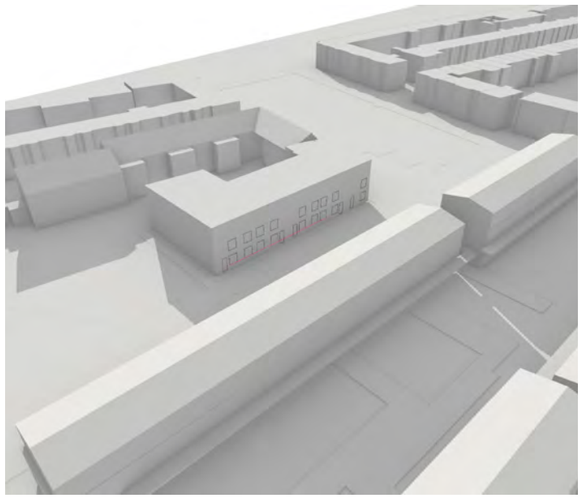
Voorstel 21.08 19:00



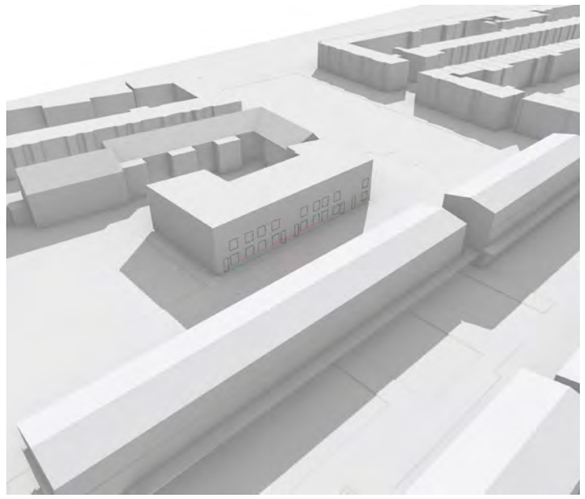
Voorstel 21.08 20:00

Schaduw analyse

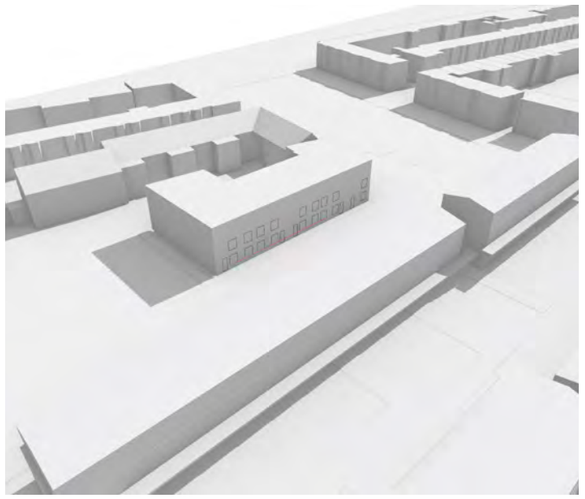
21 SEPT: 10 - 16 uur vergelijking



Bestaande situatie 21.09 10:00

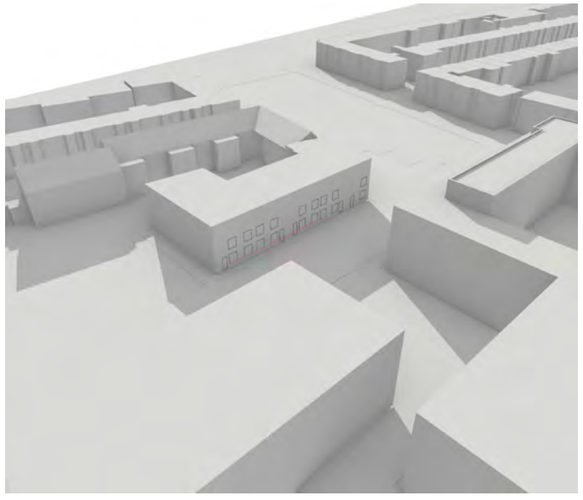


Bestaande situatie 21.09 12:00

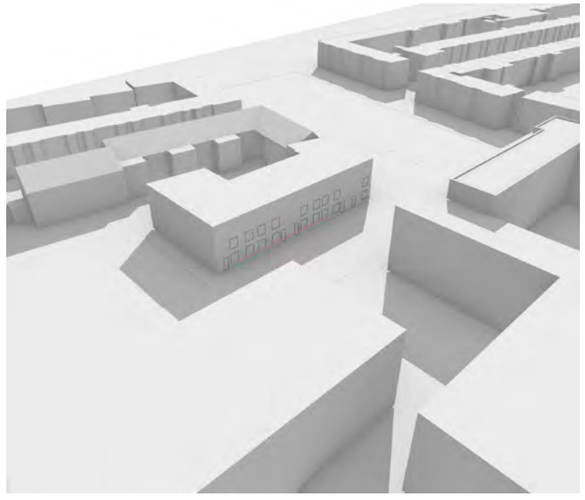


Bestaande situatie 21.09 14:00

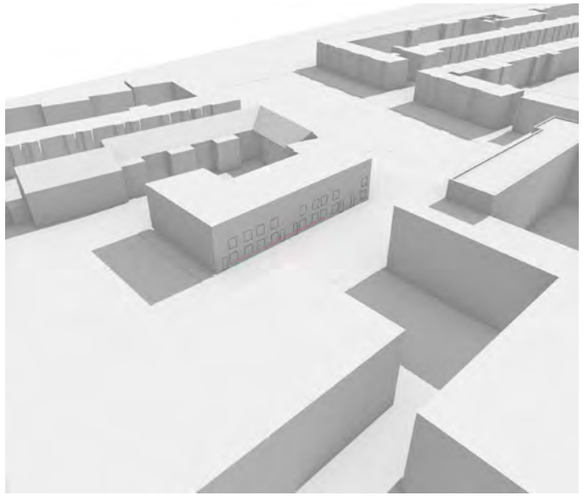
Bestaande situatie 21.09 16:00



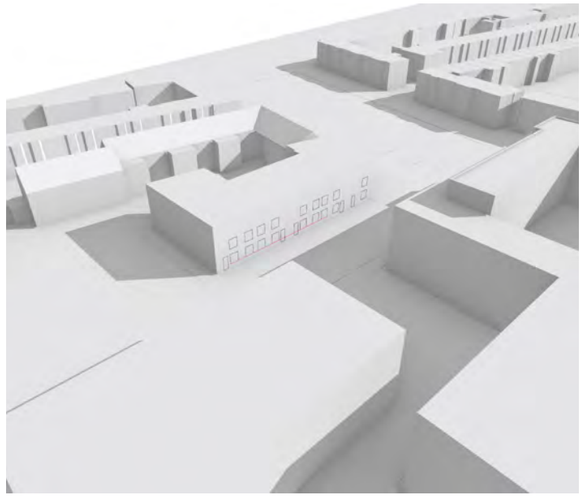
Voorstel 21.09 10:00



Voorstel 21.09 12:00



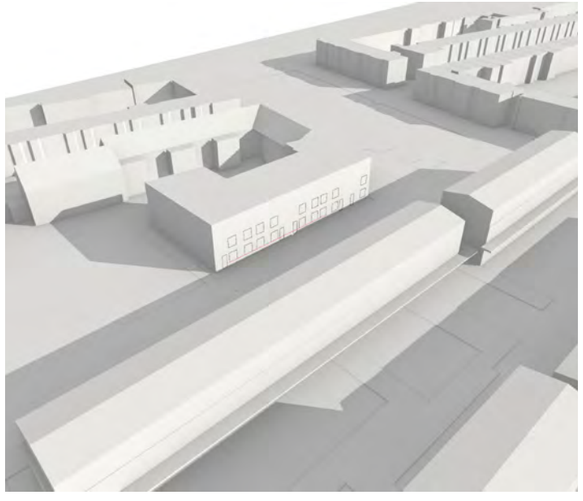
Voorstel 21.09 14:00



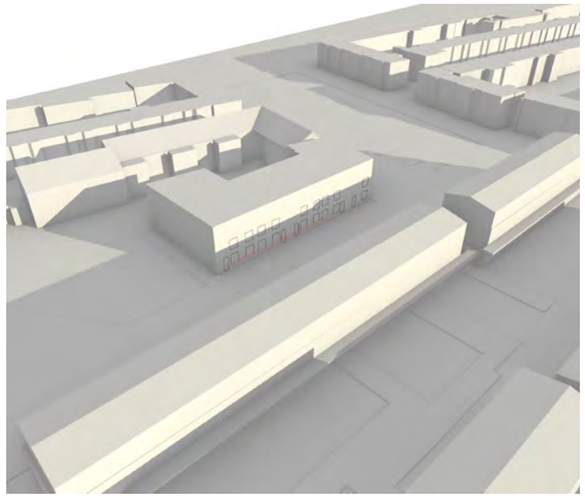
Voorstel 21.09 16:00

Schaduw analyse

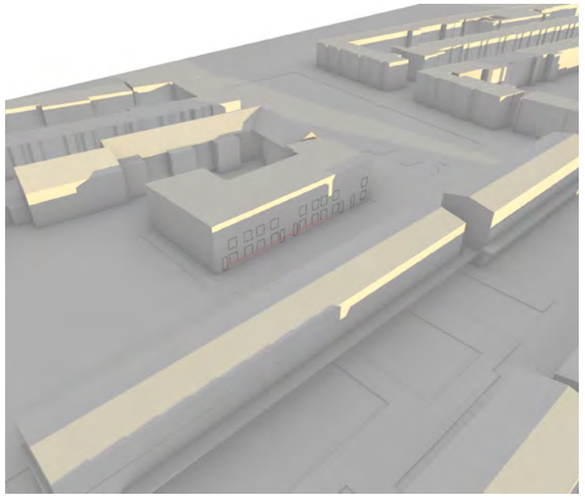
21 SEPT: 17-20 uur vergelijking



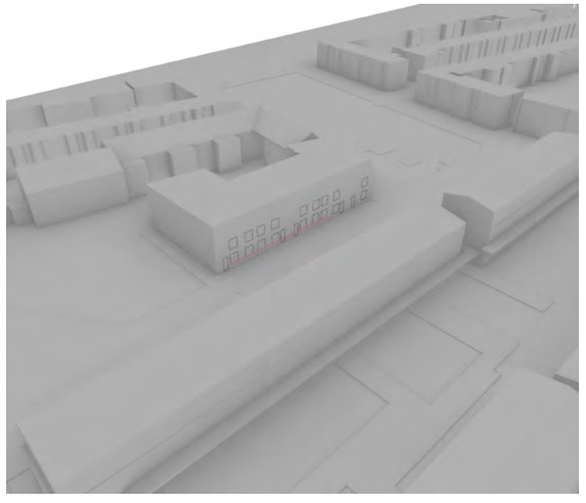
Bestaande situatie 21.09 17:00



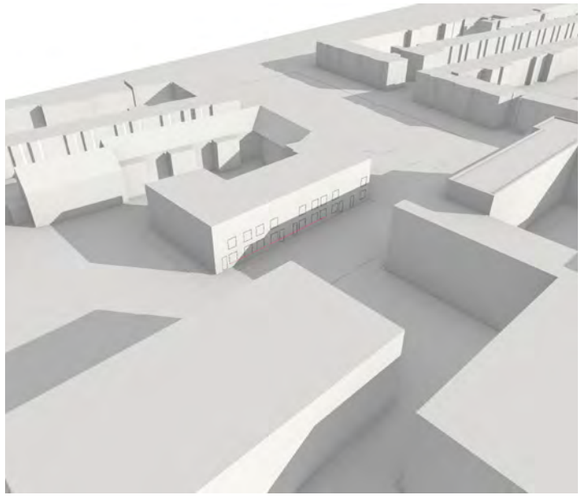
Bestaande situatie 21.09 18:00



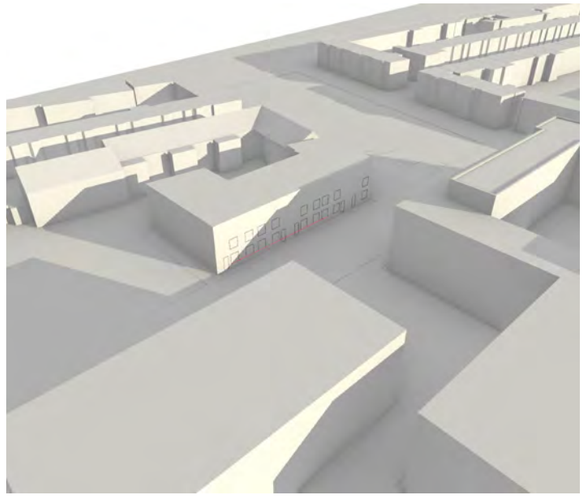
Bestaande situatie 21.09 19:00



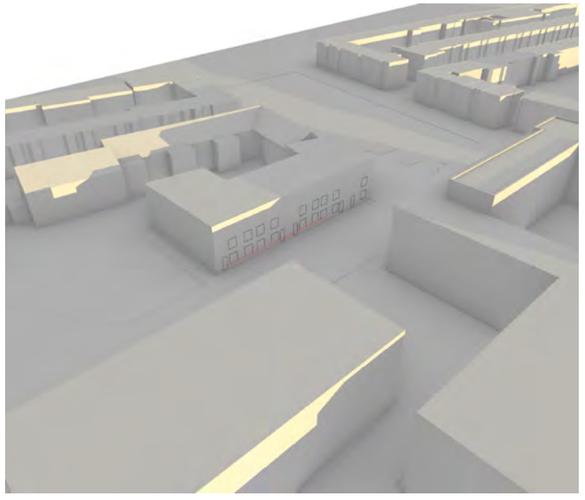
Bestaande situatie 21.09 20:00



Voorstel 21.09 17:00



Voorstel 21.09 18:00

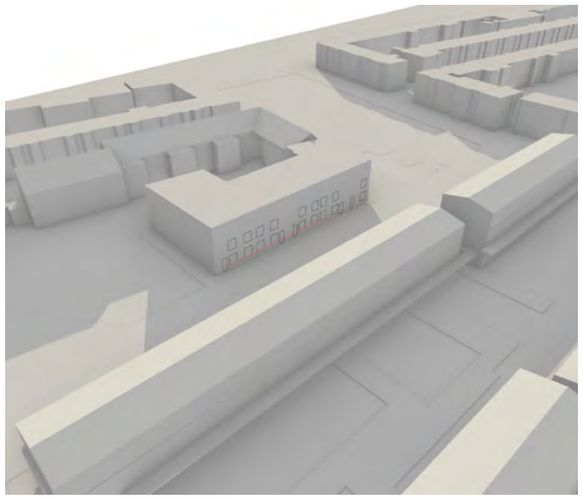


Voorstel 21.09 19:00

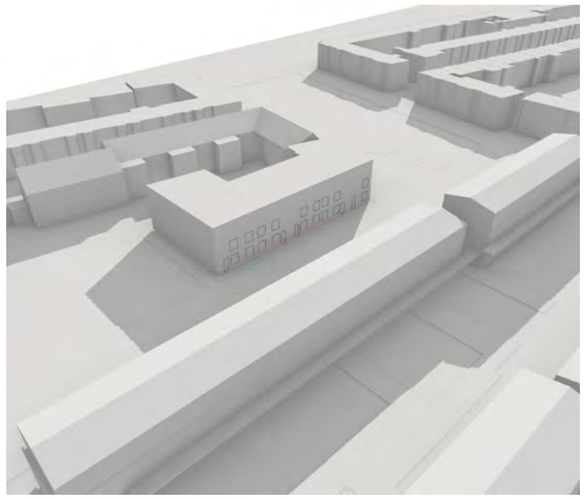
Voorstel 21.09 20:00

Schaduw analyse

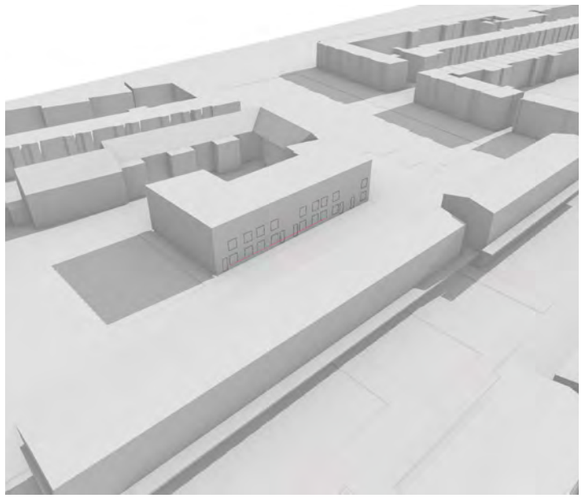
21 OCT: 10 - 15 uur vergelijking



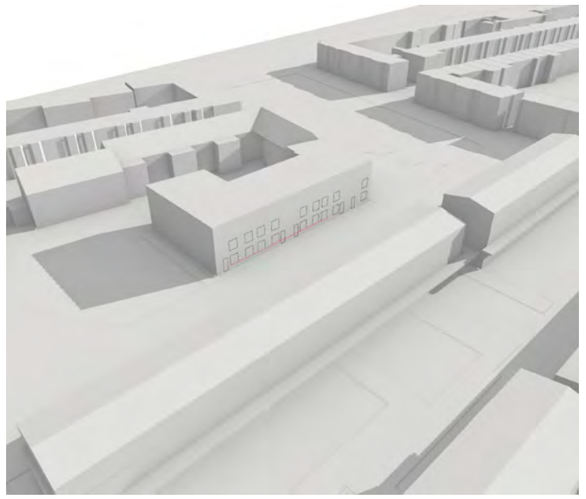
Bestaande situatie 21.10 10:00



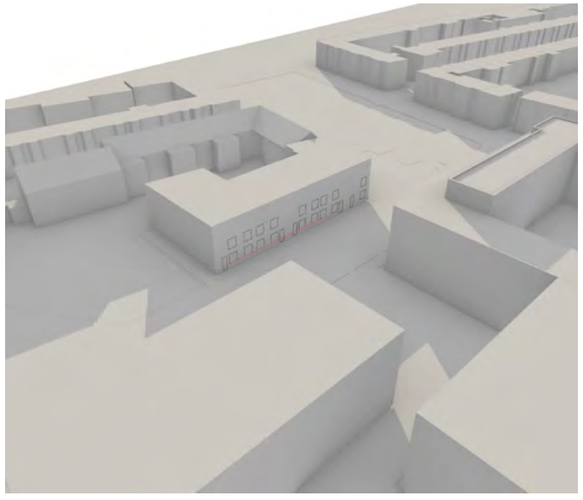
Bestaande situatie 21.10 12:00



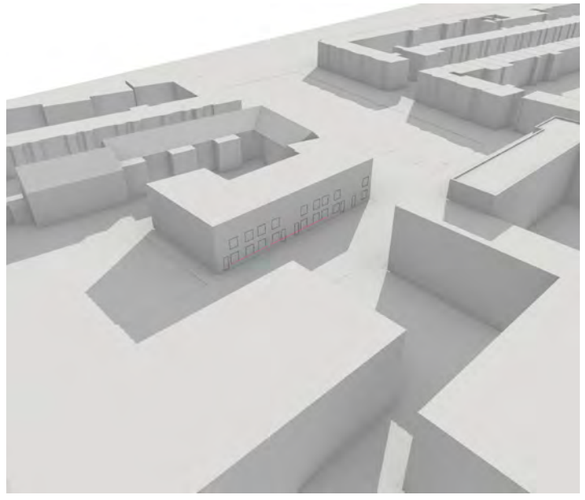
Bestaande situatie 21.10 14:00



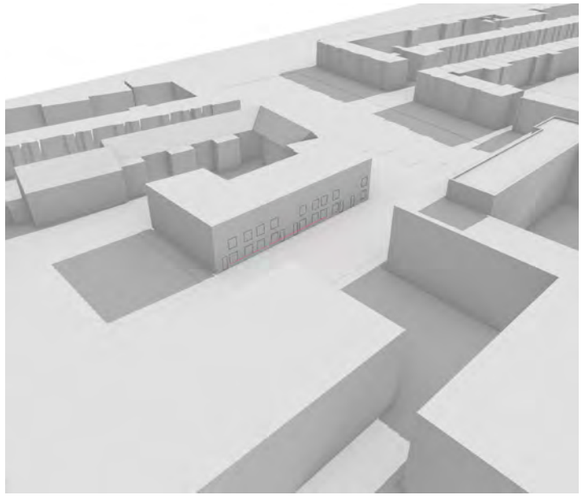
Bestaande situatie 21.10 15:00



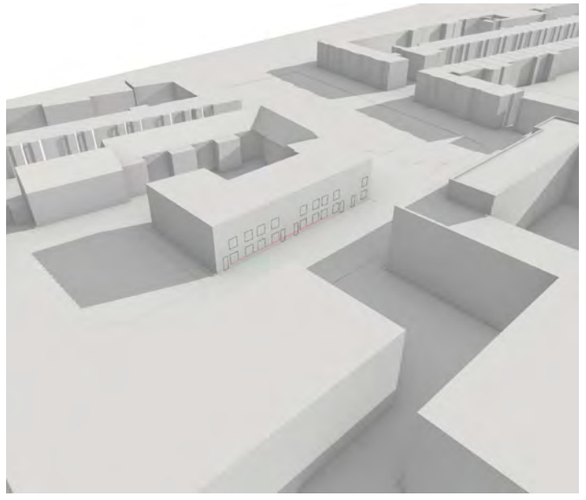
Voorstel 21.10 10:00



Voorstel 21.10 12:00



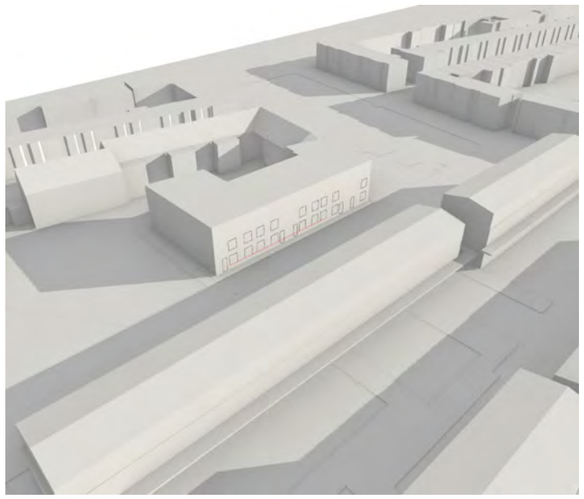
Voorstel 21.10 14:00



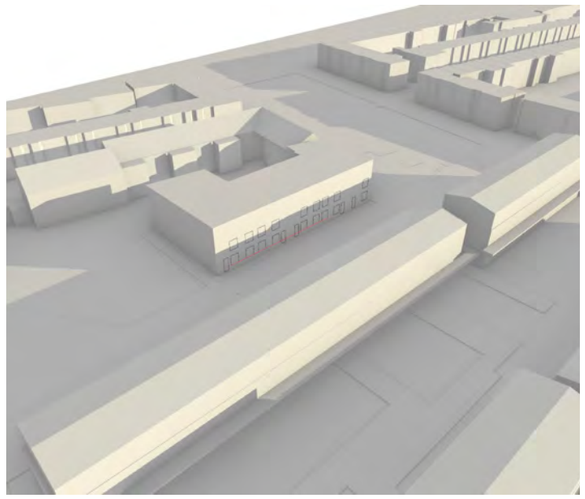
Voorstel 21.10 15:00

Schaduw analyse

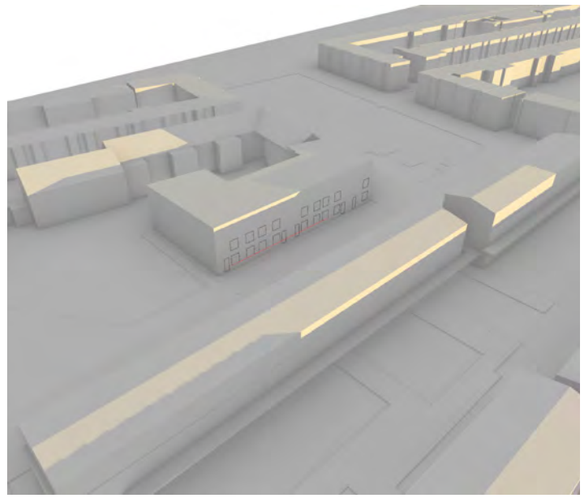
21 OCT: 16-19 uur vergelijking



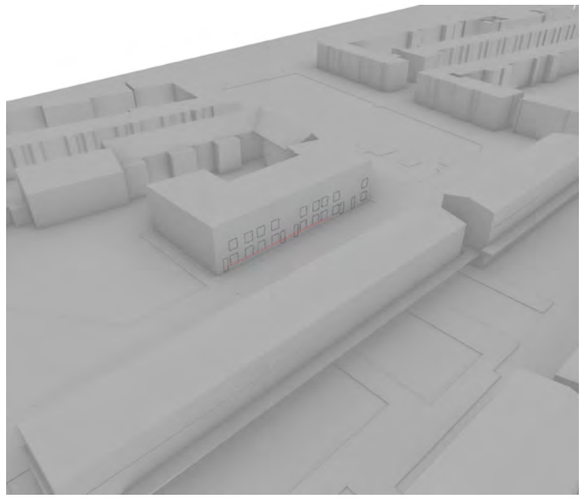
Bestaande situatie 21.10 16:00



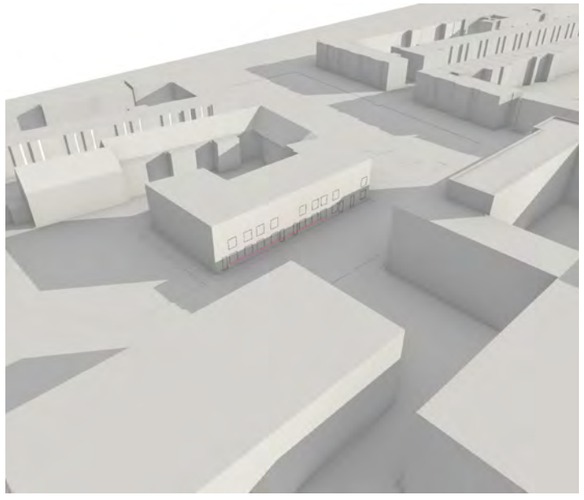
Bestaande situatie 21.10 17:00



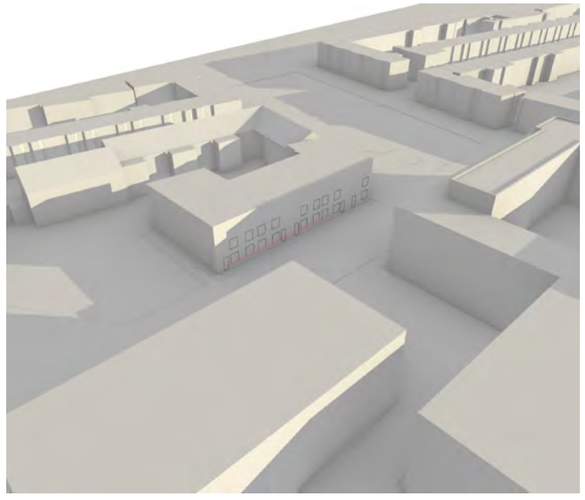
Bestaande situatie 21.10 18:00



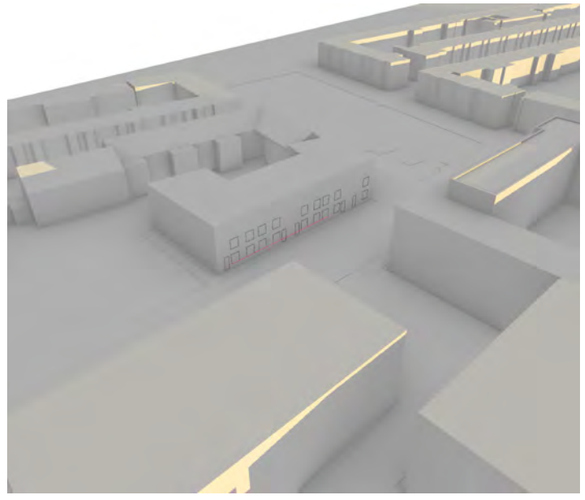
Bestaande situatie 21.10 19:00



Voorstel 21.10 16:00



Voorstel 21.10 17:00



Voorstel 21.10 18:00

Voorstel 21.10 19:00

Gemeente Utrecht

Bezoekadres: Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht
Postadres: Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Telefoon: 030 - 286 00 00

Nieuw Buurland

Stedenbouwkundig Programma van Eisen

Reactienota

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Projectgroep
David Crabbendam
Helen Verouden
Kelvin Toonen
Dion Koens/Marjolein Hillege
Tanja Lazaridis
Onno Heijsman
Ine Esselink
Hans Kriele

Projectmanagement
Gwen van Mossevelde

Opdrachtgever
Karin Sam-Sin Vos / Kim de Leeuw

Grafische realisatie
OntwerpStudioRuimte

Versiedatum
17-05-2021

Bestuurlijke besluitvorming

Inhoudsopgave

Inleiding 4

Reacties op het concept 5

Inleiding

Het SPvE Nieuw Buurland heeft van 23 december 2020 tot en met 31 januari 2021 ter inzage gelegen. Er zijn van 18 partijen reacties gekomen, 14 individuele bewoners en 4 gezamenlijke partijen.

De reacties hebben geleid tot de volgende wijzigingen in de Uitgangpuntenkaart:

1. Het Doth van Flensburgplantsoen is als geheel aangewezen als uit te werken vlek in overleg met omwonenden. Hierbij zal onder andere worden gekeken of de doorgaande weg geheel kan verdwijnen en of afrondende bebouwing wenselijk is.
2. De nieuwbouw aan de Samuel Mullerstraat is 1,5 meter naar achteren geplaatst en de terugliggende 5e laag is daarnaast nog 1,5 meter naar achteren geplaatst.
3. Grenzend aan de bestaande woningen aan de Samuel Mullerstraat wordt een openbare groenstrook van ongeveer één meter breed aangelegd.
4. De ingang van de parkeerplaatsen moet aan de Nolenslaan komen.
5. Duidelijker is aangegeven dat er ook woningen ontsloten moeten worden vanaf de binnenterreinen.

Daarnaast hebben de reacties geleid tot een aantal aanpassingen in het SPvE ter verduidelijking. Ook zijn bezonningsstudies en een inventarisatie van groen toegevoegd.

Reacties op het concept

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 1	Antwoorden Reactie 1
1	In het SPvE wordt op pagina 19 de eerste schets gedeeld van het stukje groen tussen de Dodt van Flensburglaan en de Samuel Mullerstraat. Het lijkt hier het plan te zijn de straat die nu twee delen gras (en bomen) van elkaar scheid bij elkaar te voegen door de straat te verleggen. Op deze tekening lijkt het hier alleen te gaan om een (auto)weg met langs beide zijden een voetpad.Zodra ik echter aan kom op pagina 22, dan valt mij op dat daar in de kleine tekening wel weer parkeer vakken zijn ingetekend langs de verlegde straat (DvFlaan). dit zie je vervolgens ook terug op pagina 29. Ik kan me voorstellen dat de nu al aanwezige parkeerplekken dienen terug te komen om genoeg parkeergelegenheid in de wijk te houden, echter maakt dit voor mij en mijn buren een aanzienlijk verschil wat betreft ons uitzicht.	Of deze parkeerplaatsen nodig zijn voor de parkeerbalans zal blijken als er een bouwinitiatief ligt met daarin de definitieve woningaantallen en typen. Het is niet wenselijk als er geen parkeerplaatsen worden aangelegd mensen hier toch gaan parkeren en zo de doorgang voor bijvoorbeeld hulpdiensten belemmeren. Als blijkt dat dit stuk weg niet nodig is zullen er ook geen parkeerplaatsen worden aangelegd. We nemen al deze vragen mee in de uitwerking van de “vlek” Doth van Flensburgplantsoen.
2	In de Bijeenkomsten die we eerder hebben gehad heb ik ook een idee geopperd. Echter heb ik hier nooit officieel vanuit de gemeenten terugkoppeling op gehad. Wanneer het idee is om het stuk groen voor mijn huis functioneler te maken en een meerwaarde te laten zijn voor onze buurt leek mij het volgende plan een zeer te overwegen plan. Wat als de onderzocht wordt of het mogelijk is deze straat volledig uit het straatbeeld te halen. Wat er dan onderzocht moet worden is de consequentie van de belasting op omliggende straten en voor de input van bewoners die van de straat gebruik maken. Mogelijk is het voor het merendeel van de wijk voldoende als er enkel een fietspad door het parkje loopt.	Het is een interessante optie die we graag willen onderzoeken. Hiervoor is het echter nodig om te weten hoe de straat nu wordt gebruikt en wat de verkeerskundige gevolgen zouden zijn voor de omliggende wegen. Op dit moment voeren we in verband met COVID geen verkeerstellingen uit. Zodra dit mogelijk is kunnen we het onderzoek opstarten. Als blijkt dat het verkeerskundig mogelijk is om dit stuk straat te verwijderen zal hierop participatie met de buurt plaats moeten vinden om te kijken of dit ook gedragen wordt. We nemen al deze vragen mee in de uitwerking van de “vlek” Doth van Flensburgplantsoen.
3	Naast de verandering in de weg, parkeervakken en indeling viel me op bladzijde 51 op dat er een extra tweetal bonen geplant zal worden in het stukje groen voor mijn huis. Dit strookje groep wordt onderhouden door Mitros en is niet heel bijzonder echter staan er wel twee mooie struiken. Uitgerekend deze twee struiken, die zorgen voor de body zullen worden vervangen door bomen op de tekening. Vermoedelijk zijn deze bomen nog jong en veel kaler dan wat er nu staat. Ook dat zou ik graag willen bespreken. Vanuit het perspectief vanuit mijn bovenburen zou ik daar nog aan toe kunnen voegen dat een boom hun uitzicht wellicht ook alleen maar zou belemmeren en zij hebben geen buiten.	De huidige en te kappen bomen in de binnentuin moeten worden gecompenseerd in en buiten het plangebied. Op de huidige tekeningen zijn de nieuw te planten bomen indicatief aangegeven. De definitieve uitwerking moet nog worden bepaald. Hierbij zal voor zover mogelijk rekening worden gehouden met de gemaakte opmerkingen. Bij de uitwerking van het FO naar het VO zal in overleg met bewoners worden gekeken naar de herinrichting van groen rondom de Dodt van Flensburglaan. We nemen al deze vragen mee in de uitwerking van de “vlek” Doth van Flensburgplantsoen.

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 2	Antwoord reactie 2
4	Wij hebben het wijkbericht gelezen over de nieuwbouw plannen van het Nieuwe Buurland nou is onze vraag worden er ook rolstoel toegankelijke woningen gebouwd.	De gemeente Utrecht is niet degene die de woningen uiteindelijk zal bouwen maar wel eisen aan de te bouwen woningen stelt, In dit SPvE staan deze eisen aan de bouwer (Mitros). Over het woningbouwprogramma staat op pagina 20: • Alle appartementen worden als levensloopgeschikte woning ingericht. Een woning wordt aangemerkt als levensloopgeschikt als een bewoner (slecht ter been) zonder specifieke voorzieningen van alle functies gebruik kan maken en zelfstandig kan wonen: toegang tot woongebouw, verkeersruimten, lift, sanitaire voorzieningen, woon- en eetkamer, slaapkamer en buitenruimte. Ook woningen die door middel van simpele, niet-kostbare aanpassingen levensloopgeschikt te maken zijn, worden tot deze categorie gerekend; • Vanwege de vraag naar rolstoeltoegankelijke woningen is het mogelijk grotere woningen geschikt te maken voor zelfstandige bewoning door een rolstoelgebruiker; Omdat er nog geen bouwplan is, is op dit moment ook nog niet aan te geven waar en hoeveel woningen het betreft.
	Reactie 3	Antwoord reactie 3
5	Kunt u aangeven wat de maximale goot- en dakhoogte mag zijn van het blok met 5 bouwlagen. En is er een heldere reden om juist daar 5 bouwlagen te plaatsen ipv de noordzijde.	De exacte toegestane bouwhoogte zal in het bestemmingsplan worden vastgelegd dat volgt op het Stedenbouwkundig programma van eisen. Dit zal mede afhankelijk zijn van bijvoorbeeld de op dat moment geldende (wettelijke) eisen over plafondhoogtes en hoe hoog de drempel van de voordeur boven de stoep moet liggen. Het aantal bouwlagen wordt aangegeven op pagina 19 van het SPVE. Globaal kunt u uitgaan bij woningen van 3 meter per woonlaag, dus 5 verdiepingen zal ca.15 meter hoog zijn. De 5e verdieping die wordt voorgesteld is terugliggend ten opzichte van de 4 onderste verdiepingen. Dus vanaf de straat minder zichtbaar. Er wordt niet gekozen voor deze hoogte aan de Slotemaker de Bruïnestraat- zijde omdat de bestaande woningen hier dan teveel zonlicht verliezen ten opzichte van de huidige situatie (de nieuwe woningen komen ten zuiden van deze woningen en dat geeft meer schaduw dan nieuwe woningen aan de noordkant).

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 4	Antwoord reactie 4
6	Mijn reactie (zonder dat ik dus de plannen heb gezien) gaat over het groenveldje op de hoek van de samuel mullerstraat en de dodt van flensburglaan. (het groenveldje achter de everard foeckstraat 16 tot en met 18). Mijn wens is dat dit groenveldje blijft bestaan en niet bebouwd wordt. Welke redenen heb ik daarvoor? Allereerst zijn er in onze omgeving al heel weinig groenveldjes (bijna geen). Voor het milieu is het beter dat dit groenveldje blijft bestaan ipv volbebouwd te worden. Ten tweede wordt dit groenveldje intensief gebruikt door onze buurt. Heel veel kinderen spelen erop, veel jongeren zonnen er en volwassenen picknicken er. Andere parkjes of pleinen gaan nog intensiever gebruikt worden, als je dit groenveldje wegneemt. En die zijn al zo druk, zeker in het afgelopen jaar met corona. Ten derde gaan er door dit plan meer huizen komen en dus ook meer mensen in de buurt. Dat betekent nog intensiever gebruik van pleinen, parkjes en groenveldjes. De noodzaak om dit groenveldje te behouden wordt groter.	Bebouwing aan de rand van het Dodt van Flensburgplantsoen zorgt voor een heldere afkadering van de ruimte en ogen op het plantsoen. Omdat we de inrichting van het vergrootte Doth van Flensburgplantsoen graag in overleg met de omwonenden willen doen hebben we de vlek waar we over nadenken nu vergroot. Eventuele bebouwing en welke functie dit moet krijgen zal dan in dat kader worden bepaald.
	Reactie 5	Antwoord reactie 5
7	Na het zien van de filmpjes over de plannen voor Nieuw Buurland heb ik de volgende vraag. Het aantal geplande parkeerplaatsen op straat wordt 130 (gebaseerd op het huidige aantal woningen (150); dat is een factor 0,87. De rest van de parkeerplaatsen moet ondergronds worden gerealiseerd.Als we uitgaan van 250-285 woningen zou dat betekenen dat er in totaal 0,87 x 232 (gemiddelde) = 202 parkeerplaatsen nodig zijn. Dat zou betekenen dat er zeker 72 ondergrondse parkeerplaatsen nodig zijn.Kunt u aangeven of dit aantal ook gerealiseerd gaat worden.	Het berekenen van het benodigde aantal parkeerplaatsen is afhankelijk van het aantal en het soort woningen dat teruggebouwd gaat worden dat is pas duidelijk na uitwerking van het bouwplan op basis van dit SPvE. Op p. 21 van het SPvE staan de huidige gemeentelijke parkeernormen weergegeven. Het aantal parkeerplaatsen zal straks moeten voldoen aan de dan geldende parkeernormen, maar het exacte aantal parkeerplaatsen is afhankelijk van het te realiseren woningbouwprogramma.
	Reactie 6	Antwoorden reactie 6
8	Ik heb gelezen dat op de Troelstralaan, naast de flat van de Talmalaan / Troelstralaan een 10 verdiepingen hoge flat gebouwd gaat worden. Aangezien ,mijn ramen ook aan de kant van de Troelstalaan zich bevinden, en ik hem eigelijk vrij dicht op onze flat vind te komen te staan. Omdat hij gaat overhangen tot het fietspad. Dat voor mij ten eerste mijn zicht weg zal nemen. Plus licht. Ten eerste dat de 10 hoog flat Troelstralaan over gaat hangen tot fietspad, is na mij inziens dat hij te dicht op onze flat komt te staan Uitzicht telt niet. Maar zo dicht bij dat je op elkaars bord kijkt. Noem ik geen woongenot. Te dicht op mijn 3 ramen aan de kant Troelstralaan. En de andere bewoners die aan die kant ramen hebben.	Ook in het in 2012 vastgestelde SPvE was al sprake van hoogbouw op deze locatie. In het in het vastgestelde SPvE was een gebouw van 9 verdiepingen voorzien, op 8 meter afstand van het toen in aanbouw zijnde woongebouw. Dit nieuwe SPvE staat weliswaar een gebouw van 10 lagen toe, maar dit is maar voor de helft van de breedte en het gebouw komt op ruim 19 meter van de bestaande woontoren te staan. Dit is meer dan de breedte van de meeste straatprofielen in de wijk. Het uitzicht zal veranderen, maar er zijn geen onevenredig nadelige gevolgen op het gebied van privacy.

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 6 (vervolg)	Antwoorden reactie 6 (vervolg)
9	Toen wij in dit appartement gingen wonen. Werd ons verteld dat er een 6 hoog gebouw gebouwd zou gaan worden.	In het in 2012 vastgestelde SPvE was al een gebouw van 9 lagen voorzien.
10	Ook daar zouden wij zoals Mitros zei onze parkeerplek krijgen. Omdat ons gebouw enkelen appartementen geen vaste parkeer plek hebben	Dat was destijds inderdaad de insteek. Omdat deze parkeerplaatsen toen nog niet gerealiseerd konden worden zijn er tijdelijke parkeerplaatsen aan de Troelstralaan aangelegd. Doordat het nieuwe gebouw nu verder van de bestaande woontoren af komt kan de huidige tijdelijke situatie met haaks parkeren worden omgezet naar definitief.
11	Het parkeren is al erg .ondanks dat ik ook pakeer geld betaal aan de gemeenten. Zal dat met al die nieuwe woningen het parkeren helemaal een drama worden. Hoe gaat dat geregeld worden	Het berekenen van het benodigde aantal parkeerplaatsen is afhankelijk van het aantal en het soort woningen dat teruggebouwd gaat worden dat is pas duidelijk na uitwerking van het bouwplan op basis van dit SPvE. Op p. 21 van het SPvE staan de huidige gemeentelijke parkeernormen weergegeven. Het aantal parkeerplaatsen zal straks moeten voldoen aan de dan geldende parkeernormen.
12	Ook het volgende Onze flat staat al bekend bij fietsers als windtorbine. Mijn zus die op krukken loopt terwijl het wel waaide maar geen storm was zowat al omwaaide. Nu nog een hoge flat er vlak naast. Dan kun je zelf wel uitrekenen wat voor windtunnel dit gaat worden. Ik neem ook aan, voor de mogelijke ongelukjes die gaan komen dat jullie verantwoordelijkheid nemen dan.	Als een bestemmingsplan bebouwing met een bouwhoogte van 30 meter of hoger mogelijk maakt, moet onderzoek plaatsvinden naar de windhinder. Als lager dan 30 meter gebouwd mag worden, moet er een afweging plaatsvinden of de bebouwing kan leiden tot windhinder. Dit zal in een volgende fase gebeuren. Een onderzoek naar windhinder kan pas goed worden uitgevoerd op basis van een echt ontwerp van een bouwplan en wordt daarom in een latere fase uitgevoerd.
13	Heerlijk zo overhangend gebouw. Zalig voor de hangjongeren.Lekker droog staan.Er is nu al spraken van in auto's bij het oude belastingkantoor. Dus dat overhangen lijkt me helemaal geen goed idee.	De overhanging van het gebouw begint pas bij de 5e bouwlaag, dus is potentieel geen goede plek om te schuilen. Ook is de Troelstralaan een route met veel fietsverkeer zodat er veel sociale controle kan plaatsvinden. Wij verwachten dat dit geen hangplek zal worden.
	Reactie 7	Antwoorden reactie 7
14	Hoe wordt er rekening gehouden met de bewoners van de appartementen aan de Slotemaker de Bruïnestraat? Ik verwacht namelijk meer dan 6 jaar overlast omdat ook de flat naast/achter mij aan de Troelstralaan / Aalbersestraat gesloopt moet worden en er nieuwbouw gaat komen. Deze zie ik nog niet in het huidige plan staan en zal dan in een tweede fase komen, waardoor de overlast nog langer gaat duren? Ik denk niet dat ik er kan blijven wonen/werken wanneer de werkzaamheden zo lang gaan duren.	De Woningen aan de Aalbersestraat vallen buiten het plangebied. Voor zover wij weten heeft de eigenaar Portaal hier ook geen plannen om te slopen. Op het kaartje in het wijkbericht is de Aalbersestraat zelf rood gekleurd omdat daar misschien iets aan de inrichting van de weg moet gebeuren. U zult ongetwijfeld overlast ervaren van de sloop van de woningen in uw omgeving. Op het moment dat er daadwerkelijk een sloopvergunning wordt aangevraagd zullen wij aan Mitros ook een plan vragen om de overlast zo veel mogelijk te beperken. Dit Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) geeft alleen de kaders aan waarbinnen Mitros de nieuwe woningen mag bouwen. Hoe dat precies zal gebeuren is nu nog niet aan de orde maar daar zal zorgvuldig naar gekeken moeten worden.

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 7 (vervolg)	Antwoorden reactie 7 (vervolg)
15	Krijgen wij als bewoner een mogelijkheid om tijdelijk een andere woning te huren of krijgen we een aantrekkelijk koopaanbod in Utrecht?	Omwonenden zullen geen andere (tijdelijke) woonruimte worden aangeboden.
16	Ik wil graag een woning kopen in Utrecht, kun je jezelf al inschrijven op de wachtlijst voor koophuizen (die er naar mijn mening zeker moeten komen voor de sociale cohesie) in Buurland?	We weten nu nog niet hoeveel en wat voor soort woningen er gebouwd zullen gaan worden. Mitros moet straks binnen de kaders van het vastgestelde SPvE een bouwplan maken. Er is dan ook nog geen wachtlijst voor koopwoningen waar u zich voor kan opgeven.
17	Ik verwacht dat de flats aan de Slotemaker de Bruinestraat die niet kwalitatief goed gebouwd zijn (jaren 60 met muren van puin) schade gaan ondervinden door sloop en nieuwbouw. Hoe worden we gecompenseerd?	Bij sloop en nieuwbouwontwikkelingen zal de aannemer vooraf een inventarisatie moeten doen van de woningen die dichtbij het plangebied liggen. Als er dan schade ontstaat dan moet de aannemer bewijzen dat deze schade er al was voordat hij met de werkzaamheden begon anders moet hij de schade herstellen of vergoeden. Ook dit moet later in de sloop en bouwaanvraag van Mitros worden meegenomen maar is nu nog niet aan de orde.
18	Mijn uitzicht aan de voorkant wordt in de toekomst belemmerd door de nieuwe plannen. Nu kijken wij de tuinen in en dan tegen een muur. De originele plannen waren eengezinswoningen en nu komt er een flat voor onze neus. Kan dit zomaar? En ik zou graag willen weten of deze flat hoger wordt dan die aan de Slotemaker de Bruïnestraat?	In het vastgestelde SPVE uit 2012 was ook een wand van bebouwing aan de zuidzijde van de Slotemaker de Bruïnestraat opgenomen. In het huidige SPvE wordt uitgegaan van bebouwing met een hoogte van deels 3 bouwlagen en deels 4 bouwlagen aan de zuidzijde van de Slotemaker de Bruinestraat. De bestaande bebouwing aan de noordzijde van de Slotemaker de Bruinestraat bestaat uit 3 bouwlagen met een kapje. Om toe te staan dat er iets anders wordt gebouwd dan wat er nu staat zal de gemeente het bestemmingsplan moeten aanpassen. Dit mag de gemeente doen, maar belanghebbenden kunnen daar dan eerst zienswijzen (een reactie) opgeven en later eventueel bezwaar maken en in beroep gaan. De uitgangspunten in de SPvE zullen als ze zijn vastgesteld door de gemeenteraad de basis zijn voor het nieuwe bestemmingsplan. Het ontwerp hiervoor zal vervolgens ter inzage worden gelegd en u krijgt weer de gelegenheid om hierop te reageren.

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 7 (vervolg)	Antwoorden reactie 7 (vervolg)
19	Waarom wordt er geen betere mix gemaakt tussen koop - huur en sociale huur? Het verleden heeft toch geleerd dat het concentreren van bijna alleen sociale huur geen prettige woonomgeving / appartementencomplex oplevert?	In het SPvE staat opgenomen dat er tenminste 150 sociale huurwoningen terug moeten gebouwd. De extra woningen die verder worden gebouwd moeten voor de helft in de categorie middeldure huur zitten. De andere helft moet een mix worden. Omdat Mitros zelf geen koopwoningen meer mag bouwen is het nog niet zeker of er koopwoningen komen. Wel is Mitros in gesprek met een andere partij om afspraken te maken over een eventuele ruil. In het SPvE staan de kaders waarbinnen het woningbouwprogramma ontwikkeld mag worden door Mitros. De exacte invulling volgt dus pas hierna.
20	Waar zijn de originele plannen gebleven van de Italiaanse stedenbouwkundige?	Ik vermoed dat u doelt op de plannen die rond 2010 met de buurt zijn besproken in het kader van het Masterplan Talmalaan. In 2012 heeft de gemeenteraad het Masterplan en het toenmalige SPvE vastgesteld. In dit SPvE geven we aan waarom het nodig is om nu nieuwe plannen te maken en waarom we niet met het oude plan door kunnen.
	Reactie 8	Antwoord reactie 8
21	Ik zou graag reageren op het SPvE voor Nieuw Buurland. Ik ben heel blij te lezen dat er ook koopwoningen komen! Ik woon al 9 jaar in een sociale huurwoning van Mitros en zou heel graag iets willen kopen maar ik kom er met mijn inkomen niet tussen op de huizenmarkt. Heel fijn te lezen dat er een maximum zit aan de koopwoningen. Ik ben wel benieuwd of er ook al duidelijkheid is over: hoeveel koopwoningen er komen, voor welke prijzen? hoe groot zullen ze zijn? op welke manier kun je aanspraak maken op de koop-woningen? Ik ben dol op deze buurt dus zou heel graag in deze buurt iets kopen. Ik hoop dat de koopwoningen niet de vrije markt op gaan en dat mensen uit sociale huurwoningen voorrang kunnen krijgen.	Op dit moment is het nog niet mogelijk om antwoord te geven op uw vragen. In het Steden-bouwkundige Programma van Eisen wat nu voor ligt worden de eisen gesteld waaraan het woningbouwplan van Mitros straks moet voldoen. Pas als zij dit plan hebben gemaakt zal er meer duidelijkheid zijn over het exacte aantal woningen, of er koopwoningen zijn, hoe groot de woningen zijn etc.

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 9	Antwoorden reactie 9
22	Wij hebben gezien dat er in de aanloopfase naar dit SPvE met inbreng van sommige bewoners is gerekend, maar dat is niet het geval met onze inbreng tijdens de informatie-bijeenkomst in juli 2019. Wij worden nu geconfronteerd met plannen die zeer slecht voor ons uitwerken. Wij vragen om de plannen te wijzigen zodat de leefbaarheid van de bewoners van onze woongroep niet verslechteren zal. Het is een van de uitgangspunten van de gemeente Utrecht dat verdichting niet mag leiden tot vermindering van de leefbaarheid. Wij zijn allemaal senioren, waarvan een aantal al een respectabele leeftijd hebben bereikt, en dus zijn we veel thuis – ook zonder coronamaatregelen – en dat betekent dat we graag in een gezonde omgeving willen verblijven. De bouwplannen ervaren wij als een bedreiging van onze leefsituatie. Wij komen in de knel te zitten.	Tijdens de bijeenkomst in juli 2019 is aan bewoners gevraagd wat zij belangrijk vinden voor de ontwikkeling. Hier is in de verdere planuitwerking zo veel mogelijk rekening mee gehouden. Helaas is het niet mogelijk om aan alle wensen te voldoen. Wij vinden niet dat met de nu voorgestelde uitgangspunten in het SPvE de leefbaarheid van de bewoners op (een onaanvaardbare wijze) wordt verslechterd.
23	Geen vijfhoog blok tegenover ons. Wij vinden dat een vijfhoog blok op deze plek in de U-vorm langs de Samuel van Houtenstraat met de twee uiteinden langs de Nolenslaan en de Samuel Mullerstraat niet past in de wijk. Tot nu toe is er alleen van hoogbouw sprake aan de kant van de Kardinaal de Jongweg en laat dat zo blijven. Dus niet hoger dan drie woonlagen hier.	De ruimtelijke opzet past in de wijk. Net als in de bestaande wijk worden er in het plangebied wisselende hoogtes van 3 en 4 bouwlagen toegepast. Aan de zijde van de Samuel van Houtenstraat heeft de 4 laagse bebouwing een terugliggende 5e bouwlaag. Doordat dit een terugliggende laag is is deze ondergeschikt aan de hoofdbebouwing en niet dominant aanwezig in het ruimtelijk beeld. Gezien de open ruimte in de directe omgeving en de brede straatprofielen is deze terugliggende ondergeschikte laag passend. Naar aanleiding van het preciezer uitvoeren van de bezonningsstudie hebben we het bouwblok als geheel nu 1,5 meter teruggelegd. Daarnaast is ook de 5^{e} bouwlaag nog 1,5 meter verder teruggelegd en daarmee nog minder zichtbaar vanaf de straat.
24	Ons pand is in 1990 gebouwd door SSH. Het gebouw is ontwikkeld in uitstekende samenspraak met de bewoners die er zich voor aangemeld hadden. Eén van die bewoners woont hier nog steeds en zij herinnert zich goed dat er toen door de gemeente Utrecht is toegezegd dat er in de toekomst in de Samuel Mullerstraat tegenover ons nooit hoger gebouwd zou worden dan drie bouwlagen. We vragen de gemeente Utrecht en Mitros om deze belofte gestand te doen.	Wat de eisen zijn voor een gebouw wordt vastgelegd in een bestemmingsplan. Deze bestemmingsplannen moeten elke 10 jaar worden herzien en ook voor ontwikkelingen die niet in een bestaand bestemmingsplan passen zal een herziening nodig zijn. Hiervoor zijn wettelijke procedures die de rechten van omwonenden zo goed mogelijk beschermen. Zonder procedure kan er niet hoger worden gebouwd, maar de garantie dat een procedure nooit gevolgd zal worden kan een gemeente niet geven. In het huidige bestemmingplan mag over de volle breedte tegenover uw woningen tot 10 meter hoog worden gebouwd. In het SPvE mag tegenover uw woonblok bij ruim de helft niet worden gebouwd en op het andere deel deels 4 en deels 5 lagen (waarvan de bovenste verdieping terug ligt).

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 9 (vervolg)	Antwoorden reactie 9 (vervolg)
25	Een vijfhoog blok tegenover ons brengt met zich mee dat wij nog veel minder zon zullen zien dan nu al het geval is. Er wordt naar onze informatie gebruik gemaakt van de bezonningstudie uit 2011 toen er een SPvE voorlag waarin de bouwhoogtes niet hoger zouden zijn dan 2 à 3 woonlagen. Op basis van die bezonningstudie wordt gesteld dat de bewoners van de Samuel Mullerstraat, wij dus, in voorjaar, zomer en herfst 1 à 1½ uur minder zon zullen ontvangen en dat dat binnen de normen valt. Over de winter wordt niet gesproken maar dat zal dan nog slechter uitpakken gezien dat onze woningen op het westen georiënteerd zijn. Nu wordt een vijfhoog blok tegenover ons gepland. De bezonning zal daarom nog slechter uitvallen. Wij vinden dat, ook in samenhang met de andere verslechteringen waarover hieronder meer, niet aanvaardbaar.	Naar aanleiding van uw reactie hebben wij een preciezere bezonningsstudie uit laten voeren. Hieruit bleek dat er met de voorgestelde bebouwing inderdaad (net) niet aan de lichte TNO norm voor bezonning werd voldaan. Om wel te voldoen is het noodzakelijk het nieuwe woonblok 1,5 meter op te schuiven en ook de 5e terugliggende laag 1,5 meter extra op te schuiven. Wij hebben het SPvE hierop aangepast. We gebruiken de bezonningsstudies om na te gaan of er geen onacceptabele verslechtering optreedt. We hebben de schaduwwerking van het (aangepaste plan, dus 1,5 meter opgeschoven) door het jaar heen onderzocht (zie bijlage). Hier blijkt dat er gedurende ongeveer de periode 19 feb – 21 april en 21 augustus tot 21 oktober gemiddeld een verslechtering optreedt van ca 10 minuten (ten opzichte van de huidige situatie), maar dat de zomermaanden veel langer zon op de gevel heeft. Alleen de woning (op de begane grond) naast de zuidelijke hoekwoning profiteert niet van deze extra zonuren. Deze zal er in praktijk dus 10 minuten op achteruit gaan in de relevante lente/herfst maanden en geen voordeel hebben van de nieuwe vormgeving in de zomermaanden. Wij hebben ook gekeken wat er aan nieuwe bebouwing mogelijk is als we geen verslechtering op 19 februari en 21 oktober toestaan. Maar dit is dusdanig beperkend dat er ongeveer 20 woningen minder gebouwd zouden kunnen worden (uitgaande van de verkaveling met groene parkjes tussen de blokken). Dit weegt volgens ons niet op tegen 10 minuten minder zon bij één woning. Ook verbetert het plan voor een deel van de woningen doordat er straks geen bebouwing meer tegenover is, maar juist groen.
26	Een hoog blok levert ook altijd meer geluidsresonantie op. Het is nu al zo dat er veel verkeersgeluid onze woningen binnendringt en gevoegd bij het feit dat er meer verkeer zal komen betekent dit een stevige verslechtering van onze woonsituatie. Wij weten dat veel bewoners nu al last hebben van lawaai. Omdat de roosters van onze woningen die aan de straatkant zitten en vanwege de continue ventilatie altijd open moeten staan zal er meer geluid van het toegenomen verkeer onze huizen binnendringen	Waarschijnlijk wordt geluidreflectie bedoeld? De reflectiefactor van de gebouwen wordt meegenomen in de geluidsmodellen. Reflectie is onder andere afhankelijk van hoe ‘hard’ en vlak een bepaalde oppervlakte is. De hoogte is niet per definitie van belang. De hoeveelheid reflectie die ondervonden wordt is afhankelijk van de locatie. Een gebouw van 3 bouwlagen reflecteert op de onderste bouwlagen aan de overzijde niet minder dan een gebouw van 5 bouwlagen.

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 9 (vervolg)	Antwoorden reactie 9 (vervolg)
27	Onze buurt, die ingesloten is door drukke wegen en spoorlijnen, scoort op dit punt niet beter dan het Utrechtse gemiddelde. Volgens het RIVM[1] zou een speerpunt voor onze wijk juist moeten zijn: inzetten op een autoluwe omgeving. Is er gedacht aan geluidsreducerende bestrating van de rijbaan? Het toevoegen van zoveel woningen draagt hier niet aan bij aan een autoluwe omgeving.	Uit de Quickscan geluid die is uitgevoerd voor de locatie van de nieuwbouw blijkt dat de geluidsbelasting op de nieuwe woningen op de Samuel Mullerstraat niet boven de voorkeursgrenswaarde komt. Het gebied blijft bovendien een 30km per uur gebied waardoor geluidsreducerend asfalt weinig zinvol is. Bij lage snelheden is het geluid van de motor namelijk dominant boven dat van het rolgeluid (band-wegdek).
28	Op pag. 32 wordt bij het kopje gezonde verstedelijking genoemd dat er door Mitros in de volgende fase nog onderzoek gedaan zal worden naar bodem, geluid en luchtkwaliteit. Wij zijn zeer benieuwd naar de uitkomsten van die onderzoeken en vragen ons af waarom die nu nog niet klaar zijn, zodat wij de uitkomsten in onze reactie hadden kunnen meenemen. Zijn de onderzoeken van Mitros klaar voordat het bestemmingsplan wordt gemaakt?	Deze onderzoeken zijn nodig bij de bestemmingsplanprocedure. Dan is ook bekend wat er gerealiseerd zal worden, in het SPvE staan de kaders waaraan moet worden voldaan en ook aan welke eisen voor o.a. bodem, geluid en lucht zal moeten worden voldaan. In bijlage 1 staat aangegeven dat gelet op de omvang van de ontwikkeling, alsmede de netto verkeersaantrekkende werking, kan worden aangenomen dat de ontwikkeling aanvaardbaar is uit het oogpunt van luchtkwaliteit.
29	Mocht het zo zijn dat er toch overgegaan moet worden tot het terugplaatsen van meer bebouwing dan de huidige, plaats dan eventuele hoogbouw zo dicht mogelijk bij de Kardinaal de Jongweg. Het zou bijvoorbeeld kunnen bij het blok dat gepland is tegenover het groene plantsoen aan de Dodt van Flensburglaan. Daar zijn geen huizen direct tegenover. Het terugbrengen van het totale volume van de bouwplannen zou natuurlijk ook bijdragen aan het behoud van het karakter van de wijk.	De hoogbouw (10 lagen) bevindt zich aan de Kardinaal de Jongweg. Er wordt niet gekozen voor 5 lagen tegenover het Doth van Flensburgplantsoen omdat de bestaande woningen aan de Slotemaker de Bruïnestraat hier dan teveel zonlicht verliezen ten opzichte van de huidige situatie (de nieuwe woningen komen ten zuiden van deze woningen en dat geeft meer schaduw dan nieuwe woningen aan de noordkant).
30	Geen in- en uitgang naar en van de parkeergarage in de Samuel Mullerstraat. In het SPvE wordt aangegeven dat de in/uitgang van de parkeergarage tegenover ons woonblok komt. Uit telefonisch contact met de Gemeente en Mitros hebben wij begrepen dat deze plek nog niet vastligt. Wij willen nu duidelijk maken waarom wij het een heel slecht idee vinden om die in de Samuel Mullerstraat te maken. Een in/uitgang aan de Samuel Mullerstraat leidt tot fors meer verkeersbewegingen in onze straat dan nu het geval is en dus meer verkeerslawaai, uitlaatgassen en fijnstof. De verblijfsruimten, woon- en slaapkamers, van onze woningen liggen aan de straatkant. Ons blok is voorzien van een mechanische, continue ventilatie die “frisse” lucht aanzuigt via de roosters boven de vensters aan de straatkant. Aan de achterkant van onze woning zijn geen roosters en kunnen geen ramen geopend worden. Dus geen ventilatiemogelijkheden. Door deze continue ventilatie zullen wij extra blootgesteld worden aan een verslechtering van het leefklimaat binnen onze woningen.	In het SPvE was nu niet opgenomen waar de in en uitrit van de parkeerplaatsen moet komen. Voor de uitwerking van de buitenruimte (het FO) is uitgegaan van de Samuel Mullerzijde. Op basis van uw reactie zullen wij de eis instellen dat de in- en uitrit aan de moet komen.

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 9 (vervolg)	Antwoorden reactie 9 (vervolg)
31	Reeds in 2017 berichtte het RIVM (Van Alphen et al, p. 37, 41) over forse overschrijdingen in de concentraties stikstof(dioxide) (NO2), fijnstof (PM10 en PM2.5) en roet (EC) in Noord-oost. De buurt zit boven het Utrechts gemiddelde, en Utrecht scoort weer slechter dan het landelijk gemiddelde. Sinds de metingen in 2015 zijn er al meerdere bouwprojecten in onze buurt gerealiseerd en is de verkeersintensiteit toegenomen. Mogelijk worden er ook meer auto's de wijk in geleid, als Oudenoord bij kruising Draaiweg wordt aangepast. Dit zorgt alles bij elkaar voor een verslechterde luchtkwaliteit. Als kwetsbare ouderen willen wij graag dat de Gemeente ernaar streeft de lucht de komende jaren in onze, ook kinderrijke buurt, schoner te krijgen. Deze plannen doen dat niet.	In Paragraaf 7.2 van Bijlage 1 van het SPvE wordt ingegaan op de luchtkwaliteit. Hier staat dat in de huidige situatie de concentraties NO2 en fijn stof in de omgeving van het plangebied (langs de Kardinaal de Jongweg en Talmalaan) ruim onder de grenswaarden (40 µg/m3 voor NO2 en PM10 en 25 µg/m3 voor PM2,5 liggen. De gemeente Utrecht heeft het streven om in de toekomst ook te voldoen aan de WHO advieswaarden voor PM10 en PM2,5 (respectievelijk 20 en 10 µg/m3). In het jaar 2030 liggen de concentraties PM10 ruim onder de WHO advieswaarde. Voor PM2,5 is dit langs de Kardinaal de Jongweg en Talmalaan niet het geval. Deze concentraties liggen rond 10,1 µg/m3, en daarmee net boven de WHO advieswaarden van 10 µg/m3. Gezien de gevelafstand van de bebouwing tot deze wegen meer dan 10 m zal zijn is het aannemelijk dat op de gevel van de woningen wel aan de WHO advieswaarden voor PM2,5 zal worden voldaan. De woningen zullen gasloos, en daarmee emissie loos worden gerealiseerd. Naast de tijdelijke uitstoot van bouwactiviteiten tijdens de bouwfase, is extra verkeer als gevolg van de extra woningen de enige resterende emissiebron. Vanwege de verhoging van het aantal woningen (150 naar maximaal 285) is er sprake van verdichting binnen hetzelfde plangebied. Het effect van het aantal woningen op de emissies en luchtkwaliteit is minimaal. Bij een toename van 135 woningen zal de fijnstof (PM10) concentratie maximaal 0,02 ug/m3 toenemen. Deze toename valt ruim binnen 'Niet in betekenende mate' grens (NIBM). Dat betekent dat het project niet in betekenende mate bij draagt aan de luchtverontreiniging.
32	Het tweede bezwaar tegen de in/uitgang in onze straat is dat bij het uitrijden de koplampen van de auto's recht in onze huizen zullen schijnen. Wie wil dat de bewoners aandoen?	Door de in/uit naar de Nolenslaan te verplaatsen (tegenover buurcentrum De Leeuw) zal deze overlast niet meer ontstaan.
33	Wij zijn van mening dat de in/uitgang van de parkeergarage veel beter gemaakt kan worden aan de Nolenslaan tegenover de ruimte bij het buurthuis de Leeuw. Daar staan geen huizen tegenover en het is ook mogelijk daar het verkeer zo te leiden dat er een betere spreiding over de straten naar en vanaf de parkeergarage mogelijk is. Dit zou kunnen door in de Nolensstraat het stukje straat tussen de Samuel van Houtenstraat en de in/uitgang van de parkeergarage tweerichting verkeer te maken. Het andere stuk blijft eenrichtingsverkeer. Dan is het mogelijk om na vertrek, uit de parkeergarage aan de Nolensstraat, in de Samuel van Houtenstraat te kiezen: linksaf om via de Samuel Mullerstraat naar de Kardinaal de Jongweg of rechtsaf naar de Talmalaan te rijden. De aanrijroute naar de parkeergarage in de Nolenslaan kan dan ook van twee kanten plaatsvinden.	Zie ook 32 In de planuitwerking zal het voorstel voor deel tweerichting op de Nolenslaan nader uitgezocht worden.

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 9 (vervolg)	Antwoorden reactie 9 (vervolg)
34	De rijbaan in de Samuel Mullerstraat niet verleggen en minder verkeer in onze straat In het SPvE staat het voornemen om de rijbaan van de straat te verleggen naar onze kant en de parkeerstrook die nu aan onze kant ligt te verplaatsen naar de andere kant, waar de sloop/nieuwbouw zal plaatsvinden. Wij zijn daar beslist ongelukkig mee. De auto's komen daardoor nog dichter langs onze huizen te rijden dan nu het geval is en daarmee wordt de uitstoot van die voertuigen nog meer door onze ventilatieroosters naar binnengezogen dan nu al het geval is. Dit geldt voor alle woonlagen maar in het bijzonder voor de woonlaag op de begane grond. Dus graag de bestaande situatie handhaven.	Doordat de langparkeerstrook vervalt aan de oneven zijde van de straat vervalt schuift de rijbaan ongeveer 1.70 m richting de woningen (de trottoirbreedte blijft behouden). De rijweg handhaven op de huidige plek kan niet, dan passen er aan de overzijde geen langsparkeerplaatsen zonder een bomenrij te kappen (aan de even zijde) of een trottoir te versmallen (aan de oneven zijde). Het is voor de ruimtelijke kwaliteit van belang dat de plantsoenen duidelijk zichtbaar en goed bereikbaar zijn. Dat is in de huidige situatie ook het geval. Daarom gaat het plan uit van parkeren aan de westzijde van de Samuel Muller-straat. Gezien de geringe hoeveelheid verkeer door deze straat zal dat naar verwachting geen verslechtering van de luchtkwaliteit in de woningen tot gevolg hebben. De auto's komen iets dichter langs de woningen. Omdat het woningblok aan de overzijde wordt opgeschoven naar aanleiding van de bezonningsstudie ontstaat ruimte in het straatprofiel. Niet de volledige 1,5 meter (omdat we de bestaande bomen willen behouden en in nieuwe groenvakken plaatsen) maar wel ongeveer 1 meter. De rijbaan zullen we daarom 1 meter van uw woningen kunnen afschuiven. De "gewonnen" meter zullen we als een nieuw groenvlak aan uw hekje plaatsen. Over de exacte invulling van dit groenvlak zullen we nader met u overleggen.
35	In samenhang met de wens om de in/uitgang naar de parkeergarage niet in de Samuel Mullerstraat te maken is het goed om de straat verkeersluwer te maken. Ook biedt dit de kans om de Samuel Mullerstraat meer te vergroenen dan nu voorzien is. Dit sluit aan bij een speerpunt voor onze buurt, zoals door het RIVM geadviseerd (Van Alphen, 2017, p. 58). Wij stellen voor om de klinkerstrook van een meter breed die nu voor ons blok ligt in de Samuel Mullerstraat te verbreden met 50 à 75 centimeter om in samenspraak met de bewoners van de begane grond er zoveel mogelijk een groenstrook van te maken. Dat brengt een duidelijke verbinding van het groen tussen het Willem van Abcoudeplein en het groene parkje bij de Dodt van Flensburglaan met zich mee, hetgeen met uw uitgangspun-ten overeenkomt. Veilige oversteekplaatsen zouden gerealiseerd kunnen worden bij de toegang tot het parkje in het Willem van Abcoudeplein en bij de verlegde Dodt van Flens-burglaan. Het verhogen van de verkeersdrempels, die nu te laag zijn om bij te dragen aan het verminderen van snelheid, zou ook bijdragen aan minder geluid en uitlaatgassen.	Vergroenen: zie antwoord 34 over het toevoegen van 1 meter groen. De verkeersdrempels worden opnieuw aangelegd op hoogte conform de gemeentelijke normen.

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 9 (vervolg)	Antwoorden reactie 9 (vervolg)
36	Er zijn twee misleidende plaatjes in het SPvE opgenomen m.b.t. de Samuel Mullerstraat. Ten eerste het plaatje op pag 12 CC' waar het lijkt of dit op de gehele Samuel Muller slaat, maar het betreft alleen het kleine gedeelte tegenover het parkje bij de Dodt van Flensburglaan. Ten tweede het plaatje op pag 31 met de impressie van de Samuel Mullerstraat vanaf het Willem van Abcoudeplein. De hoogte van vijf bouwlagen is niet te zien omdat die weggewerkt is door bomen die er niet zijn en die hoogte niet zullen bereiken. Waarom deze misleidende voorstelling?	Doorsnede tekeningen hebben als doel het wegprofiel te tonen. Bij de Samuel Mullerstraat is de doorsnede aan de noordelijke kant van de straat getekend (zie profiel C-C op afbeelding 10 van het SPvE). Op de doorsnede B-B van de Samuel van Houtenstraat is het profiel wel op de plek van het woongebouw en ziet u de 5e laag. Naar aanleiding van uw opmerking hebben we ook een profiel ter hoogte van uw woningen toegevoegd.
37	Wij willen u laten weten dat wij de wens van de bewoners van Buurland om zo lang mogelijk in hun huizen te blijven wonen graag steunen. Zij hebben nu te horen gekregen dat zij ruim voor de sloop de woningen moeten verlaten om er dan anti-krakers in te plaatsen. In Buurland is draagvlak voor een oplossing waarbij huidige bewoners kunnen gaan functioneren als 'dragers' van een bewonersorganisatie binnen een toekomstige gemengde woonvorm in Nieuw Buurland. Om dit te bewerkstelligen is het ook belangrijk om huidige bewoners niet vroegtijdig uit te zetten.	De woningen worden door Mitros via de SSH verhuurd. Inmiddels is dit contract verlengd tot voorjaar 2022. Mitros wil voorkomen dat er langere tijd leegstand is vóór de sloop van de woningen. Op enig moment zal het echter voorkomen dat de woningen in afwachting van sloop door middel van anti kraak worden bewoond.
	Reactie 10	Antwoorden reactie 10
38	Toen wij - nog geen tien jaar geleden - ons huis kochten, moest dit stukje wijk worden verdund in verband met problemen in de wijk. Nu moet volgens u dit stukje opeens enorm worden verdicht Ik begrijp dat enige verdichting nodig is, maar de stap is wat mij betreft te extreem en niet goed onderbouwd. Daarom graag een betere onderbouwing waarom u inzet op dit aantal woningen dat u noemt?	De bevolkingsprognose voor Utrecht is dat de stad in 2040 naar verwachting meer dan 450.000 inwoners heeft. Om deze groei op te vangen is in Utrecht behoefte aan ruim 60.000 extra woningen. In onze ruimtelijke strategie is het uitgangspunt geformuleerd dat Utrecht gaat groeien door binnenstedelijk te verdichten. Daarmee behoudt Utrecht zo veel mogelijk het landschap rondom de stad en kunnen de bestaande voorzieningen in de stad efficiënter worden benut. Om tot 60.000 nieuwe woningen te komen kijken we in de hele stad naar kansen om woningen toe te kunnen voegen. De sloop/nieuwbouw op deze locatie is één van die kansen.
39	Bovendien wil ik graag weten op welke gronden het vorige plan (in stilte) is afgedaan?	Het SPvE uit 2012 is toen niet tot uitvoering gekomen. In paragraaf 1.1 van het SPvE staat omschreven waarom Mitros nu een ander plan wil realiseren. Dit SPvE zal na goedkeuring van de gemeenteraad de vorige versie vervangen.

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 10 (vervolg)	Antwoorden reactie 10 (vervolg)
40	U schrijft in het SPvE dat er wordt “ingezet op het toevoegen van eengezinswoningen vanwege het lag aandeel daarvan in de buurt”. Het vorige plan voorzag in deze vraag. Nu gaat het slechts om twaalf woningen; met een bandbreedte naar 21 maar die passen niet in de opzet van dit plan.Twaalf is nog geen 4 procent van het totale aantal nieuwe voordeuren dat u nu noemt. U schrijft bovendien: “We streven naar een meer evenwichtige verdeling van woningen in verschillende typen en prijscategorieën in de stad.”	Ons streven is om in de hele stad tot een meer evenwichtige verdeling van woningen te komen. Binnen de stad moeten we daarvoor keuzes maken. Voor Noordoost hebben we door het huidige lage aandeel sociale huurwoningen en middenhuurwoningen in de wijk de keuze gemaakt om vooral in deze prijscategorieën woningen toe te voegen. Dit doen we ook om een evenwichtigere verdeling van de woningvoorraad in andere wijken mogelijk te maken. Daarnaast hebben we de keuze gemaakt dat we binnenstedelijk willen verdichten (zie ook 38). Als we in dit plan meer eengezinswoningen maken gaat het absolute aantal woningen dat we toe kunnen voegen omlaag, wat niet gewenst is vanwege deze verdichtingsopgave. Overigens kunnen ook appartementen een voordeur aan het openbaar gebied hebben.
41	Waarom voldoet het oude plan niet aan de eisen van “gezond stedelijk leven, vergroening en de energieneutralen en klimaatbestendig stad”? Je zou zeggen dat bij een plan dat verdunt ten opzichte van de huidige voorraad, dit juist wél het geval is. Graag een onderbouwing. Of wordt er alleen naar de financiële haalbaarheid gekeken?	Het oude plan is in 2012 opgesteld. Sindsdien heeft Utrecht een ruimtelijke strategie vastgesteld waarin is opgenomen dat we binnenstedelijk gaan verdichten en is er een coalitieakkoord gesloten waarin de ambitie is opgenomen om de productie van het aantal woningen toe te laten nemen. Verdunnen is binnen deze context daarom geen uitgangspunt meer. Het is de ambitie van de gemeente en Mitros het enorme woningtekort op te lossen in met name het sociale en middeldure segment.
42	Diverse publicaties van de gemeente en de provincie geven aan dat mensen overwegend in eensgezinswoningen willen wonen. Die wens voorziet dit project niet. Als je alleen al kijkt hoe snel grondgebonden woningen die te koop komen, van eigenaar wisselen, kan niemand ontkennen dat er een grote vraag naar dit soort (t)huizen is. Overigens zien wij veel gezinnen de stad verlaten vanwege de verdichting die gaande is.	Het klopt dat er ook een grote behoefte is aan eengezinswoningen. We kijken daarom in de hele stad naar kansen om deze woningen toe te voegen. Aan vrijwel ieder type woning is echter een grote behoefte in Utrecht. We moeten daarom keuzes maken welke woningen we waar kunnen toevoegen (zie verder 40 en 41).
43	Ook vraag ik mij af waarom u zo’n ruime bandbreedte aanhoudt in aantallen? Tussen de 249 en 289 woningen is maar liefst een verschil van veertig woningen. Van welk getal mogen wij als buurt uitgaan?	In het SPvE worden de kaders aangegeven waarbinnen Mitros een plan kan ontwikkelen. In het toegestane bouwvolume passen 249 grotere tot 285 kleinere woningen. Afhankelijk van het programma kan dit worden ingevuld. Genoemde bandbreedte is mede bedoeld voor uitwerkingsvrijheid en gewijzigde (markt)omstandigheden.
44	De Leeuw is niet opgenomen in de plannen, maar u schetst daar wel een groene zone. Houdt u ons wel een reëel beeld voor? Al helemaal omdat er op het plein van het buurtcentrum een technisch gebouw staat. Heeft de enorme verdichting overigens nog effect op de omvang van het technische gebouw. Of wordt deze integraal, zoals u stelt, opgenomen in de nieuwbouw en verdwijnt dit gebouw zodat het ook daadwerkelijk groen kan worden?	Vergroening: het plein bestaat nu uit enkel en alleen tegels. Vergroening in de vorm van plantvakken, een haag, plantenbakken is zeker een mogelijkheid en zal het plein aantrekkelijker maken. Het trafo huisje kan blijven staan.

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 10 (vervolg)	Antwoorden reactie 10 (vervolg)
45	In de Monitor Wonen van de gemeente Utrecht (https://utrecht.incijfers.nl/dashboard/dashboard2020/wonen/) staat dat de woningvoorraad in Utrecht in balans is als er 35 procent sociale huur is in de stad. En volgens dezelfde monitor is dat aantal in de Domstad nu 35 procent. Waarom wordt er dan overwegend ingezet op sociale woningbouw?	De huidige wachttijd voor een sociale huurwoning bedraagt momenteel 12 jaar. Wij willen dit graag verkorten. In het huidige coalitieakkoord is het streven opgenomen om een woningvoorraad te hebben die in 2040 voor 35% uit sociale huurwoningen bestaat. Dit betekent dat we ons tot die tijd moeten inspannen om het huidige aantal van 35% op peil te houden. Als we in nieuwbouwprojecten geen sociale huurwoningen meer bouwen zal het stedelijke aandeel onder de 35% zakken. Daarnaast willen we in sommige wijken meer sociale huurwoningen toevoegen om in andere wijken een afname van het aandeel sociale huurwoningen mogelijk te maken. Hiermee blijft het stedelijk percentage op peil. Noordoost is een van de wijken waar we meer sociale huurwoningen willen toevoegen.
46	De gemeente Utrecht wil de komende twintig jaar 60.000 woningen (Ruimtelijke Strategie 2040) erbij bouwen. Hierin is een enorme verdichting voorzien bij het nieuwe centrum Overvecht, vlakbij onze buurt. Nu Rijnenburg door de politiek (tijdelijk?) op slot is gegooid, is de druk op dit stuk onevenredig hoog. Alles om maar zoveel mogelijk aantallen te realiseren. Als er een akkoord komt op het bouwen in polder Rijnenburg - die kans is aanwezig na een wisseling van het college - dan is de druk op Buurland veel minder groot en kan het vorige plan voor deze plots alsnog uit de ijskast worden gehaald.	De gemeente ontwikkelt Rijnenburg om te beginnen als energielandschap en biedt daarbij ruimte voor bijvoorbeeld sport en recreatie. Een mogelijke bouw van woningen start niet voor 2035. De woningen op deze locatie zullen al gerealiseerd zijn voordat duidelijk is wat Rijnenburg zal betekenen voor de woningbouwopgave.
47	Het toevoegen van overwegend een- en tweepersoonshuishoudens in een kinderrijke, sociale buurt heeft zijn weerslag op het functioneren van een wijk. Bovendien, mochten deze bewoners toch kinderen krijgen (wat natuurlijk de normale kringloop van het leven is), dan moeten zij gezien hun kleine behuizing alsnog verhuizen en waar gaan zij dan naartoe? In Utrecht kunnen zij vrijwel nergens terecht. Hierdoor blijft het onrustig op de woningmarkt.	In Utrecht is enorm veel behoefte aan woningen voor één- en tweepersoonshuishoudens. Dit kunnen jongeren zijn, maar er is ook een toenemende behoefte aan dit type woningen onder oudere woningzoekenden. Daarnaast is het een demografische ontwikkeling dat huishoudens steeds kleiner worden. Met dit project voorzien we in deze behoefte.

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 10 (vervolg)	Antwoorden reactie 10 (vervolg)
48	“De architectuur is karakteristiek voor de periode direct na de oorlog: ritmiek in de gevelwanden (hoogtesprongen, geledingen, schoorstenen), materiaaltoepassing (ambachtelijk metselwerk in baksteen), detaillering (ronde ramen in de trappenhuizen) en afdekking (flauwe dakhelling). De overgangen naar de openbare ruimte worden geaccentueerd door de entrees en de trappenhuizen, door de verhoogde begane grond, de kleine hoogteverschillen en de diepte van de voortuinen.” Heel mooi zo’n omschrijving, maar u doet verder geen toezeggingen over de komende architectuur. Dit vind ik veel te vrijblijvend, aangezien nu al veel uitgangspunten worden verlaten. Ik noem er een paar: veel hogere hoogtes, geen voortuintjes meer, geen subtiele verspringingen van stedenbouwkundige blokken meer, geen geknikte daken meer en ga zo maar door. Hoe voorkomt u dat er massale zakelijke kolossen met weinig details voor de huidige situatie die u terecht zo prijst, terugkomen?	Door dit SPvEe vast te stellen. Op pagina 15 van het SPvE staan de uitgangspunten ten aanzien van beeldkwaliteit. Bij de behandeling van het plan in Welstand zal hieraan worden getoetst.
49	U beoogt: “de bebouwing aansluit bij de maat en schaal van de wijk en niet te massaal overkomt. Open en uitnodigende plinten (bijvoorbeeld geen slaapkamers aan de straatzijde), voordeuren aan de straat en herkenbare, transparante entreehallen zorgen voor sociale veiligheid en een aantrekkelijk straatbeeld”. Hoe zorgt u dat zowel de vóór- als achterkant van de woningen aantrekkelijk en sociaal veilig zijn? Hoe wordt voorkomen dat de groenhoven geen hanglocatie worden? Deze plekken worden in uw plannen bepaald door grote woonblokken met centrale entrees aan de straatkant en eengezinswoningen die er met hun achterkant naartoe staan. Als dit zo blijft dan zeggen wij: dan liever geen groen, maar een hoogwaardige bebouwde wand.	Door op de begane grond zowel aan de straten als aan de groene hoven entrees te situeren zorgen we ervoor dat hier levendigheid ontstaat. Er zijn woningen georiënteerd op de straten én op de groene hoven. Doordat er geen (hoge) erfafscheidingen zijn is er goed zicht op de groene hoven. In de uitwerking van de plannen is sociale veiligheid een belangrijk uitgangspunt. De appartementen op de begane grond hebben individuele entrees aan de straat en aan de groene hoven. Dit zal op de uitgangspuntenkaart duidelijker worden aangegeven.
50	“Er wordt ingezet op hoogwaardig materiaalgebruik en een zorgvuldige detaillering en vormgeving van de overgangen tussen woning en openbare ruimte.” “Er wordt ingezet”. Dit is veel te vrijblijvend en biedt geen garantie voor de uiteindelijke kwaliteit. Als gemeente zou je dit toch veel duidelijker en eisender omschreven willen hebben?	Dit zijn we met u eens en zullen dit stelliger formuleren.
51	“De uitgangspunten zijn gericht op een goede ruimtelijke inpassing die past in de wijk.” Wat zijn dan die uitgangspunten precies? Bovendien is ook dit een essentieel punt dat te vrijblijvend is opgenomen.	De uitgangspunten waarnaar wordt verwezen zijn de uitgangspunten die in het SPvE staan opgenomen.

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 10 (vervolg)	Antwoorden reactie 10 (vervolg)
52	“Het plangebied is gelegen in een woonomgeving met voorzieningen (buurtcentrum, scholen, winkels) in de buurt.” Op hoeveel mensen zijn deze voorzieningen berekend? Met welke cijfers wordt gerekend? En kunnen die voorzieningen zoveel extra woningen aan? Op de twee basisscholen zijn nu al problemen met plaatsing.	Voor veel voorzieningen geldt dat deze vooral op wijkniveau worden gemeten en dat vervolgens nader wordt onderzocht hoe dit op specifieke plekken geldt. Het Koersdocument Leefbare Stad en Maatschappelijke Voorzieningen (2020) is hiervoor het meest centrale beleidsdocument waarin staat aangegeven hoe voorzieningen moeten meegroeien in de totale groei van de stad. Bijvoorbeeld voor het onderwijs wordt jaarlijks een leerlingprognose gemaakt om tijdig te kunnen inspringen op ontwikkelingen in wijken. Voor de wijk Noordoost geldt dat de laatste prognose aangeeft dat er de ontwikkelingen in Noordoost tot 2028 een lichte daling kent van het aantal leerlingen (-0,5 procent). Daarbij moet gezegd worden dat er voor basisschool De Fakkel uitbreidingen gepland staan om aan de vraag van voldoende huisvesting te voldoen. Wat betreft welzijnsvoorzieningen geldt dat naarmate een buurt/wijk een groei kent van minimaal 2.000 bewoners en de in de nabijheid van de aanwezige welzijnsvoorzieningen (buurtkamers, -centra) deze groei niet aankunnen, zal welzijn aanvullende programmering op basis van toegewezen groeimiddelen onderzoeken. In dit onderzoek wordt ook meegenomen welke andere derde aanbieders aanwezig zijn om ontmoeting & activiteiten van bewoners te faciliteren.
53	Dit meldt u: “De mate van verdichting door toename van het aantal woningen wordt bepaald door wat het gebied aankan en mag niet leiden tot een verslechtering van de leefbaarheid in de omgeving. Verdichting moet gepaard gaan met een kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en mag niet ten koste gaan van het groen.” Door dit zo aan te halen geeft u zelf eigenlijk al aan dat de kwaliteit van het voorliggende plan erg onder spanning staat. Wanneer is er sprake van een verslechtering van de leefbaarheid? Hoe en door wie wordt dit bepaald en getoetst? Wanneer is er sprake van een kwaliteitsverbetering? En hoe wordt dit bepaald en vastgesteld? Wat zijn hiertoe de uitgangspunten? Wat ons betreft zou de nieuwbouw een verbetering moeten zijn, wat het uitgangspunt van het vorige SPvE was.	Meer specifiek: Buurtcentrum De Leeuw kan een toename van de bewoners aan. De kwantitatieve berekening van m2 welzijn voor de wijk Noordoost is gebaseerd op het beleid Vernieuwend Welzijn met desbetreffend accommodatiebeleid (2012). De beleidsuitgangspunten zijn opnieuw bevestigd in het Koersdocument (2020) waarin is aangegeven dat in de wijk Noordoost de welzijnsvoorziening buurtcentrum te berekenen is met 0,05 m2 per inwoner. Buurtcentrum de Leeuw heeft 1.660 m2. De kwalitatieve nadere onderbouwing van de m2 op basis van gebruik, vraag en behoefte (leefstijlen) van bewoners is aangegeven in de “Uitvoeringsnotitie Maatschappelijk initiatief onder dak in buurtcentra van de toekomst, wijk Noordoost” (2016).

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 10 (vervolg)	Antwoorden reactie 10 (vervolg)
54	Bovendien: “Wanneer deze projecten gerealiseerd zijn, zullen er in totaal meer dan 800 woningen zijn toegevoegd aan de westkant van de Talmalaan.” Wat betekent dit voor de druk op onze wijk en alle voorzieningen?	In de Ruimtelijke Strategie Utrecht wordt deze vraag beantwoord. De Utrechtse barcode is de optelsom van alle (programma)elementen die de stad vormen: groen, wonen, werken, maatschappelijke voorzieningen, sport, energie, water en infrastructuur. Deze elementen staan in een directe afhankelijkheid van elkaar. Meer van het één, betekent vaak ook meer van het ander. Bij inbreiden vangt de gemeente de groei op binnen de bestaande stad, op plekken waar nog ontwikkelmogelijkheden zijn. Vanuit de barcode beredeneerd betekent het dat de groei voor een deel opgevangen kan worden met bestaande voorzieningen (indien en voor zover er overcapaciteit is) en dat voor een deel voorzieningen moeten worden toegevoegd. Het verschilt per locatie en per functie hoeveel toevoeging gewenst en mogelijk is.
55	“..aan te laten sluiten bij de nieuwe bebouwing en de wensen van vandaag. Hierbij zetten we in op het duidelijk inpassen van alle bestaande en nieuwe functies in de openbare ruimte. Ruimte die vrijkomt gebruiken we vooral voor groen, in de vorm van groene plinten, extra heestervakken, meer bomen en uitbreiding van de pocket parcs en, wanneer dit nodig is, verbreden we de voetpaden.” Wat betekent dit concreet? Wat zijn die wensen? Wat betekent ‘duidelijk inpassen van alle bestaande en nieuwe functies’?	De invulling van de openbare ruimte zoals die wordt voorzien staat weergegeven op de FO tekening (paragraaf 4.2 van het SPvE). Daarin is ook te zien waar er groen wordt toegevoegd. In totaal wordt er 1200m2 openbaar groen toegevoegd. Het totale plan inclusief tuinen heeft straks 6192m2 groen. We hebben dit inzichtelijk gemaakt in paragraaf 4.1. van bijlage 1 (nadere onderbouwing).
56	Wat zijn groene plinten?	Groene ruimtes om de bouwblokken
57	Uit welke pot wordt al het groen betaald? En wat als de pot op of ontoereikend is?	De kosten van de inrichting openbaar gebied zoals die nu zijn voorgesteld worden uit de projectontwikkeling betaald door de initiatiefnemer Mitros.
58	Op de beelden die u laat zien, staan wel erg grote, oude bomen weergegeven. Hetgeen mijn inziens niet een eerlijk beeld geeft.	De bomen in de profielen zijn in de meeste gevallen bestaande bomen (dus grotere bomen).
59	“De openbare ruimte is zoveel mogelijk groen, er wordt alleen verharding toegepast indien dit functioneel noodzakelijk is, `groen-tenzij’;” Wat betekent dit concreet? Wanneer is het tenzij? Kunt u daar voorbeelden van noemen? Hoe streng wordt naar die ‘tenzij’ gekeken?	‘groen, tenzij’. Dit houdt in dat we in Utrecht straten, pleinen, binnenterreinen, daken en gevels groen inrichten, tenzij dat op een specifieke plek niet kan vanwege de vereiste functionaliteit, zoals: rijden, parkeren, voetgangersroutes, fietsenrekken etc. We proberen hierbij zoveel mogelijk aaneengesloten stukken groen te maken.

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 10 (vervolg)	Antwoorden reactie 10 (vervolg)
60	“Deze plint wordt ingeplant met vaste planten en heesters en is daardoor een zachte overgang tussen openbaar en privé en zal worden beheerd door de toekomstige bewoners;” En wat als dit onderhoud niet of slechts marginaal gebeurt? Wie controleert of het onderhoud ook daadwerkelijk gebeurt? En wat zijn de uitgangspunten? Oftewel: wanneer is het groen goed onderhouden? En hoe wordt het onderhoud geborgd voor de toekomst? Introduceert u hiermee niet een enorm afbreukrisico?	Mitros is verantwoordelijk voor het onderhoud van dit groen. Indien dit onderhoud door de bewoners onvoldoende of niet wordt uitgevoerd is het de verantwoordelijkheid van Mitros dat dit alsnog wordt uitgevoerd.
61	“Tussen de bebouwing en het trottoir bevindt zich een doorlopende groenstrook met een breedte van minimaal 2 meter die aansluit op de groene en ontspannen inrichting van de straten in de rest van de wijk.” Het gaat dus meer om een (winderige) steeg tussen hoge gebouwen. Hoe verhoudt zich dat tot de sociale veiligheid? Hoe wordt die veiligheid gewaarborgd? Hoe zorgen jullie dat er een goede sociale controle is in de hoven?	De beplanting is deze strook is laag zodat deze het zicht niet belemmert. Het gaat overigens niet om een steeg, maar om een groene overgang tussen openbaar en privé.
62	“Circa 45 sociale huurwoningen worden gerealiseerd ten behoeve van het huisvesten van bijzondere doelgroepen zoals statushouders en/of uitstromers uit de MO/BW” Zoals. Wie dan nog meer? Wordt Buurland een van deze locaties (https://ris2.ibabs.eu/Reports/ViewListEntry/Utrecht/95b0ec2a-9d26-438a-80b5-a51f4c31d6e9))?	Het SPvE schept de kaders voor de woningbouwontwikkeling. Hierin is nog niet uitgewerkt voor welke specifieke doelgroep de 45 woningen zijn bestemd. Wel hebben de gemeente en Mitros afgesproken dat de woningen niet individueel aan bijzondere doelgroepen worden verhuurd, maar dat er een afspraak wordt gemaakt met één of twee organisaties waar vanuit de bewoners zullen uitstromen naar een zelfstandige woning. Bij de selectie van de doelgroep wordt ook rekening gehouden met de huidige situatie in de buurt ten aanzien van bijzondere/ kwetsbare bewoners. Met deze organisaties zal ook nader worden gekeken naar de mate van begeleiding die er voor deze bewoners nodig is. Ook een wooncon-cept waarbij ‘dragende en vragende’ bewoners samenwonen in een van de woonblokken is een optie die overwogen wordt.

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 10 (vervolg)	Antwoorden (reactie 10 (vervolg)
63	In de nabije omgeving zijn al diverse locaties voor de huisvesting van bijzondere doelgroepen zoals begeleid wonen, reïntegratie van mensen en de Van der Hoeven Kliniek. De tbs-kliniek wil nieuw gaan bouwen. Vindt u, als u kijkt naar andere wijken in Utrecht zoals het aangrenzende Tuindorp, dat dit evenredig over de stad is verdeeld? Hoe voorkomt u dat onze wijk niet opnieuw gaat afglijden? Er is immers veel geld en moeite geïnvesteerd om de wijk op het huidige niveau te krijgen.	Naar verwachting is de locatie sterk genoeg voor huisvesting van een bijzondere doelgroep. Er is namelijk bewust gekozen voor een relatief laag aantal woningen voor kwetsbare groepen, ten opzichte van andere projecten waarin we sociale huurwoningen toevoegen. Normaal gesproken gaan we bij nieuwbouwprojecten waar we woningen reserveren voor bijzondere doelgroepen uit van 30 tot 50% van het sociale programma dat aan deze doelgroep verhuurd kan worden. In dit geval is er gekozen voor een vast aantal van 45 woningen, waarmee het aandeel binnen het sociale programma dus veel lager is dan gebruikelijk. We streven naar een evenredige verdeling over de stad, maar niet iedere buurt of wijk is hetzelfde en biedt dezelfde mogelijkheden om nieuwe woningen toe te voegen of bestaande woningen toe te wijzen aan bijzondere doelgroepen.
64	“Er wordt momenteel gewerkt aan een herziening van het parkeerbeleid, de verwachting is dat deze in het eerste kwartaal van 2021 door de gemeenteraad zal worden vastgesteld.” Wat betekent dit voor Nieuw Buurland?	Op het moment dat er bij de wijziging van het bestemmingsplan een nieuw parkeerbeleid geldt zal de ontwikkeling aan dit nieuwe beleid moeten voldoen. Het voorgestelde nieuwe beleid kunt u inzien op https://omgevingsvisie.utrecht.nl/thematisch-beleid/parkeren/parkeervisie/ maar pas na vaststelling door de gemeenteraad is dit van toepassing.
65	Wat betekent “herstructurering sociale huur 2020” voor de plannen?	U doelt waarschijnlijk op de tekst bij deze locatie op afbeelding 2 van het SPvE. Daarmee wordt dit project bedoeld. Met herstructurering wordt bedoeld dat de oude sociale huurwoningen worden gesloopt en dat er nieuwe woningen voor terug worden gebouwd.
66	“De kosten die logischerwijs verband houden met deze ontwikkeling (en waar geen andere dekking tegenover staat) worden daarom in principe verrekend met de economische meerwaarde die voortvloeit bij een bestemmingswijziging.” Kunt u dit toelichten?	De grond onder de woningen is in erfpacht uitgegeven aan Mitros met de bestemming 150 sociale huurwoningen. Als op erfpachtgrond een ander type of meer woningen terugkomen zal dit erfpachtsrecht worden aangepast en zal er een bijbetaling plaats moeten vinden. Dit is de economische meerwaarde. Als het nodig is kan dit bedrag worden ingezet voor een deel van de inrichting openbare ruimte.
67	“Complicerende factor hierbij is mogelijk dat vanwege de hoogte van het geluidsniveau een dove of vliesgevel kan moeten worden aangebracht; ook kan het appartementengebouw verschoven moeten worden in zuidelijke richting.” Kunt u dit toelichten?	Nieuwe woningen moeten voldoen aan wettelijke geluidsnormen. Als er veel geluid aan de buitenkant zit dan kan het nodig zijn om extra maatregelen aan de gevel te maken, zoals een vliesgevel (een extra glazen wand) om aan de geluidseisen te voldoen. Op basis van de huidige uitgangspunten wordt maar net voldaan aan de 63 dB. Bij een wijziging van de uitgangspunten (voortschrijdend inzicht) zou het kunnen dat de maximale waarde wordt overschreden en er dove of vliesgevels noodzakelijk zijn.
68	“Onderzocht moet worden of uitruil van grond- of ontwikkelpositie in Noordoost of elders in de stad een extra stimulans biedt om te komen tot de realisatie van een programma dat bijdraagt aan gemengde buurten.” Wat bedoelt u hiermee?	Mitros is een sociale huisvester. De in dit plangebied te realiseren middeldure huur- en koopwoningen kunnen mogelijk met een derde partij worden ‘uitgeruild’ voor sociale woningen elders in de stad.

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 10 (vervolg)	Antwoorden reactie 10 (vervolg)
69	“Hoe kan er voor gezorgd worden dat met de toename van verkeer dat gepaard gaat met de voorgestelde verdichting de Troelstralaan zo min mogelijk gebruikt zal gaan worden door auto’s?” Wat is hierop het antwoord?	Wij verwachten dat het verkeer door de gekozen verkeersinrichting via de Samuel van Houtenstraat en de Samuel Mullerstraat het plangebied zullen verlaten. Ook zijn geen extra uitritten op de Troelstralaan gepland.
70	“Bij compensatie wordt de volgende volgorde aangehouden: 1e keus compensatie binnen het plangebied, 2e keus compensatie dichtbij het plangebied, 3e keus compensatie elders.” Oftewel: er is geen enkele garantie dat gerooide bomen ook terugkomen. Of hoe moet ik dit zien?	Er worden evenveel nieuwe bomen geplant als dat er gerooid worden, maar niet allemaal in het plangebied zelf. Op afbeelding 13. het FO staat waar binnen het plangebied nieuwe bomen worden geplant. In bijlage 2 “bomenparagraaf staan daarnaast mogelijke locaties voor bomen net buiten het plangebied.
71	Het participatietraject verdient tot nu toe zeker niet de schoonheidsprijs. Toen mijn vriend op een van de bijeenkomsten kritisch was en de dame van de gemeente iets vroeg over inspraak, reageerde zij boos. “Als u inspraak wilt dan gaat u maar naar de rechter”, zei ze. Wij vragen ons af of je met zo’n houding een goede buurt ontwikkeld.	Wij hebben het participatieproces zo zorgvuldig mogelijk vormgegeven. Niet alle inbreng vanuit de buurt kan in de plannen worden meegenomen. Op het SPvE vindt geen formele inspraak plaats en er is geen mogelijkheid voor bezwaar en beroep. Dat is in een volgende fase bij het bestemmingsplan wel mogelijk.
	Reactie 11	Antwoorden reactie 11
72	De SPvE geeft - kort samengevat - de kaders om 250 tot 285 nieuwe woningen te realiseren waarvan 150 tot 205 sociale huurwoningen. Als bewoner van deze wijk heb ik hiertegen bezwaren. Als we kijken naar onze wijk is de verhouding sociale huurwoningen erg groot vergeleken met middensegment huur/vrije sector huur/koop. Daarnaast is de verhouding huur erg groot in relatie tot koop. Ik begrijp dat de gemeente Utrecht/Mitros eenzelfde aantal sociale huurwoningen (dus 150 woningen) terug moet bouwen. Indien een hoger aantal woningen dan het huidige woning aantal van 150 in de plaats terug moeten komen zouden die woningen geen sociale huurwoningen moeten zijn maar vrije sector/koopwoningen. Zoals in het SPvE ook staat is het uitgangspunt woningbalans per wijk. In onze wijk is de woningbalans nu al redelijk scheef. Met de komst van nog meer sociale huurwoningen (en doelgroepwoningen) raakt de woningbalans nog verder zoek. Ik maak hiertegen dan ook bezwaar en verzoek u vriendelijk om het plan op dit punt aan te passen.	De bevolkingsprognose voor Utrecht is dat de stad in 2040 naar verwachting meer dan 450.000 inwoners heeft. Om deze groei op te vangen is in Utrecht behoefte aan ruim 60.000 extra woningen. In onze ruimtelijke strategie is het uitgangspunt geformuleerd dat Utrecht gaat groeien door binnenstedelijk te verdichten. Daarmee behoudt Utrecht zo veel mogelijk het landschap rondom de stad en kunnen de bestaande voorzieningen in de stad efficiënter worden benut. Om tot 60.000 nieuwe woningen te komen kijken we in de hele stad naar kansen om woningen toe te kunnen voegen. De sloop/nieuwbouw op deze locatie is één van die kansen. Als we nader kijken naar de woningbehoefte zien we vooral tekort aan woningen in het sociale- en middensegment. We streven daarom naar een woningvoorraad met 35 procent sociale huurwoningen en 25 procent woningen in het middensegment. We willen daarnaast meer gemengde wijken realiseren. In onze woonvisie hebben we daarom de gewenste ontwikkeling van de woningvoorraad per wijk weergegeven. Omdat in de wijk Noordoost het aandeel sociale huurwoningen met 18% relatief laag is, willen we hier het aandeel sociale huurwoningen laten toenemen. Voor een woonprogramma kijken we echter niet alleen naar onze stedelijke doelen, maar ook naar de woningvoorraad in de nabije omgeving. In de Staatsliedenbuurt staan juist relatief veel sociale huurwoningen; 74% van de woningen is hier in het bezit van woningcorporaties. De gemeente heeft daarom met Mitros afgesproken om niet alleen sociale huurwoningen te bouwen, maar ook woningen in een duurder segment.

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 11 (vervolg)	Antwoorden reactie 11 (vervolg)
73	Ik zou graag zien dat naast de 150 sociale huurwoningen koopwoningen in het hogere segment ervoor terug komen. In het project aan de westzijde van de Talmalaan worden nu ook enkel huurwoningen gerealiseerd (studentenwoningen/huur middensegment). Daarnaast is het kantoorgebouw op de Oudlaan omgevormd tot studentenwoningen (huur) hetgeen de nodige overlast veroorzaakt. Het gebouw daarnaast is voor begeleid wonen hetgeen ook de nodige overlast voor de buurt meebrengt.	De gemeente heeft met Mitros afgesproken dat er bovenop het sociale programma ook woningen in een duurder segment gerealiseerd worden. Voor Mitros is het echter niet toegestaan om zelf koopwoningen te realiseren. Mitros onderzoekt daarom de mogelijkheden om hiervoor samen te werken met een andere partij. Pas als dit lukt kan er een besluit worden genomen om het realiseren van koopwoningen hier passend en haalbaar is
74	Ik zou daarom graag zien dat in onze wijk meer koopwoningen erbij komen zodat een goede woningbalans in alle opzichten kan worden bereikt.	Zie 73
	Reactie 12	Antwoorden reactie 12
75	We zijn voorstander van dat de Dodt van Flensburglaan wordt verlegd naar het noorden waardoor de twee plantsoenen worden samengevoegd tot één parkje en dat deze her ontwikkeld wordt. (h.2.1.1) Verderop in de SPvE staat (h. 3.2.3) dat in samenwerking en overleg met de buurtbewoners dit parkje opnieuw ingericht wordt. Dat is mooi en daar zouden wij graag actief aan bijdragen.	Fijn! Wij zullen u betrekken bij de uitwerking van het Doth van Flensburgplantsoen.
76	Echter staat in de SPVE ook vermeld: “Door middel van het oriënteren van kleinschalige bebouwing op deze plek kan dit parkje een logische beëindiging krijgen en is er meer toezicht op het gebied” (H2.1.1). In een aantal kaartjes (o.a. afbeelding 13 en 16) staat dit ‘plan’ omschreven als “mogelijke locatie toekomstige bouwontwikkeling, exacte afmetingen nader te bepalen”. Op de uitgangspunten kaart (h. 3.2.5) staat deze bebouwing echter ingetekend incl. tuin. Is het nog een oriënterend project of is het echt één van de uitgangspunten? Dit schept onduidelijk. Voorstel om het voor nu uit de uitgangspunten kaart te halen en de oriëntatie voor kleinschalige bebouwing mee te nemen in de verdere samenwerking en overleg met de buurtbewoners rondom de herinrichting van het parkje. Daarbij is de uitspraak over ‘meer toezicht’ als argument bediscussieerbaar. Momenteel wordt het grasveldje beëindigd met een huis met een raam erin dat uitkijkt op het speelveld en grasveldje. Vanuit het appartementencomplex Vitae Veste kijken meer dan 12 ramen uit op het veld. En aan de andere kant van de straat nu 3 woonlagen (in de SPvE plannen 4 woonlagen) die toezicht houden op het gebied. Dat lijkt ruim voldoende.	Bebouwing aan de rand van het Dodt van Flensburgplantsoen zorgt voor een heldere afkadering van de ruimte en ogen op het plantsoen. Omdat we de inrichting van het vergrootte Doth van Flensburgplantsoen graag in overleg met de omwonenden willen doen hebben we de vlek waar we over nadenken nu vergroot. Eventuele bebouwing en welke functie dit moet krijgen zal dan in dat kader worden bepaald.

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 12 (vervolg)	Antwoorden reactie 12 (vervolg)
77	Zelf zijn wij voor zo veel mogelijk openbaar groen in de wijk en hoeft dit juist niet altijd rechthoekig te zijn voor een speelser effect. Maar mocht de gemeente besluiten dat hoekje grond (waardoor het parkje niet mooi rechthoekig is) geen 'logische' beëindiging is dan willen we graag meedenken hoe dit (zonder bebouwing) op te lossen is. Op 21 februari 2019 hebben wij al eerder interesse getoond in het kopen van een stuk van het grasveld. Als antwoord ontvingen wij toen van Marieke Braad (Juridisch adviseur snippergroen, gemeente Utrecht): "In de wijk is relatief weinig openbaar groen en daarom dient deze gehele strook behouden te blijven. Daarbij is het stuk groen in de beheersverordening aangemerkt als structureel groen." Mocht de gemeente hierin dus van mening zijn veranderd, en het bestemmingsplan aan te willen passen dan houden wij ons aanbevolen voor de koop van (een stuk van) het veldje.	Het klopt dat de gemeente uw verzoek om een stukje groen aan u te verkopen heeft afgewezen. Er is toen onder andere aangegeven dat hiervoor een bestemmingsgwijziging nodig is en dat het tot het structurele groen behoort. Het voorstel in het SPvE is om de gehele vlek "Doth van Flensburgplantsoen" nu samen met de buurt verder uit te werken.
78	Tot slot, uit de klimaatstresstest (h. 2.5.3) komt naar voren dat bij stevige buien in het gebied water overlast kan ontstaan. Het water loopt weg in oostelijk richting over het maaiveld. De Nolenslaan en het grasveld op de Dodt van Flensburglaan worden genoemd als verzamelplekken. Daarbij wil ik opmerken dat niet alleen het laag liggende grasveld op de Dodt van Flensburg een verzamelplek is maar ook de aangrenzende lage tuinen. Mocht het parkje bij de herontwikkeling verhoogd worden tot maaiveld niveau, heeft dit impact op onze laag liggende tuin. Wordt hier rekening mee gehouden tijdens de herontwikkeling van het grasveldje?	Bij de inrichting van het parkje worden de hoogtes meegenomen in het ontwerp. Hierbij wordt rekening gehouden met de hoogtes van de aangrenzende woningen en tuinen. Daarbij wordt ervoor gezorgd dat als het water in de wadi in het parkje te hoog staat er een uitweg is naar het riool en het niet vanuit de wadi de tuinen instroomt.

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 13	Antwoorden reactie 13
79	De uitgangspunten zijn op veel gevallen nog niet concreet genoeg en hierover maak in enkele opmerkingen. Daarnaast is de relatie met het oorspronkelijke Masterplan zoek en is eerst een nieuw Masterplan opstellen beter dan nu alle plannen te ontwikkelen op basis van een niet meer toereikend Masterplan. 1. Waarom slechts gedeelte van het Masterplan en niet het gehele gebied vaststellen, zodat er één samenhangend geheel gecreëerd kan worden? Nu is fase 2 van het Masterplan uitgevoerd en zijn er plannen ontwikkeld die niet in het Masterplan omschreven staan. Met de realisering van woningen in de belastingflat is het de vraag of dat de sociale voorzieningen in de wijk dit nog aankunnen. Daarnaast is voor het Masterplan een uitgebreid participatietraject doorlopen wat dus achteraf voor niks is geweest. Het op deze manier ontwikkelen van dit deelplan is niet juist en zou in een grotere samenhang met de omgeving opgepakt moeten worden.	Het nieuwe SPvE is net als het vorige uit 2012 een uitwerking van het Masterplan. Omdat de andere projecten uit het Masterplan grotendeels al zijn uitgevoerd wordt er geen nieuw Masterplan opgesteld. Gemeentebreed ligt er nu een Ruimtelijke strategie waar ontwikkelingen binnen moeten passen.
80	a. Huidige deelgebied is fase 1 van het Masterplan, realisering was 114 woningen en een kinderdagverblijf. Er is nu geen kinderdagverblijf meer voorzien en het aantal woningen is gestegen naar 249-285. b. Fase 3 is sloop van 108 woningen en realisering van 61 woningen. c. Fase 4 realisering van seniorenwoningen en sloop van het kinderdagverblijf welke nu dus niet gerealiseerd wordt. Hoe dit straks op te vangen? d. Samenhangend plan ontbreekt nu, Masterplan kan naar de prullenbak	Het kinderdagverblijf heeft inmiddels een nieuwe locatie gevonden. In het SPvE uit 2012 werd een voorbeeld invulling gegeven met ca 114 woningen en een kinderdagverblijf van 720m^2. Daarbij is opgemerkt dat het kinderdagverblijf ook omgezet zou kunnen worden naar bijvoorbeeld woningen. In het Masterplan 2012 was een fasering voorzien. Fase 2 is inmiddels uitgevoerd en dit project betreft het gebied van Fase 1. De plannen zoals toen genoemd als fase 3 en 4 vinden vooralsnog geen doorgang (Lauwerecht 1b en 8). Dat is een interne afweging binnen Mitros. In het woningbouwprogramma voor Nieuw Buurland zitten veel woningen voor 1- en 2-persoonshuishoudens die ook geschikt zijn voor senioren. Het Masterplan uit 2012 is inderdaad niet meer actueel. Ontwikkelingen in de stad worden nu onder andere getoetst aan het RSU.

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 13 (vervolg)	Antwoorden reactie 13 (vervolg)
81	Meer aandacht voor wateroverlast, hittebestendigheid en biodiversiteit door: a. sedumdaken verplicht te stellen, voordelen van sedumdaken: a. waterberging b. verkoelend effect c. minder temperatuurvariatie van dak, een bitumendak gaat hierdoor 2 keer zo lang mee. d. Biodiversiteit e. Verkoelend effect van zonnepanelen, waardoor deze meer energie opwekken. (sedumdaken gaan dus uitstekend samen met zonnepanelen!) b. parkeerplaatsen door middel van grasbetontegels, grasroosters of iets soortgelijks (wat is een water infiltrerende parkeerplaats?) c. overige maatregelen, zoals bijvoorbeeld groene gevels	De gemeente past dit voor de openbare ruimte zoveel mogelijk toe, zie hiervoor ook de nadere toelichting in bijlage 1 van het SPvE. Voor het particulier terrein is met Mitros afgesproken dat ook zij op eigen terrein 20mm water gaan bergen. Hoe zij dit invullen is aan hen. Het voorstel vanuit de gemeente was inderdaad groene daken (in combi met zonnepanelen) en waterberging in de groenvakken en ondergronds in kratten (ivm weinig ruimte bovengronds). In paragraaf 3.6.1 “klimaat adaptatie en dakenvisie” wordt als uitgangspunt meegegeven dat “De woningen en zichtbare platte daken (schuren, bijgebouwen) worden daar waar dit kan in relatie tot de zonnepanelen voorzien van een groen- of bruindak”. in de volgende ontwerpfase wordt meegenomen dat parkeerplaatsen zo veel mogelijk worden uitgevoerd in waterpasserende verharding In paragraaf 4.3 van de bijlage (nadere onderbouwing) worden deze mogelijkheden ook aangegeven : “Bij het plan wordt een onderbouwing gevraagd op hoe het plan bijdraagt aan voldoende waterberging op eigen terrein en het beperken van hittestress, maar ook het borgen van leefbaarheid voor flora en fauna binnen de gebouwen en in de openbare ruimte. Denk hier bijvoorbeeld aan een groene daken of gevels t.b.v. waterbuffering en beschaduwing, en inbouwnestelkasten.”
82	Economische meerwaarde Doordat Mitros meer woningen kan realiseren dan op dit moment ontstaat er economische meerwaarde. Mitros zal derhalve een bedrag voor erfpacht aan de gemeente moeten afdragen hiervoor. Deze gelden moeten landen in de wijk. Mogelijkheden zijn: i. Voorzieningen om de schoolstraat dagelijks tijdelijk af te kunnen sluiten ii. Bewoners een “ontzorgingspakket” aanbieden om hun dak te laten vergroenen en mogelijk plaatsen van zonnepanelen iii. Opwaardering van het Willem van Abcoudeplein iv. Overige maatregelen in overleg met de omgeving te bepalen. In het kader van punt b. is het niet meer dan logisch dat minimaal de financiële opbrengsten van de hogere erfpacht en een gedeelte van de winst ten goede komt aan de omgeving. Dit dient nog concreet uitgewerkt te worden.	De grond onder de woningen is in erfpacht uitgegeven aan Mitros met de bestemming 150 sociale huurwoningen. Als op erfpacht andere type of meer woningen terugkomen zal deze erfpacht moeten worden aangepast en zal er een bijbetaling plaats moeten vinden. Dit is de economische meerwaarde. Dit bedrag kan worden ingezet voor een deel van de inrichting openbare ruimte van het plangebied. Indien er daarna inkomsten voor de gemeente overblijven vloeien deze naar de algemene middelen en daar heeft gemeenteraad budgetrecht over. De pilot met het afsluiten van de Nolenslaan als schoolstraat wordt verlengd. De kosten hiervoor worden gedekt uit het programma verkeersveiligheid. Dit is het geval doordat de meerwaarde wordt ingezet voor de inrichting van de openbare ruimte.

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 13 (vervolg)	Antwoorden reactie 13 (vervolg)
83	Daarnaast zal er een financiële kwaliteitsimpuls voor de omgeving gerealiseerd moeten worden indien er meer en/of andere soort woningen gerealiseerd worden dan nu vastgesteld in het Masterplan.	Bij de herontwikkeling van een gebied willen wij altijd een kwaliteitsimpuls geven aan de openbare ruimte, dit staat los van het aantal en type woningen dat wordt gebouwd. De kwaliteitseisen voor dit openbaar gebied staan in het SPvE opgenomen.
	Reactie 14	Antwoorden reactie 14
84	De aanscherping van de gemeentelijke ambities op het gebied van gezond stedelijk leven, vergroening en de energie-neutrale en klimaatbestendige stad kunnen wij zeker onderschrijven. Dat geldt in principe ook voor de uitgangspunten ten behoeve van de ontwikkeling van Nieuw Buurland: Verdichten en vergroenen in balans; Woningmarkt in balans; Duurzame mobiliteit; Duurzame energie; Gezondheid, veerkracht en gelijke kansen (voorlopige SPvE, pag.14). Samen met omwonenden (als Buren van Nieuw Buurland) uit het gehéle gebied volgen wij deze ontwikkelingen met interesse en gaan we ervanuit dat de algemeenheden waarin de ambities nu staan beschreven, concreet worden gemaakt. U ontvangt daar vanuit het comité afzonderlijk bericht over.	Mooi dat u dit ook onderschrijft.
85	Zo kunnen wij ons ook vinden in het uitgangspunt: “De openbare ruimte is zoveel mogelijk groen, er wordt alleen verharding toegepast indien dit functioneel noodzakelijk is, `groen-tenzij’.“ (voorlopige SPvE, pag.15). Tevens voor de stellingname: “Voor de korte en ook lange termijn is het versterken van de natuur in de stad uitgangspunt. Door diervriendelijk te bouwen komt er extra capaciteit aan verblijf- en nestplaatsen voor flora en fauna in de stad. Daarmee wordt een bijdrage geleverd aan het tegengaan van het verdwijnen van beschermde flora en fauna uit de stad en een verhoging van de biodiversiteit voor gebouwbewonende soorten.” (voorlopige SPvE, pag.17).	Mooi dat u dit ook onderschrijft.
86	Wij zijn het daarom beslist niet eens met uw voorstel om de ruimte van het huidige speeltuintje in de Dodt van Flensburglaan naast nummer 171, te bestemmen voor een pand met drie lagen (voorlopige SPvE/FO-afb 13, pag.29) en dat dient wat ons betreft dan ook te worden verwijderd uit het SPvE en het FO. De toegevoegde waarde van een extra woning op deze plek ontgaat ons en vormt ook geen eenheid met de te realiseren woningen binnen het plan.Sinds jaar en dag fungeert dit deel van de openbare ruimte als ontmoetingsplek voor de buurt en die functie willen wij als bewoners zeker behouden in het kader van het nieuwe wijkparkje/ plantsoen.	Bebouwing aan de rand van het Dodt van Flensburgplantsoen zorgt voor een heldere afkadering van de ruimte en ogen op het plantsoen. Omdat we de inrichting van het vergrootte Doth van Flensburgplantsoen graag in overleg met de omwonenden willen doen hebben we de vlek waar we over nadenken nu vergroot. Eventuele bebouwing en welke functie dit moet krijgen zal dan in dat kader worden bepaald.

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 14 (vervolg)	Antwoorden reactie 14 (vervolg)
87	Daarbij zijn wij van mening dat in het voorstel de vier te creëren parkeerplaatsen in de Dodt van Flensburglaan (voorlopige SPvE/FO-afb.13, pag.29), niet 'functioneel noodzakelijk' zijn en beslist niet passen bij het groene karakter van het wijkparkje. Indien er in de wijk vier parkeerplaatsen moeten komen om het aantal van 139 te bereiken, dan weten wij daarvoor een perfecte oplossing: er is ruime gelegenheid om op de Aalberseweg voldoende schuingeplaatste parkeerplaatsen te realiseren, waaronder het toevoegen van plaatsen voor deel-auto's. Dit gebied valt onder één bestemmingsplan dat is vastgesteld op 30-11-2017. Vreemd genoeg is dit niet gelijk aan het huidige functionele gebied in het genoemde voorlopige SPvE. Advies vanuit de bewoners is om het bestemmingsplangebied en het functionele gebied eenvoudigweg gelijk te trekken waardoor de oplossing van de verplaatsing van de parkeerplaatsen prima past. Wanneer auto's aan de rand van de wijk blijven, levert dat direct een betere verkeersveiligheid op in de wijk.	Of deze parkeerplaatsen nodig zijn voor de parkeerbalans zal blijken als er een bouwinitiatief ligt met daarin de definitieve woningaantallen en typen. Als blijkt dat dit stuk weg niet nodig is zullen er ook geen parkeerplaatsen worden aangelegd. We nemen al deze vragen mee in de uitwerking van de "vlek" Doth van Flensburgplantsoen. Het genoemde alternatief voor parkeerplaatsen in het plantsoen aan de Aalbersestraat is niet wenselijk omdat dit het groen aantast en mogelijk ten koste zal gaan van bestaande bomen.
88	Wel zijn wij blij dat er gehoor is gegeven aan het idee van een nieuw aaneengesloten en beter bruikbaar wijkparkje (voorlopige SPvE/FO-afb.13, pag.29). Echter, onze wens voor een plantsoen omvat meer. Naar ons idee dient de Dodt van Flensburglaan vanaf nummer 171, tot aan de Samuel Mullerstraat volledig te worden opgenomen in het groene plantsoenplan. Het inrichten van het plantsoen over de hele breedte van de Dodt van Flensburglaan, is gebaseerd op meerdere motieven: 1. De urgentie is groot om volop in te zetten op vergroening van de stad. Ook tijdens de internationale Klimaattop van januari 2021 werd dat wederom benadrukt. Het koersen op het daadwerkelijk versterken van de kwaliteit van groen in deze buurt, kan voor dit plantsoen dan ook niet gepaard gaan met bebouwing, straat of parkeervakken. 2. Wij menen dat de doorgang voor het autoverkeer niet functioneel noodzakelijk is. Het volledig afsluiten van de Dodt van Flensburg ten behoeve van groen heeft daarom onze voorkeur. Uiteraard vraagt dit om nieuwe verkeersmaatregelen, bijvoorbeeld voor ouders die met de auto naar kinderdagverblijf Nijntje komen. Het is niet wenselijk dat zij de halve buurt door moeten om weer bij de openbare weg te komen. Dit kan eenvoudig worden opgelost door de ingang van het kinderdagverblijf weer terug te brengen aan de Adriaan Beijerkade en daar via een aantal parkeerhavens de auto's de wijk in-uit te laten rijden. Eventueel is een stukje fietsstraat door het plantsoen, met auto's te gast zonder parkeervakken een goede optie.	Zie ook 87. Het niet doortrekken van de weg is een interessante optie die we graag willen onderzoeken. Hiervoor is het echter nodig om te weten hoe de straat nu wordt gebruikt en wat de verkeerskundige gevolgen zouden zijn voor de omliggende wegen. Op dit moment voeren we in verband met COVID geen verkeerstellingen uit. Zodra dit mogelijk is kunnen we het onderzoek opstarten. Als blijkt dat het verkeerskundig mogelijk is om dit stuk straat te verwijderen zal hierop participatie met de buurt plaats moeten vinden om te kijken of dit ook gedragen wordt. We nemen al deze vragen mee in de uitwerking van de "vlek" Doth van Flensburgplantsoen. We nemen al deze vragen mee in de uitwerking van de "vlek" Doth van Flensburgplantsoen.

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 14 (vervolg)	Antwoorden reactie 14 (vervolg)
89	Het gedrag in het dagelijks verkeer is in ons deel van de buurt sterk aan het veranderen, weggebruikers trekken zich steeds minder aan van de bestaande verkeersregels en de verkeersveiligheid. In de afgelopen jaren zien wij in de Dodt van Flensburglaan dat een groeiend aantal autochauffeurs (veelal sluipverkeer) de verkeersbepalingen aan hun laars lappen. De handhaving op deze overtredingen ontbreekt volledig. Voorstel is dan ook om de Dodt van Flensburglaan en de smalle Everard Foeckstraat (vrachtwagens lopen er regelmatig vast) met drempels voor bestemmingsverkeer te maken.	Op de het kruispunt Doth van Flensburglaan - Samuel Mullerstraat passen we het inrichtingsplan aan door daar een drempelplateau toe te voegen. De Everard Foeckstraat ligt buiten dit plangebied. Wij vragen aan de wijkverkeersadviseur om te kijken of het toevoegen van een drempel daar wenselijk is.
90	Sinds de coronacrisis wordt gelukkig algemeen erkend dat bewegen voor jong en oud essentieel is. Ook wordt keer op keer door de overheid en in de media benadrukt dat het contact tussen buren het gevoel van eenzaamheid tegengaat en bijdraagt aan sociale cohesie. Voor gezinnen met kleine kinderen en voor mensen die slecht ter been zijn, is het extra van belang dat het wijkparkje voor hen ook veilig bereikbaar, toegankelijk en begaanbaar is. De afstand tot het Griftpark is immers te groot voor de groep die slecht ter been is.	Dat vinden wij ook
91	Het zogeheten openbaar groen tussen de huizenblokken, zoals in de Troelstralaan, is weliswaar ‘openbaar’, maar werpt door de ligging een grote drempel op: het groen wordt door buurtbewoners ervaren als leefruimte van de omwonenden. Dit zal ook zo werken bij het ‘openbaar’ groen binnen het onderhavige plan.	We zetten daarnaast ook in op het Doth van Flensburg Plantsoen en het toevoegen van groen in de straten om zo “groene ommetjes” te bevorderen.
92	Wij zijn er dan ook zeer op gespitst dat de openbare ruimte van het huidige speeltuintje naast nummer 171, behouden blijft voor de buurtbewoners en de groene oase. De blinde muur (met een raam, zonzijde) willen wij laten verlevendigen door een fraaie muurschildering, gekoppeld aan het karakter van het plantsoen. Daarnaast is wat ons betreft een flinke schuur - met sedum op het dak - prima geschikt voor het tuingereedschap met kruiwagen, en bijvoorbeeld makkelijk te verplaatsen meubilair. Dankzij deze aanpak met diverse activiteiten zullen er - haast vanzelf - ogen en oren actief zijn om ongewenst vandalisme te weren. Tevens is na de bouw van de nieuwe meerlaagse bouwblokken met open karakter en de voordeuren aan de straatkant aan de Samuel Mullerstraat, vanuit die kant goed zicht op het plantsoen. Daarnaast zal door de overgang van de tuinen aan de Everard Foeckstraat (grenzend aan het plantsoen) meer geleidelijk en open te maken, er ook vanuit die zijde meer sociale controle mogelijk zijn. We kijken uit naar het vervolg en gaan graag zo spoedig mogelijk met u in gesprek over de verdere invulling. Uw reactie zien wij met belangstelling tegemoet.	De wensen voor de inrichting van het plantsoen zullen in de volgende fase met bewoners worden besproken.

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 15	Antwoorden reactie 15
93	Het SPvE is breed ingestoken. Zo worden onder andere de recente ontwikkelingen in de directe omgeving van dit project benoemd, waarmee dit kleine deel van de wijk Noordoost en de stad al relatief veel verdicht is en wordt. Ook wordt het SPvE voor Nieuw Buurland uit 2011 aangestipt, met een veel lager woningtal en een veel groter aandeel grondgebonden woningen. Dat SPvE is helaas niet tot uitvoering gekomen door de daaropvolgende recessie en daarna een nieuw collegeprogramma. Deze feitelijkheden geven een duidelijke context aan het huidige SPvE met de voorgestelde ontwikkeling voor Nieuw Buurland.	Dit SPvE sluit ook aan bij de ambities van de gemeente die zijn neergelegd in het nieuwe RSU
94	In het SPvE staat Gezond Stedelijk Leven centraal. De onderliggende opgaven worden beschreven als uitgangspunten. Dit waarderen wij zeer: de ambities voor een groene, evenwichtige wijk, ook in architectonisch opzicht, worden als vertrekpunt genomen en soms zelfs geconcretiseerd. Het SPvE geeft daarmee meer zicht op het plan dan in eerdere communicatie, toen het project simpelweg werd gepresenteerd als het bouwen van een significant aantal extra woningen op enkele corporatieplots. Met de inbedding van het plan in diverse uitgangspunten rondom leefbaarheid zien wij kansen voor goede aansluiting binnen onze buurt, en versterking van onze bestaande kwaliteiten. Wij hebben daarmee de indruk dat onze eerdere boodschap, om de ontwikkeling in breder ruimtelijk perspectief te plaatsen en om meer recht te doen aan het karakter van de wijk (zie bijlagen voor onze eerdere brieven), nu deels wordt geadresseerd in het SPvE. Wij verwachten dat dit betekent dat we dit ook zullen terugzien in de uiteindelijke praktische keuzes, uitwerking en fasering. Het bouwen en uitbreiden van woningen en het realiseren van verbeteringen op het gebied van groen en voorzieningen zijn wat ons betreft namelijk onlosmakelijk met elkaar verbonden.	Het is goed om te horen dat het SPvE nu beter aansluit bij uw verwachtingen.
95	Het is daarom jammer dat het SPvE grotendeels gericht is op het behalen van de primaire groeidoelstellingen van Mitros en het college, en niet allereerst streeft naar het ontwikkelen van de best mogelijke aanvulling op de huidige woningvoorraad, die past bij onze buurt. Wij benoemen onderstaand onze belangrijkste bevindingen. We roepen de gemeente op om het SPvE op onderstaande punten aan te passen of garanties af te spreken over de uitvoering ervan.	Zie 96 en 100

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 15 (vervolg)	Antwoorden reactie 15 (vervolg)
96	In het SPvE staat dat 250 tot 285 woningen zullen worden toegevoegd. De buurt had liever gezien dat het oude SPvE intact was gebleven, met 114 voornamelijk grondgebonden woningen. Wij begrijpen dat deze nieuwbouwlocatie bijzondere kansen biedt, ook voor een stukje verdichting in onze groeiende stad, maar tegen deze bandbreedte van het totale aantal woningen maken wij bezwaar. Het door Mitros gewenste aantal legt, mede door de gevolgen die dit heeft voor de bouwvormen (zie verder Functioneel Ontwerp) een te groot beslag op onze buurt. We hebben er geen vertrouwen in dat binnen die bandbreedte het leefbare programma leidend zal zijn of voldoende kwaliteit kan realiseren.	Het oude plan is in 2012 opgesteld. Hierin was een voorbeeldverkaveling gegeven met daarin ca 114 woningen en 720m2 kinderdagverblijf (die mogelijk ook omgezet zou kunnen worden in appartementen). In de voorbeeld verkaveling zaten 43 eengezinswoningen. Sindsdien heeft Utrecht een ruimtelijke strategie vastgesteld waarin is opgenomen dat we binnenstedelijk gaan verdichten en is er een coalitieakkoord gesloten waarin de ambitie is opgenomen om de productie van het aantal woningen toe te laten nemen. Verdunnen is binnen deze context daarom geen uitgangspunt meer. Het is daarnaast de ambitie van de gemeente en Mitros het enorme woningtekort op te lossen in met name het sociale en middeldure segment. Wij proberen sociale woningen toe te voegen aan de bestaande voorraad met in achtneming van leefkwaliteit. Dit is ook in belang van de huurders. Mitros vervangt oude en kwalitatief slechte woningen voor nieuwe kwalitatief betere woningen.
97	In hoeverre is bij het bepalen van de bandbreedte bijvoorbeeld reeds rekening gehouden met de toevoeging aan de (sociale) woningvoorraad in de vorm van bijvoorbeeld de nieuwbouw (487 woningen, waarvan 200 sociaal) die ontstaat op het terrein van het voormalige belastingkantoor aan de Gerbrandystraat, direct aan de overkant van het plangebied? In hoeverre is rekening gehouden met de nieuwe stedelijke ruimtelijke strategie 2040, die meer dan voldoende kansen biedt voor verdichtingslocaties in grote aantallen, ook in het zeer nabijgelegen Overvecht? Is dit dan echt de beste plek om de woningvoorraad op te schroeven? Het extra aantal van maximaal 171 woningen is voor de stad als geheel verwaarloosbaar, maar voor ons als buurt is het te veel.	In Utrecht is enorm veel behoefte aan woningen voor één- en tweepersoonshuishoudens. Dit kunnen jongeren zijn, maar er is ook een toenemende behoefte aan dit type woningen onder oudere woningzoekenden. Daarnaast is het een demografische ontwikkeling dat huishoudens steeds kleiner worden. Met dit project voorzien we in deze behoefte.
98	De wens die u wellicht heeft om de bandbreedte voor de aantallen maximaal op te rekken tot 285 mag nooit ten koste gaan van de (financiële) ruimte voor de kwaliteit van de leefomgeving. Die kwaliteit is nodig om enigszins tegenwicht te kunnen bieden aan de verdichting die voor de stad als geheel miniem, maar voor deze buurt significant is: tot aan 2,5 keer meer woningen dan in het oorspronkelijke plan. En wij betwijfelen of de kwaliteit met deze bandbreedte gewaarborgd kan worden. Meer woningen maken in overwegend het sociale en middensegment kost geld. De leefbaarheid en kwaliteit van de buurt mag geen sluitpost worden om koste wat het kost de maximale bandbreedte van het woningtal en het bijbehorende woonprogramma te kunnen realiseren. 250 woningen vormen al een planologische en budgettaire uitdaging van 2,2 keer meer woningen dan in het oorspronkelijke plan, en 1,7 keer meer dan de huidige voorraad ter plekke.	Zie ook 96. Het aantal woningen is ook afhankelijk van het uiteindelijke type woningen. In de toegestane massa zijn passen meer kleinere woningen (het maximale aantal) dan als er grotere woningen worden gebouwd.

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 15 (vervolg)	Antwoorden reactie 15 (vervolg)
99	De aard van het woonprogramma vinden wij ook een belangrijk aandachtspunt. Er wordt namelijk gesteld dat het maximale aantal sociale huurwoningen 205 kan bedragen. Daarnaast wordt aangegeven dat circa 45 van deze sociale huurwoningen worden gerealiseerd ten behoeve van het huisvesten van bijzondere doelgroepen zoals statushouders en/of uitstromers uit de maatschappelijke opvang/beschermd wonen. Alhoewel wij begrijpen dat er ook in dit project ruimte moet zijn voor al deze doelgroepen, zorgt een dergelijke concentratie in dit specifieke deel van de wijk voor een te grote druk op de huidige samenstelling in de buurt. De buurt vindt dit zeer onwenselijk en maakt dan ook bezwaar tegen deze aantallen. Vóór 2011, de periode waarin het vigerende SPvE is vastgesteld, was de kwaliteit van de buurt tot de slechtste van heel Utrecht gaan behoren. Het nu voorgestelde SPvE reflecteert hier geenszins op.	Het SPvE schept de kaders voor de woningbouwontwikkeling. Tenminste hetzelfde aantal sociale huurwoningen dient te worden teruggebouwd. Daarnaast is de ambitie van Mitros en de gemeente om sociale woningen toe te voegen aan de woningvoorraad van Utrecht. Zie ook 100. Voor de 45 woningen is nog niet uitgewerkt voor welke specifieke doelgroep deze zijn bestemd. Wel hebben de gemeente en Mitros afgesproken dat de woningen niet individueel aan bijzondere doelgroepen worden verhuurd, maar dat er een afspraak wordt gemaakt met één of twee organisaties waarvanuit de bewoners zullen uitstromen naar een zelfstandige woning. Bij de selectie van de doelgroep wordt ook rekening gehouden met de huidige situatie in de buurt ten aanzien van bijzondere/ kwetsbare bewoners. Met deze organisaties zal ook nader worden gekeken naar de mate van begeleiding die er voor deze bewoners nodig is. Ook een woonconcept waarbij ‘dragende en vragende’ bewoners samenwonen in een van de woonblokken is een optie die overwogen wordt. Naar verwachting is de locatie sterk genoeg voor huisvesting van een bijzondere doelgroep. Er is namelijk bewust gekozen voor een relatief laag aantal woningen voor kwetsbare groepen, ten opzichte van andere projecten waarin we sociale huurwoningen toevoegen. We streven naar een evenredige verdeling over de stad, maar niet iedere buurt of wijk is hetzelfde en biedt dezelfde mogelijkheden om nieuwe woningen toe te voegen of bestaande woningen toe te wijzen aan bijzondere doelgroepen.

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 15 (vervolg)	Antwoorden reactie 15 (vervolg)
100	Er wordt in het SPvE terecht benoemd dat de Staatsliedenbuurt in verhouding tot de rest van de wijk Noordoost al bovengemiddeld veel corporatiebezit heeft (74% versus 13%). De buurt kent dus al een a-typische woningvoorraad ten opzichte van de gehele wijk Noordoost. In het SPvE wordt dit onderkend, maar uit deze constatering wordt gek genoeg niet geconcludeerd dat logischerwijs overwogen moet worden om de invulling van de ambitie dan maar beter te verspreiden over geheel Noordoost. Sterker nog, in het voorlopig SPvE wordt nu gesproken over het terugbouwen van ten minste 150 (oftewel het huidige aantal) tot maar liefst 205 sociale huurwoningen, ofwel juist een nog verdere stijging van het aandeel. Dit lijkt ons strijdig met de afspraken in het Stadsakkoord waarin wordt gesteld: 'Wij vervullen een vertrouwelijke balansrol voor ruiling van locaties van woningcorporaties en (markt)partijen. Het principe van ruiling is, dat daar waar verdichting op een locatie van een woningcorporatie mogelijk is, maar waar al veel sociale voorraad in de wijk aanwezig is, marktwoningen gerealiseerd worden. In ruil daarvoor wordt op de locatie van de marktpartij extra sociale huur gerealiseerd.' In het voorlopige SPvE wordt ook als uitgangspunt genoemd dat er per wijk aan een woningbalans zal worden gewerkt, maar het wordt vervolgens niet toegepast.	De bevolkingsprognose voor Utrecht is dat de stad in 2040 naar verwachting meer dan 450.000 inwoners heeft. Om deze groei op te vangen is in Utrecht behoefte aan ruim 60.000 extra woningen. Hiervoor kijken we in de hele stad naar kansen om woningen toe te kunnen voegen. De sloop/nieuwbouw op deze locatie is één van die kansen. Als we nader kijken naar de woningbehoefte zien we vooral tekort aan woningen in het sociale- en middensegment. We streven daarom naar een woningvoorraad met 35 procent sociale huurwoningen en 25 procent woningen in het middensegment. We willen daarnaast meer gemengde wijken realiseren. In onze woonvisie hebben we daarom de gewenste ontwikkeling van de woningvoorraad per wijk weergegeven. Omdat in de wijk Noordoost het aandeel sociale huurwoningen met 18% relatief laag is, willen we hier het aandeel sociale huurwoningen laten toenemen. Idealiter doen we dat verspreid over de wijk, maar niet in iedere buurt doen zich kansen voor om woningen toe te kunnen voegen. Voor een woonprogramma kijken we echter niet alleen naar onze stedelijke doelen, maar ook naar de woningvoorraad in de nabije omgeving. In de Staatsliedenbuurt staan juist relatief veel sociale huurwoningen; 74% van de woningen is hier in het bezit van woningcorporaties. De gemeente heeft daarom met Mitros afgesproken om niet alleen sociale huurwoningen te bouwen, maar ook woningen in een duurder segment. Mitros onderzoekt op dit moment in hoeverre het mogelijk is hiervoor samen te werken met een marktpartij. Mogelijk krijgt Mitros dan inderdaad ook de kans om op een andere locatie in de stad sociale huurwoningen te realiseren.
101	Wij begrijpen en delen het belang dat de gemeente het aandeel sociale huurwoningen in wijken als Overvecht en Noordwest wil verlagen, en in wijken als Oost en Noordoost wil verhogen. Een van de weinige huidige verdichtingslocaties in Noordoost staat echter in onze buurt, juist het deel van de wijk waarvan de samenstelling van de woningvoorraad het meest lijkt op die in wijken als Overvecht en Noordwest. Daarbij ligt dit project in afstand ook nog eens veel dichter bij de genoemde kwetsbare wijken dan alle andere delen van Noordoost. De keuze om de extra sociale huurwoningen buiten Overvecht en Noordwest te concentreren in ons deeltje van de wijk telt op postcodeniveau dus mogelijk als 'spreiding', maar draagt in de werkelijkheid niet bi jaan het verkleinen van de tweedeling in de stad. De spreiding is een papieren werkelijkheid.	Zie 100

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 15 (vervolg)	Antwooren reactie 15 (vervolg)
102	Wij hebben begrepen dat verdichtingsprojecten bij voorkeur de verhoudingen volgen uit het collegeprogramma “Ruimte voor iedereen’ en de woonvisie ‘Utrecht beter in balans’, namelijk 35% sociale huur, 25% middenhuur en 40% vrije sector. Gezien: • de ligging van onze buurt pal naast een zogenoemde kwetsbare wijk waar het aandeel sociaal juist omlaag moet; • het reeds hoge bestaande aandeel sociale huur (74%) in dit deel van Noordoost; • de kwalificatie van zeer kwetsbare wijk in het recente verleden; • de wens van de gemeente/Mitros tot vermeerdering van sociale huurwoningen vergeleken met het huidige aantal en • de wens van de gemeente/Mitros tot de verzwaring van het woonprogramma met 45 woningen voor bijzondere doelgroepen, dringen wij er op aan dat er van deze buurt zeker niet méér mag worden gevraagd dan het toevoegen van een programma dat in lijn is met de stadsbreed gewenste verhouding. Kortom: wij maken bezwaar tegen de in het voorlopige SPvE voorgestelde verhouding in het woonprogramma.	Zie 99 en 100
103	Het toepassen van de percentages uit de woonvisie op de door de gemeente gewenste ontwikkelaantallen van 250-285 betekent 87 à 98 sociale huur, 62 à 71 middenhuur en 100 à 114 vrije sector. Zo’n woonprogramma, dat wat ons betreft in omvang al veel te fors is (zie ons eerdere punt), geeft al een heel ander beeld dan de in het voorlopige SPvE voorgestelde maximale 205 sociale huur. Daarnaast draagt zo’n beter gebalanceerde verhouding fors bij aan de haalbaarheid en betaalbaarheid van dit plan. Wij verzoeken u daarom om in het definitieve SPvE de bandbreedtes conform de Woonvisie te hanteren, en verzoeken om, conform het eerder aangedragen aandachtspunt rondom de aantallen, zoveel mogelijk van de gewenste aantallen niet in dit project onder te brengen, maar elders in de wijk Noordoost/Oost te doen landen of in andere, grotere, nog te ontwikkelen gebieden zoals geschetst in de nieuwe stadsbrede strategie	Dit geldt voor ontwikkelingen waar nog geen woningen staan. In Nieuw Buurland worden 150 sociale huurwoningen gesloopt.

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 15 (vervolg)	Antwoorden reactie 15 (vervolg)
104	Specifiek in deze passage willen we ingaan op de wens van Mitros en de gemeente om 45 woningen te bestemmen voor bijzondere doelgroepen. Daarbij willen we niet onbenoemd laten dat we hebben vernomen dat de Van der Hoeven Kliniek ook extra wil bijbouwen. Dat is de TBS-kliniek die is gespecialiseerd in de behandeling van onder meer zedendelinquenten. De druk van allerlei doelgroepen op onze wijk is al van enige omvang en dan zou daar in dit project nog een vrij grote, zelfstandig wonende kwetsbare groep aan worden toegevoegd. Het huisvesten van (sociaal) kwetsbare groepen in de genoemde aantallen vraagt om de juiste ‘checks and balances’ en een sociaal vangnet binnen de buurt. Wij verwachten dan ook een verdere uitwerking over deze gemengde woonvorm waarbij wij ons voorstellen dat er tegenover de 45 ‘vragende’ bewoners, voldoende dragende bewoners worden geselecteerd op grond van maatschappelijke betrokkenheid, en dat er een duidelijke beheerfunctie wordt ingericht, met één aanspreekpunt voor de buurt. Bij de verdere vormgeving moet tevens aandacht worden besteed aan gezamenlijke huiskamers in de woonblokken; een vorm die voor kwetsbaren vaak laagdrempeliger is dan een bezoek aan het buurtcentrum. Zo wordt de ook sociale draagkracht voor deze specifieke groep inwoners van Nieuw Buurland geborgd. We stellen het op prijs als er ook over de daginvulling van deze bewoners wordt nagedacht en moedigen slimme combinaties, samenwerking met ondernemers en buurtinitiatieven aan. Alleen dan is het haalbaar om een substantieel aantal vanuit deze doelgroep te huisvesten, zonder dat de samenstelling en kwaliteit van de buurt teveel onder druk komt te staan.	Zie 99

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 15 (vervolg)	Antwoorden reactie 15 (vervolg)
105	We hechten veel belang aan (nieuwe) buurtgenoten die zich kunnen en willen verbinden met de buurt, die omzien naar elkaar en naar bestaande bewoners, die zich verantwoordelijk voelen voor de openbare ruimte en zich zo nodig willen inzetten voor de sociaal kwetsbare buren. Deze saamhorigheid is nu ook al een van de kenmerken van deze buurt. Ook de bewoners van het huidige Buurland vormen op dit moment een hechte en sociale gemeenschap. We hebben in een Klankbordgroep-bijeenkomst begrepen dat zij de toezegging zouden krijgen dat zij tot aan de sloop mogen blijven zodat een antikraakfase niet nodig is. Dat is voor alle betrokken partijen een win-win-situatie. Ons bereikte echter het signaal dat Mitros hen in verband met vertraging van het project een huurverlenging van enkele maanden tot een half jaar heeft aangeboden maar dat zij tot op heden geen toezegging hebben gehad voor verlenging van hun huurcontract tot het moment van sloop. Dit betekent dat de huidige bewoners van Buurland uiterlijk in de eerste maanden van 2022 hun huizen moeten verlaten. Daarna volgt een periode van anti-kraak waarbij de circa 300 huidige bewoners vervangen zullen worden door tijdelijke anti-kraak bewoners. Wij zijn van mening dat dit een onnodige negatieve invloed zal hebben op de sociale cohesie en veiligheid in de wijk. Vanuit de buurt zien we bij voorkeur de huren van de huidige bewoners verlengd tot aan het moment van sloop, of minimaal een voorrangsregeling op een anti-kraakcontract voor huidige bewoners, zodat wie wil in Buurland kan blijven wonen en onderdeel kan blijven van de buurt tot aan de sloop.	De woningen worden door Mitros via de SSH verhuurd. Inmiddels is dit contract verlengd tot voorjaar 2022. Mitros wil voorkomen dat er langere tijd leegstand is vóór de sloop van de woningen. Op enig moment zal het echter voorkomen dat de woningen in afwachting van sloop door middel van anti kraak worden bewoond.
106	We pleiten er ook voor om serieus te verkennen of een deel van de huidige bewoners kan terugkeren als ‘dragende’ (sterke) bewoners zodat er een solide basis ontstaat waar een deel ‘vragende’ (kwetsbare) bewoners aan kan worden toegevoegd. Van wat wij horen is er onder ‘Buurlanders’ veel animo voor zo’n mogelijkheid.	De mogelijkheden hiervoor worden door Mitros onderzocht.

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 15 (vervolg)	Antwoorden reactie 15 (vervolg)
107	In het SPvE is veel aandacht voor (herplanten van) groen, groenstructuren, ecologie en diervriendelijkheid. ‘Groen, tenzij…’ is hierbij een mooi uitgangspunt, tot aan de daken toe. Het concreet benoemen van het inrichten van de groene Vechtroute, het parkje aan de Dodt van Flensburglaan en de vergroening bij De Leeuw geven een prettig beeld dat naar wij hopen geen limitatieve opsomming zal blijken. De omschrijvingen van de groenambities komen ons namelijk nog vrijblijvend over. Wij zien graag dat deze verbeteringen onlosmakelijk aan het plan worden verbonden en gaan er vanuit dat de investeringen hiervoor in de begroting worden opgenomen en onder alle omstandigheden overeind blijven omdat zij randvoorwaardelijk zijn.	De inrichting van de openbare ruimte (inclusief (her)planten bomen maakt straks een onlosmakelijk onderdeel uit van de overeenkomst die met Mitros wordt gesloten voor de ontwikkeling van het gebied.
108	Uit buurtcomité StaLau (i.s.m. the Social Firm), de werkgroep Groen uit VoTuLaSt die in de Klankbordgroep heeft deelgenomen aan een sessie Groen, krijgen we teruggekoppeld dat zij niets van de opbrengst uit de sessie in het plan terugzien. Zo missen we de suggesties over het parkeren, het benutten van de groenstrook tussen de Kardinaal de Jongweg/ Aalbersestraat (aan de rand van de wijk), en het verleggen bij Dodt van Flensburglaan (afsluiten of smal stukje fietsstraat van maken). Tevens wordt er geen kader geschetst voor het benodigde toezicht en beheer, waarmee de kwaliteit van het groen in de praktijk valt of staat.	Met de inbreng vanuit de Klanbordgroep is zeker iets gedaan, er is meer inbreng geweest dan de door u genoemde punten. Daarnaast zal het door u genoemde punt niet doortrekken van de Dodt van Flensburglaan nader worden onderzocht. Parkeren op Aalbersestraat vinden wij niet wenselijk omdat dit ten koste gaat van groen en voor extra autoverkeer op de Troelstralaan zou zorgen. Voor kaders over toezicht en beheer is het in deze fase nog te vroeg maar dat wordt zeker in een volgende fase meegenomen.
109	Wat het herplanten van de bomen betreft willen we benadrukken dat we dit binnen het plangebied verwachten of in een zeer nabije straal (bijvoorbeeld maximaal 100 meter) zodat het groen dat verdwijnt bij sloop ten gunste blijft voor de buurt. De omwonenden hebben hier de nodige ideeën over en worden hier graag nauw bij betrokken.	In bijlage 2 “bomenparagraaf” staat aangegeven waar deze bomen nu worden gedacht.
110	De kwaliteitsslag groen is een randvoorwaarde en geen ‘sluitpost’. Dat geldt ook voor de kwantiteit. Wij vragen daarom om naast het Dodt van Flensburgplantsoen ter hoogte van nummer 171 geen bebouwing te realiseren ten koste van het huidige groene veldje. Dit zou namelijk onherroepelijk ten koste gaan van de hoeveelheid (toegankelijk) groen in de buurt.	Bebouwing aan de rand van het Dodt van Flensburgplantsoen zorgt voor een heldere afkadering van de ruimte en ogen op het plantsoen. Omdat we de inrichting van het vergrootte Doth van Flensburgplantsoen graag in overleg met de omwonenden willen doen hebben we de vlek waar we over nadenken nu vergroot. Eventuele bebouwing en welke functie dit moet krijgen zal dan in dat kader worden bepaald.

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 15 (vervolg)	Antwoorden reactie 15 (vervolg)
111	Als omwonenden zien we veel kansen om het bestaande groen in te zetten om de kwaliteit te verbeteren, ontmoeting te stimuleren en sociale cohesie te bevorderen, ook bijvoorbeeld in relatie tot de ontwikkeling van het tiny forest, waarbij Nieuw Buurland kennelijk als mogelijke locatie in beeld is (zo mochten we vernemen via een wijkkrant). Het idee van de tiny forest voor de verschillende soorten beplanting draagt bij aan de groenvariëteit, de waterberging, sociale verbinding en educatie. De vlakbij gelegen Dr. Bosschool heeft al interesse laten blijken. Het lijkt ons dus een groeninvulling die veel kansen biedt en die direct moet worden betrokken in de uitwerking van het SPvE.	Het Dodt van Flensburgplantsoen wordt ingericht in overleg met bewoners. Een tiny forest kan worden ingebracht als mogelijke invulling.
112	In het SPvE wordt een waterkaart getoond. Daarop is het Willem van Abcoudeplein duidelijk zichtbaar als het letterlijke afvoerputje van de buurt. Alhoewel deze locatie niet wordt genoemd bij de locaties met extreme wateroverlast, staat dit plein nu al veelvuldig blank. Dat zal in de nabije toekomst vaker gebeuren, nu het plein en aanpalende groen steeds intensiever gebruikt worden, ook door de twee nabijgelegen basisscholen. Het plein ligt weliswaar net buiten het plangebied maar grenst er direct aan. Het plein heeft een dusdanig verband met het afwatersysteem en de leefbaarheid van de buurt dat we de gemeente dringend verzoeken om ook dit overlastpunt mee te nemen bij het klimaatbestendig maken van de nieuwe ontwikkeling	Willem van Abcoudeplein valt buiten het projectgebied en er is daarom niet specifiek gekeken naar oplossingen voor dit gebied. Water vanuit het projectgebied wordt niet afgewenteld op het WvA-plein maar juist lokaal in het projectgebied zelf verwerkt. Doordat het regenwater in het projectgebied nu niet meer in het riool verdwijnt is de verwachting dat wateroverlast in het WvA-plein ook zal verminderen. In de verdere uitwerking van het plan zou wel gekeken kunnen worden of met maatregelen in het projectgebied de overlast in het WvA-plein verder kan worden verminderd. Daarnaast zou al gekeken kunnen worden naar toekomstige maatregelen in de omgeving, die aansluiten bij de maatregelen die nu in het projectgebied worden genomen.
113	Tot slot merken wij op dat de beknopte passage over wateroverlast vooral technisch is ingestoken. Er wordt vrijwel geen link gelegd met duurzaamheid en klimaatadaptatie in termen van hittestress en droogte. De nu gehanteerde smalle opvatting rond groen en water zien wij als een gebrek aan ambitie. Wij vinden het jammer dat deze beleidsambities geen vertaling lijken te krijgen in deze nieuwe ontwikkeling in onze wijk.	In bijlage 1 wordt op al deze zaken dieper ingegaan op klimaatadaptatie (water, groen, hitte, ecologie). Hierin wordt aangegeven dat met het ontwerp we 90% van de jaarlijkse neerslag opvangen en infiltreren om verdroging tegen te gaan (voorheen was dit 0%). Het infiltreren wordt zoveel mogelijk via bestaand en nieuwe groenvakken (wadi's) gedaan. Wadi's zorgen voor extra groen (tegengaan hittestress), zichtbaar afvoeren (bewustwording klimaatverandering), en meer plaats voor planten en dieren (ecologie). Wadi's zijn als infiltratievoorziening een stuk duurzamer dan ondergrondse (plastic) infiltratiekratten.

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 15 (vervolg)	Antwoorden reactie 15 (vervolg)
114	Het is goed dat er aandacht is voor mobiliteit in de brede zin van het woord, en dat de slag is gemaakt om de auto niet meer centraal te stellen. Met de eis van 'oplossen van parkeren op eigen terrein' is het vraagstuk echter niet zomaar verdwenen, zeker niet gecombineerd met de druk die fietsparkeren in de buurt kan geven. Het is voor de buurt in elk geval van belang dat in het SPvE de harde garantie staat dat er voor de nieuwe bewoners niet méér parkeervergunningen verstrekt mogen worden dan die op dit moment gelden voor de huidige bewoners van Nieuw Buurland, ongeacht de uiteindelijke woningtallen en het uiteindelijke woonprogramma. Het SPvE lijkt namelijk ruimte te laten om toch meer vergunningen te verstrekken.	Op dit moment is er geen wachtlijst voor parkeervergunningen in dit rayon. Bij nieuwbouw van woningen geeft de gemeente in principe geen parkeervergunningen uit voor bewoners van nieuwbouw. Hiervan kan worden afgeweken bij bijvoorbeeld sloop- nieuwbouwplannen zoals hier het geval is omdat voor een deel van het parkeren van de nieuwe bewoners wordt voorzien in de openbare ruimte. Op dat moment wordt er toepassing gegeven aan de formule zoals omschreven op pagina 22 van het SPvE.
115	Wij vinden het daarnaast gewenst om het (nieuw verwachte) parkeerbeleid toe te passen op deze planvorming en daarbij specifiek (zoals wij eerder al verzochten) mogelijke oplossingen voor (deel)mobiliteit te betrekken. Wij zijn benieuwd naar de ervaringen uit de eerste pilots die nu lopen. Dit biedt kansen, niet alleen voor Nieuw Buurland, maar voor de hele buurt.	Zodra dit is vastgesteld zal ook voor Nieuw Buurland het nieuwe parkeerbeleid gelden. Hierin zijn een aantal uitgangspunten benoemd voor het toepassen van alternatieven zoals deelmobiliteit die hier zullen worden toegepast.
116	Daarnaast willen wij er nogmaals op wijzen dat parkeren aan de rand van de wijk interessant kan zijn (op of, gezien de breedte van de straat, aan de groenstrook tussen Kardinaal de Jongweg en Aalbersestraat). Overigens valt dit gebied onder één bestemmingsplan (vastgesteld op 30 november 2017). Dit is niet gelijk aan het huidige functionele gebied van het PvE. Wij kunnen ons voorstellen dat het bestemmingsplangebied en het functionele gebied gelijk wordt getrokken waardoor de oplossing van de verplaatsing van de parkeerplaatsen prima in het geheel past. Bovendien levert het parkeren van auto's aan de rand van de wijk direct een betere verkeersveiligheid in de wijk.	Het genoemde alternatief voor parkeerplaatsen in het plantsoen aan de Aalbersestraat is daarnaast niet wenselijk omdat dit het groen aantast en mogelijk ten koste zal gaan van bestaande bomen. Ook zal het verkeer om hier te komen juist over de Troelstralaan moeten rijden waar toename van het autoverkeer niet wenselijk is.

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 15 (vervolg)	Antwoorden reactie 15 (vervolg)
117	In het stratenplan wordt in het plan uitgegaan van smallere rijbanen en meer gelijk geschakelde (parkeer)lijnen en behoud van de 30 km-zone. Dit wordt als afdoende gezien voor een veilige omgeving maar gezien de huidige praktijk betwijfelen we of dat zo is. Met name de oversteek Samuel van Houtenstraat/Troelstralaan (nu al een drukke auto-te-gast-straat) zouden we graag veiliger zien, met bijvoorbeeld verlichting, markering en/of drempels. Daarnaast zien we graag aandacht voor de gevolgen van de afsluiting van de Kaatstraat (Votulastroute) omdat dit door de extra druk op de Talmalaan (die volgens de ruimtelijke strategie 2040 een belangrijke verkeersader moet worden) kan leiden tot sluipverkeer door onze buurt. Dat is nu in coronatijd niet zo'n probleem maar voorheen was er veel meer drukte, en er wordt ook hard gereden.	Het modelonderzoek heeft niet uitgewezen dat voor de in het model aanwezige wegen in dit deel van de wijk de verkeersaantallen (substantieel) toenemen. Met deze constatering is mede gekozen voor de verkeersmaatregel op de Kaatstraat is gekozen. Doorgaand verkeer stadsbreed is niet gewenst. Wel klopt het dat de Talmalaan als 'inprikker' voor het noordelijke deel van de stad drukker wordt. In het mobiliteitsplan SRSRSB is hiermee rekening gehouden en de weg kan dit verkeer aan.
118	Bij het mogelijk afsluiten van een deel van de Dodt van Flensburglaan moet aandacht besteed worden aan de toename van het verkeer via andere routes. Zo is het bijvoorbeeld onwenselijk dat ouders die hun kinderen ophalen bij kinderdagverblijf Nijntje de halve buurt door moeten om weer op de doorgaande weg te komen. Dit kan eenvoudig worden opgelost door de ingang van het kinderdagverblijf weer terug te brengen aan de Adriaan Beijerkade en daar via een aantal parkeerhavens de auto's de wijk in-uit te laten rijden.	De Dodt Flensburglaan wordt vooralsnog niet afgesloten. Wel is er in de plannen een wijziging van de ligging van deze weg opgenomen tussen de Samuel Mullerstraat en de Everhard Foeckstraat. De wens om de straat wel af te sluiten is een van de aspecten die moet worden onderzocht in het kader van het uitwerken Doth van Flensburgplantsoen in overleg met omwonenden.
119	In het voorjaar van 2020 heeft Mitros tot onze positieve verrassing de woningen en plinten aan de Samuel van Houtenstraat gerenoveerd, onder andere met een nieuwe indeling van de puien en andere kleuraccenten, en hebben enkele nieuwe ondernemers hun intrek genomen. Hiermee is het aanzicht, de openheid en uitstaling beduidend verbeterd, en zo wordt voor de buurt duidelijk dat Mitros deze strook langer wil behouden.	Dit is juist
120	Aan het begin van het SPvE wordt verwezen naar Portaal perceel 6568 en 8966 die buiten het plangebied vallen maar er wel direct aan grenzen. Wij vernemen graag voor het bredere gebied, in dit geval (ook) specifiek voor de overige corporatiewoningen en (technische) voorzieningen grenzend aan het plangebied, rondom de zuidkant van de Nolenslaan, voornamelijk bezit van Portaal, alsmede voor Buurtgebouw De Leeuw en Kinderopvanglocatie Nijntje van Ludens, of hier ook renovatie- dan wel sloop/nieuwbouwplannen spelen en wat daarvoor de kaders zullen zijn, ofwel: wat zit er nog in de pijplijn? Dat is niet alleen relevante informatie om het functioneel ontwerp op te kunnen beoordelen, maar ook om te kunnen beoordelen of er inderdaad geen voorzieningen hoeven te worden toegevoegd zoals nu wordt gesteld	Mitros heeft geen planning in de directe omgeving. Portaal is de mogelijkheden voor herontwikkeling van hun panden aan de Nolenslaan 1-31 aan het onderzoeken. Het draagvlakonderzoek onder de huidige huurders is inmiddels afgerond. Voor buurtcentrum De Leeuw wordt momenteel onderzocht hoe het gebouw kan worden gemoderniseerd en verduurzaamd. Van andere plannen is ons op dit moment niets bekend.

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 15 (vervolg)	Antwoorden reactie 15 (vervolg)
121	Wij zien deze stelling graag beter onderbouwd en in verband gebracht met de vele ontwikkelingen binnen en net buiten de wijk, zoals reeds gerealiseerd of in gang gezet aan de (noord)westzijde van de Talmalaan en wellicht nog te volgen rond de genoemde Nolenslaan. Alhoewel deze ontwikkelingen althans op papier niet allemaal formeel in onze buurt plaatsvinden ligt het voor de hand dat al deze bewoners gebruik gaan maken van de voorzieningen in onze buurt. De toenemende druk op supermarkt, gezondheidscentra, speelruimte, recreatieruimte/parken, onderwijs en (fiets)routes is met de totale toename van het aantal woningen in VoTuLaSt niet met de huidige voorzieningen op te vangen.	Voor veel voorzieningen geldt dat deze vooral op wijkniveau worden gemeten en dat vervolgens nader wordt onderzocht hoe dit op specifieke plekken geldt. Het Koersdocument Leefbare Stad en Maatschappelijke Voorzieningen (2020) is hiervoor het meest centrale beleidsdocument waarin staat aangegeven hoe voorzieningen moeten meegroeien in de totale groei van de stad. Bijvoorbeeld voor het onderwijs wordt jaarlijks een leerlingprognose gemaakt om tijdig te kunnen inspringen op ontwikkelingen in wijken. Voor de wijk Noordoost geldt dat de laatste prognose aangeeft dat er de ontwikkelingen in Noordoost tot 2028 een lichte daling kent van het aantal leerlingen (-0,5 procent). Daarbij moet gezegd worden dat er voor basisschool De Fakkel uitbreidingen gepland staan om aan de vraag van voldoende huisvesting te voldoen. Wat betreft welzijnsvoorzieningen geldt dat naarmate een buurt/wijk een groei kent van minimaal 2.000 bewoners en de in de nabijheid van de aanwezige welzijnsvoorzieningen (buurtkamers, -centra) deze groei niet aankunnen, zal welzijn aanvullende programmering op basis van toegewezen groeimiddelen onderzoeken. In dit onderzoek wordt ook meegenomen welke andere derde aanbieders aanwezig zijn om ontmoeting & activiteiten van bewoners te faciliteren. Meer specifiek: Buurtcentrum De Leeuw kan een toename van de bewoners aan. De kwantitatieve berekening van m2 welzijn voor de wijk Noordoost is gebaseerd op het beleid Vernieuwend Welzijn met desbetreffend accommodatiebeleid (2012). De beleidsuitgangspunten zijn opnieuw bevestigd in het Koersdocument (2020) waarin is aangegeven dat in de wijk Noordoost de welzijnsvoorziening buurtcentrum te berekenen is met 0,05 m2 per inwoner. Buurtcentrum de Leeuw heeft 1.660 m2. De kwalitatieve nadere onderbouwing van de m2 op basis van gebruik, vraag en behoefte (leefstijlen) van bewoners is aangegeven in de “Uitvoeringsnotitie Maatschappelijk initiatief onder dak in buurtcentra van de toekomst, wijk Noordoost” (2016).

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 15 (vervolg)	Antwoorden reactie 15 (vervolg)
122	We willen als omwonenden een open gemeenschap en verwachten dat ook terug te zien in het stedenbouwkundig plan. In de stedenbouwkundige uitgangspunten worden concreet de kwaliteiten van de bestaande stedenbouw en architectuur benoemd, zoals de alzijdige oriëntatie, de open plinten met voordeuren aan de straat, transparante entreehallen, de karakteristieke bebouwing, de combinatie van (inspringende) details en hoogwaardig materiaal, etc. Dit beeld is herkenbaar en spreekt ons aan. Het eerder tijdens een buurtbijeenkomst gepresenteerde massieve ontwerp met gesloten plinten, zonder voordeuren aan de straatkant, met één centrale afgesloten hal met een belbord lijkt met dit uitgangspunt te zijn verlaten, en dat beoordelen wij als positief. Tegelijkertijd lijkt het functioneel ontwerp juist wel degelijk uit te gaan van grote bouwblokken met een centrale ingang en belborden. Deze gesloten opzet is wezenlijk anders dan die van het huidige Buurland. Hetzelfde geldt voor de omvang van de bouwblokken: nu is er om de 3 woningen een entree, straks om de 40 woningen. Met uitzondering van de ‘rode flat’ (de premier van 13 verdiepingen) aan de hoek Talmalaan/Kardinaal de Jongweg komt deze robuuste opzet nergens anders voor in de wijk. Nog een paar voorbeelden: de voortuintjes worden als kwaliteit aangehaald maar zijn niet aanwezig in het plan. Hetzelfde geldt voor het inspringen van bouwblokken.	De eerder gepresenteerde zaken betroffen alleen de bouwmassa’s, deze worden steeds verder uitgewerkt. Het FO gaat alleen over de inrichting van het openbaar gebied. Voordeuren en tuinen maken hier geen onderdeel van uit. Die maken straks onderdeel uit van het bouwplan dat op basis het SPvE zal worden opgesteld.
123	Kortom: de in het SPvE gewaardeerde en mooi omschreven kwaliteiten van onze buurt leveren al in de eerste vertaalslag naar het functioneel ontwerp pijnlijke inconsistenties op, die afdoen aan de kwaliteit en leefbaarheid. Het ontwerp heeft wezenlijke kenmerken van optimalisatie op gebouwniveau. Waarom is er niet gekozen voor bijvoorbeeld een opzet in stroken, zoals nu het geval is? Wij vermoeden dat reeds in het basisontwerp al de nodige keuzes zijn gemaakt die niet zozeer gedreven zijn door de bestaande wijkkwaliteiten of het gebalanceerde leefbaarheidsprogramma, maar door geld. Dit doet ons twijfelen aan de geloofwaardigheid van de uitgangspunten in de praktijk. Als deze inconsistentie zich nu al zo manifesteert in de gebouwen, hoe gaat dat dan straks met (de toegankelijkheid van) groen? Zijn dat ook mooie woorden en schetsen, die vervolgens worden uitgevoerd op een minimaal niveau?	Zie ook 122. De uitwerking van de gebouwen moet nog plaatsvinden (door Mitros) na vaststellen van het SPvE waarin de uitgangspunten hiervoor worden gesteld.

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 15 (vervolg)	Antwoorden reactie 15 (vervolg)
124	We willen specifiek ingaan op de bouwhoogtes in het plan. In de Klankbordgroep is expliciet benoemd dat overkluizen van het fietspad niet meer in het plan zit. Dat beoordelen wij als positief. We zien in het functioneel ontwerp echter wel hogere hoogbouw elders in het plangebied. Ons valt met name op dat in de hoek Samuel Mullerstraat – Willem van Abcoudeplein – Samuel van Houtenstraat (de zuidoosthoek van het plangebied) de hoogste zogenaamd 'lage' bebouwing is ingetekend, namelijk niet vier maar vijf lagen. Dit wijkt flink af van de huidige situatie én van de maximale hoogte in de directe omgeving (drie lagen). Er zal waarschijnlijk (ook) een gesloten portiek komen.	De ruimtelijke opzet past in de wijk. Net als in de bestaande wijk worden er in het plangebied wisselende hoogtes van 3 en 4 bouwlagen toegepast. Aan de zijde van de Samuel van Houtenstraat heeft de 4 laagse bebouwing een terugliggende 5e bouwlaag. Doordat dit een terugliggende laag is is deze ondergeschikt aan de hoofdbebouwing en niet dominant aanwezig in het ruimtelijk beeld. Gezien de open ruimte in de directe omgeving en de brede straatprofielen is deze terugliggende ondergeschikte laag passend.
125	Tevens lijkt op dit punt de parkeergarage ingetekend, wat wij een volstrekt onlogische locatie vinden gezien het feit dat dit tegenover het Willem van Abcoude(speel)plein en de looproute naar beide basisscholen en de voorzieningen aan de Samuel van Houtenstraat is. Wij begrijpen ook niet waarom er juist op deze centrale plek voor een hoger blok met een gesloten karakter met hoge verkeersdruk wordt gekozen en betwijfelen of dat in lijn is met de uitgangspunten. Door de directe aansluiting bij enkele andere gesloten plinten (aan de westkant De Leeuw als grote relatief gesloten vesting, aan de zuidkant de bedrijfsplinten die m.u.v. de cafetaria alleen overdag open zijn, aan de oostkant het pand van Vitae Veste met gesloten entree aan de zijkant) leidt dit zeker 's avonds tot een aaneengeschakelde donkere, gesloten hoek. Op dit moment staan juist daar regelmatig anonieme voertuigen, die bijvoorbeeld lachgas en andere middelen komen afleveren, en wordt het plein in de nacht gebruikt om anoniem in het donker te gebruiken. In het afgelopen jaren zien we hier een toename van, wellicht als 'waterbedeffect' van meer handhaving hierop in Overvecht. Om dit in de toekomst te ontmoedigen, is het dus zaak om hier (extra) openheid en licht te creëren. Met dit voorlopige ontwerp gebeurt het tegendeel. Wij verzoeken dan ook dringend om het ontwerp aan te passen op zowel de hoogte als op het karakter, en beter aan te sluiten bij de huidige kwaliteiten	In de Uitgangspuntenkaart nemen wij op dat de ingang van de parkeerplaatsen aan de Nolenslaan of aan de Samuel van Houtenlaan moet komen. De exacte uitwerking vindt plaats bij het opstellen van het bouwplan. Hierbij zal ook voldaan moeten worden aan de uitgangspunten betreffende de open plinten.
126	In de noordkant van het plangebied is een flat gepland van 10 hoog ter vervanging van de huidige 6 verdiepingen tellende flat aan de Troelstralaan. Behoud van het bestaande bestemmingsplan met maximaal 6 bouwlagen past beter bij het karakter van de wijk. Ook heeft zo'n hoog en groot gebouw veel impact op de leefkwaliteit van de huidige bewoners van (de hoogbouw aan) de noordkant van de Troelstralaan. Daarom vragen we aandacht voor de uitwerking van deze hoogbouw.	De noordkant van het plangebied leent zich goed voor een wat hoger gebouw dat de overgang vormt tussen de bestaande hoogbouw op de kop van de Troelstralaan en het appartementenblok aan de Aalbersestraat. In het in 2012 vastgestelde SPvE was sprake van een bouwhoogte van 9 verdiepingen op deze plek. Wij zijn het met u eens dat de uitwerking van het bouwplan zorgvuldig moet gebeuren.

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 15 (vervolg)	Antwoorden reactie 15 (vervolg)
127	Ook pleiten we ervoor om met meerdere typen woningen te werken om het huidige gevarieerde beeld, dat als kwaliteit wordt omschreven, te behouden. In dat opzicht constateren wij enige spanning tussen de uitgangspunten en de keuze voor de architect, KCAP, aangezien hun portfolio juist wordt gekenmerkt door grote hoogstedelijke woonblokken zonder veel detail.	KCAP is een gerenommeerd bureau met veel ervaring in alle segmenten, niet alleen hoogstedelijk. Hier is KCAP het stedenbouwkundig bureau en heeft (nog) niet de rol om gebouwen in detail uit te werken. De uitwerking van de bouwblokken gebeurt straks door de (mogelijk een aantal verschillende) architecten.
128	De genoemde voorbeelden rond de zuidoost- en noordwestkant van het plangebied zijn illustratief voor de druk die ontstaat als gevolg van het nu voorgestelde woningtal en woonprogramma, en de daaruit voortkomende bouwvormen. Ondanks de op zich goed gestelde uitgangspunten sluit het voorlopig ontwerp zeer moeizame aan bij (de kwaliteiten van) de rest van de buurt. Dit doet af aan de leefbaarheid.	Dat zien wij anders. Het plan past binnen de uitgangspunten en borduurt voort op de kwaliteiten van de bestaande buurt. Dit zijn onder andere de groene omranding van de bouwblokken, de groene parkjes, straatwanden met voordeuren en de gevarieerde bebouwing. Het plan voegt er nog een kwaliteit aan toe; de groene doorsteken.
129	Het participatieproces, en dan met name de start in de zomer van 2019, is door de buurt niet als positief beoordeeld. De nieuwe plannen met de hoge dichtheden en het totaal andere woonprogramma werden zonder enige context gepresenteerd en de reacties van de buurt werden niet serieus genomen. Ook de inrichting en het karakter van de Klankbordgroep werden in eerste instantie niet gekenmerkt door een enigszins open gesprek tussen Mitros, gemeente en buurtbewoners (we mochten ons niet als groep vertegenwoordigen en besprekingen dienden vertrouwelijk te blijven). Nadat we ons enigszins hadden georganiseerd en onze vragen in twee brieven hadden gepresenteerd, ontstond begin 2020 voorzichtig een iets constructievere opzet.	We vinden het jammer dat u dit zo aan het begin van het traject zo heeft ervaren. We zijn uitgebreid op uw punten ingegaan en hebben daarbij uitgelegd wat de intenties waren in de door u genoemde brieven. Ook bent u vanaf het begin welkom geweest in de klankbordgroep maar wilde u daar in de beginfase niet in meedoen.
130	Door corona zijn we als buurt minder betrokken geweest bij de planvorming dan gewenst en nodig, mede omdat de bewonersavonden niet door konden gaan. Ook konden Mitros en gemeente hierdoor geen goed beeld krijgen van de mening van de buurt (hoewel de mening van de buurt zowel in klankbordnotulen als in externe communicatie steevast als ‘positief’ werd omschreven, iets dat wij vanuit onze achterban lang niet altijd herkennen). Het was niet bevorderlijk dat de agenda en notulen van de Klankbordgroep veelal uit losse punten bestonden, zonder toelichtende context. Dat maakte het moeilijk om de relatie tussen uitgangspunten en uitwerking te leggen en te beoordelen. Het SPvE werd zeer kort tevoren opgestuurd. De uiteindelijke vrijgave van het SPvE kwam zo toch nog onverwacht en op een onhandig moment, namelijk vlak voor kerst, vlak na de start van de harde lockdown met scholensluiting. Een inspraaktermijn van 6 weken wordt daardoor althans gevoelsmatig verkort en de mogelijkheden om ons als buurt rustig een beeld te vormen en gezamenlijk te reageren blijven beperkt.	Het SPvE dat in december met de klankbordgroep is besproken week in bijna niets af van de uitgangspunten zoals die in juli 2020 ook al met de klankbordgroep is gedeeld. Dit is ook zo ervaard door de leden van de klankbordgroep die wij toen hebben gesproken. Wij vinden het jammer dat u de verslagen van de klankbordgroep niet duidelijk vond.

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 15 (vervolg)	Antwoorden reactie 15 (vervolg)
131	Kortom, het is evident dat de wederzijdse beelden niet het juiste podium hebben kunnen krijgen in het participatieproces. Wij pleiten daarom voor een zorgvuldig vervolg van dit participatieproces richting volgende fasen, te beginnen met de communicatie over wat er naast dit plan (nog meer) gepland staat in onze buurt.	Voor het vervolgtraject is in elk geval afgesproken dat de klankbordgroep betrokken zal blijven. Hoe de brede communicatie zal plaatvinden is erg afhankelijk van de mogelijkheden op dat moment. Voor de inrichting van het Doth van Flensburgplantsoen en het proces zullen wij met de direct omwonenden en het buurtcomité StaLau afspraken maken. Bij een nieuwe ontwikkeling start een nieuw proces waarbij omwonenden betrokken worden.
132	Dit brengt ons tot het verzoek om de buurt niet alleen nauw te betrekken in de planfase, maar ook om ons steeds tijdig te informeren over de sloop- en bouwwerkzaamheden, en waar nodig het gesprek aan te gaan om de overlast te beperken. Wij kennen onze buurt het beste, en dragen graag (tijdelijke) oplossingen aan.	Dit is zeker de bedoeling.
133	Wij vragen daarom aan de gemeente om: • Bezwaren en aandachts- en zorgpunten uit deze brief om te zetten in wijzigingen en deze te verwerken in het SPvE, m.n. woningtallen en woonprogramma, de bouwvormen en bouwhoogtes, de groenambities, de vormgeving en positionering van de parkeergarage, en de sociale inbedding van de kwetsbare bewoners. • Uitspraken te doen over wat er gebeurt met het SPvE en het plan als er bijvoorbeeld, net als na vaststelling in 2011, crisis uitbreekt en er onvoldoende middelen zijn om de ambities te realiseren. • Een plan op buurt/wijkniveau te maken op gebied van voorzieningen en (deel)mobiliteit in plaats van alleen op plotniveau, rekening houdend met de ontwikkelingen die net zijn afgerond, gaande zijn en nog op ons af komen.	Daar waar de reacties hier aanleiding toe geven passen wij het SPvE hierop aan. De intentie is om (net als in 2012) deze plannen tot uitvoer te brengen met de bijbehorende ambities. Hierover maken wij (o.a. financiële) afspraken met Mitros. Desalniettemin kunnen er altijd niet voorziene omstandigheden zich voordoen.
	Reactie 16	Antwoorden reactie 16
134	in 2019 zijn een aantal bewoners van de Generaal aanwezig geweest bij de buurtbijeenkomsten en heeft een van onze bewoners een reactie gegeven op de eerste ontwerpen van de architect voor de bouwplannen aan de Kop van de Troelstralaan. Zij heeft toen aangegeven te schrikken van het ontwerp met een hoge toren parallel aan de gehele zijgevel van de flat en een duidelijke voorkeur uitgesproken voor ontwerp met de hogere toren aan de kant van de Kardinaal de Jongweg, met een deel over de Troelstralaan waar onderdoor gefietst kan worden.Wij zijn erg teleurgesteld dat dit plan uiteindelijk niet is doorgegaan en zijn geschrokken van het ontwerp dat er nu ligt omdat hierin onvoldoende rekening is met de belangen van de omwonenden.	Tijdens de bijeenkomst in juli 2019 is aan bewoners gevraagd wat zij belangrijk vinden voor de ontwikkeling. Hier is in de verdere planuitwerking zo veel mogelijk rekening mee gehouden. Helaas is het niet mogelijk om aan alle wensen te voldoen. In de uiteindelijk gekozen variant ligt de bebouwing op veel grotere afstand van de bestaande woontoren als in het oorspronkelijke SPvE uit 2012 (19 meter tegenover 9 meter voorheen).

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 16 (vervolg)	Antwoorden reactie 16 (vervolg)
135	Wij zijn van mening dat er veel te veel woningen terug worden gebouwd	De bevolkingsprognose voor Utrecht is dat de stad in 2040 naar verwachting meer dan 450.000 inwoners heeft. Om deze groei op te vangen is in Utrecht behoefte aan ruim 60.000 extra woningen. In onze ruimtelijke strategie is het uitgangspunt geformuleerd dat Utrecht gaat groeien door binnenstedelijk te verdichten. Daarmee behoudt Utrecht zo veel mogelijk het landschap rondom de stad en kunnen de bestaande voorzieningen in de stad efficiënter worden benut. Om tot 60.000 nieuwe woningen te komen kijken we in de hele stad naar kansen om woningen toe te kunnen voegen. De sloop/nieuwbouw op deze locatie is één van die kansen.
136	We maken ons zorgen over de extra parkeerdruk die er in de buurt zal ontstaan. De huidige bewoners bestaan vooral ui t studenten en velen van hen hebben geen auto. De nieuwe bewoners zullen niet allemaal studenten zijn en naar verwachting veel meer mensen met een eigen auto. We vragen ons af of hiermee rekening is gehouden. Op hoeveel parkeerplekken per huishouden is de berekening gebaseerd?	Voor de ontwikkeling wordt een parkeerbalans opgesteld. Uitgangspunt hierbij is dat de ontwikkeling past in de omgeving qua parkeeraantallen en de parkeerdruk in principe niet toeneemt. Deze opgave moet in het plangebied worden opgelost. Wat niet past in het openbaar gebied zal op eigen terrein moeten worden opgelost. Hoeveel parkeerplaatsen dit zijn wordt bepaald op basis van het definitieve woningbouwprogramma en de geldende parkeernormen.
137	Tevens wordt aan de Gerbrandystraat momenteel ook een groot project gerealiseerd van 487 nieuwe appartementen . Deze woningen worden eind 2021 opgeleverd en hierdoor zal het in onze buurt al drukker worden. Wij vinden het daarom niet passend dat er zoveel woningen terug worden gebouwd en vragen de Gemeente en Mitros het aantal terug te bouwen woningen omlaag te brengen , zodat er minder massieve hoogbouw komt en het niet te druk wordt in de buurt, passend bij de voorzieningen van de buurt.	Zie ook 135. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht wordt beantwoord hoe de gemeente omgaat met inbreiding en voorzieningen in de buurt. De Utrechtse barcode is de optelsom van alle (programma)elementen die de stad vormen: groen, wonen, werken, maatschappelijke voorzieningen, sport, energie, water en infrastructuur. Deze elementen staan in een directe afhankelijkheid van elkaar. Meer van het één, betekent vaak ook meer van het ander. Bij inbreiden vangt de gemeente de groei op binnen de bestaande stad, op plekken waar nog ontwikkelmogelijkheden zijn. Vanuit de barcode beredeneerd betekent het dat de groei voor een deel opgevangen kan worden met bestaande voorzieningen (indien en voor zover er overcapaciteit is) en dat voor een deel voorzieningen moeten worden toegevoegd. Het verschilt per locatie en per functie hoeveel toevoeging gewenst en mogelijk is.
138	In het voorlopige ontwerp, zoals het nu in het SPVe staat zal er op de kop van de Troelstralaan, waar nu een 4 hoog flat staat, een massief appartementencomplex komen wat grotendeels (voor tweederde) bestaat uit 10 woonlagen. Destijds is ons door de Mitros verteld dat er nieuwbouw zou komen, op deze plek met een maximale hoogte van 6 verdiepingen. Dat dit nu 10 verdiepingen is, vinden wij absoluut niet acceptabel en we willen dat Mitros zich aan haar belofte houdt.	Het in 2012 vastgestelde SPvE ging al uit van een gebouw met 9 lagen op deze locatie.

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 16 (vervolg)	Antwoorden reactie 16 (vervolg)
139	We vinden zo'n grote massieve toren niet passend in de wijk, met haar grotendeels lage karakter.	De hoogbouw vormt een overgang tussen de bestaande hoogbouw en de lagere appartementenblokken. De locatie in de buurt van de Kardinaal de Jongweg waar zich al hogere bebouwing bevindt leent zich goed voor een gebouw van 10 bouwlagen. Het vormt zo een overgang tussen uw gebouw van 13 lagen en de lagere flats aan de Aalbersestraat.
140	We hebben bezwaar tegen het verleggen van de bouwgrens, naar de kant van de Troelstralaan (zie bijlage 2 voor visuele toelichting) In het SPvE staat dat de 5e t/m de 10e woonlaag tot aan de fietspad naar voren mag komen tot aan het fietspad; wat ruim 5 meter betekent. Dit vinden wij geen goed plan in verband met de beleving van privacy en ruimte. Hier zijn ramen van vele bewoners aanwezig. Door het naar voren plaatsen van de bebouwing, komen de appartementen te dicht op de zijgevel van onze flat en hier maken wij dan ook bezwaar tegen.	Het uitzicht zal veranderen, maar er zijn geen onevenredig nadelige gevolgen op het gebied van privacy. De afstand tussen de hoogbouw aan de Talmalaan en de geplande bebouwing is ruim 19 meter. Dit is meer dan de breedte van de meeste straatprofielen in de wijk. In het oude SPVE was de afstand slechts 9 meter. Alleen de woningen aan de westkant hebben vanuit de zijramen uitzicht naar deze zijde. Deze woningen/ woonkamers hebben echter net als de tussenwoningen aan de zuidkant grote ramen en een balkon.
141	Windgevaar en geluidsoverlast op een geluidsbelaste locatie Op het stuk fietspad en voetpad tussen onze flat en de 4 hoog flat aan de Troelstralaan staat regelmatig zeer sterke wind met flinke windstoten. Het betreft een drukke hoofdfietsroute. Wij vrezen dat hogere bebouwing en het verkleinen van de afstanden tussen de hoogbouw leidt tot nog meer windoverlast doordat de windkracht zal toenemen (net als het geluidsoverlast) door hoger te bouwen dan 6 verdiepingen en het plaatsen van een woontoren. Hoe gaat de Mitros en de Gemeente garanderen dat de windoverlast niet erger wordt, zodat de veiligheid voor fietsers en voetgangers gewaarborgd blijft?	In de ruimtelijke procedure zal de uitvoerbaarheid op alle milieuaspecten wordt onderzocht en verantwoord. Dit ook voor wat betreft windhinder en geluid. Waar nodig zal het plan worden aangepast of bijgesteld (ontwerp aanpassen, mitigerende maatregelen) om het plan te laten voldoen aan de voorwaarden (zoals gesteld in het SPvE en de wettelijke eisen). In deze fase kan nog niet worden aangegeven in welke vorm dit precies zal worden gedaan.
142	Wat zal het effect zijn van het geluid? Er wordt gesproken over een geluidsbelasting van 61 Db op basis van de quickscan. Wordt de geluidsbelasting niet veel hoger en overschreden, door twee hoge gebouwen relatief dicht op elkaar te plaatsen, vlak naast de zeer drukke Kardinaal de Jongweg en de spoorlijn?	Op basis van de huidige uitgangspunten is de maximale geluidbelasting 61 dB. Het is niet aannemelijk dat straks bij de geactualiseerde uitgangspunten bij het Bestemmingsplan de geluidbelastingen veel hoger zullen zijn en de normen overschreden worden (kan in theorie wel). Dat er twee hoge gebouwen relatief dicht achter elkaar staan heeft geen invloed op de geluidbelasting aan de Kardinaal de Jongweg zijde (daar is het 61 dB). In het onderzoek bij het Bestemmingsplan worden de geluidbelastingen nader onderzocht en zal blijken of deze veel afwijken van wat nu wordt berekend.

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 17	Antwoorden reactie 17
143	Prima plan, wel een paar opmerkingen over punt energie en punt huidige bewoners. Ik lees dat er wordt gestreefd naar energie neutrale woningen (3.6.1). Ik stel voor dat dit wordt aangepast naar een eis. Het is niet geloofwaardig om nu nieuwbouw te maken die niet energieneutraal is. Ik stel daarbij voor om serieus te kijken naar energieopslag. Ik zie ook plannen voor oplaadpunten in de garage, denk bijvoorbeeld aan grote batterijen of andere vormen van energieopslag om de pieken van zonnen energie op de daken op te slaan in de batterij om s avonds weer te gebruiken. Laten wij als Utrecht voorop lopen in deze transitie.	Met de Utrechtse corporaties zijn hierover stadsbrede afspraken gemaakt (Prestatieafspraken 2020 ~ 2022: Werken aan Balans). Hierin staat voor nieuwbouw: Nieuwbouw is BENG 1 en aardgasvrij en het streven is energieneutraal (EPC 0,0).
144	Ook de parkeerplekken met laadpalen verhouding 10 op 1 is verouderd, ik stel voor 1 op 1.	Hier sluit het SPvE aan op het stedelijke beleid.
145	ik lees in het rapport dat jullie rekening willen houden met de huidige uitstraling van de buurt en het huidige willen laten terugkomen in de toekomst. In H5.2 staat dat er rekening wordt gehouden met betrokkenen via participatieavonden. Maar mijn vraag is, wat gaan de mensen doen die uit hun huis moeten in 2022. Krijgen zij een kans om in hun geliefde buurt terug te komen in 2024 en is er een overgangsregeling voor deze 150 huishoudens? Daar staat niks over in het plan. Omdat er weinig met de mens rekening wordt gehouden maar wel veel met de bomen en parkeerplaatsen lijkt dit plan toch vrij onpersoonlijk en niet gericht op de omgeving en betrokkenen. Ik hoor en zie daar graag meer in terug in een definitief plan.	De oorspronkelijke huurders zijn ten tijde van het vorige SPvE (2012) uitgeplaatst. De bewoners die toen hebben aangegeven terug te willen keren hebben die mogelijkheid. Sindsdien zijn de woningen via SSH verhuurd met tijdelijke contracten. Deze bewoners hebben geen terugkeergarantie en wisten van tevoren dat de verhuur tijdelijk zou zijn.
146	Een van de punten die buurland siert is de binnentuin met veel zon, leuke sociale activiteiten en openheid van deze tuinen. Met een 5 laags gebouw is er minder ruimte voor zon en ben ik bang dat de binnentuin donker en killer wordt, ik lees daar weinig over en ben benieuwd hoe jullie dat zien.	De binnentuin bij het vijflaagse gebouw ligt bovenop de eerste verdieping (daaronder zit het parkeren).

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 18	Antwoorden reactie 18
147	Tegen inbreiden in het algemeen, verzoek aan raad om project te stoppen in afwachting van leefbaarheidsonderzoek	Het besluit om woningen juist in het bestaande stedelijk gebied toe te voegen is al onderdeel van de in 2016 vastgestelde Ruimtelijke Strategie Utrecht. Op dit moment is de RSU2040 in procedure waarbij de raad hier opnieuw over besluit.
148	Algemeen, maar ook weer in het kader van Masterplan Talmalaan: er zijn sloopbesluiten afgegeven op basis van bewoners-raadplegingen: de mensen die desgevraagd “best ergens anders willen wonen” en instemmen met verhuizen, bepalen zo de toekomst van de panden waar ze (desgevraagd!) niet persé blij mee zijn. Ook voor Lauwerecht 2-4 is dit zo gegaan. Destijds was renovatie ook een optie.	In 2014 heeft Mitros besloten om de woningen niet te renoveren maar de te slopen. Echter had Mitros destijds beperkte investeringscapaciteit en waren de plannen (zowel renovatie als sloop/nieubwouw) daardoor financieel onhaalbaar en is besloten de woningen nog tijdelijk een aantal jaren door te verhuren aan de SSH. Vervolgens is Mitros in 2019 gestart met de planvorming van nieuwbouw op deze locatie. De overwegingen om te kiezen voor renovatie zijn de volgende: • Renoveren naar basiskwaliteit levert beperkte kwaliteit: We twijfelen of de investering die we doen naar Mitros basiskwaliteit voor de lange termijn de positie van de locatie voldoende versterkt. Oftewel, zijn we na groot onderhoud over vijftien à twintig jaar niet opnieuw aan de beurt? • Renoveren naar basiskwaliteit, is kostbaar. We schatten in dat de investering circa € 60.000 per woning (niveau 2014) zal vragen terwijl de kwaliteitssprong beperkt zal zijn. Bij investeringen boven € 60.000 per woning komen sloop/nieuwbouw scenario’s, vanuit financieel oogpunt, aan de orde. • Sloop/nieuwbouw biedt meer kansen dan alleen maar kwalitatieve woningverbetering, Door nieuw te bouwen kan Mitros extra sociale huurwoningen toe voegen aan de stad Utrecht. Daarnaast is er ook ruimte voor woningen in het middenhuursegment. Aan beide is er nu een groot tekort in de stad.
149	o Wij willen graag zien op basis van welke inclusiecriteria is gewerkt bij de bewonersraadplegingen voor Lauwerecht 2-4. Op grond van welke populatie is tot 60% gekomen? Zijn er daarbij extra toezeggingen gedaan om mensen over de streep te trekken? NB Door het projectteam “Nieuw Buurland” is gesteld dat tot de sloop van Lauwerecht 2-4 middels het Masterplan Talmalaan is besloten, daarbij verwijzend naar het participatietraject. Tijdens het participatietraject zijn sloop en grotere bouwvolumes echter als niet wijzigbaar planonderdeel gepresenteerd (terwijl grotere bouwvolumes feitelijk nog niet vast staan).	Op basis van draagvlakmeting zijn de oorspronkelijke bewoners uitgeplaatst, de planvorming was op dat moment nog niet definitief en maakte geen onderdeel uit van het sociaal plan.

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 18 (vervolg)	Antwoorden reactie 18 (vervolg)
150	We willen graag dat de Gemeenteraad Mitros vraagt ervoor garant staat dat er in “Nieuw Buurland” evenveel als het oorspronkelijke aantal gerenoveerde of nieuw gebouwde woningen voor sociale huur beschikbaar komt voor mensen met recht op huur tot de lage aftoppingsgrens (€ 633,25 in 2021, bron Aedes). Voorkom dat passend toewijzen van woningen boven die aftoppingsgrens de gewenste menging van buurten verhindert.	Voor een goede menging van doelgroepen wordt er deels toegewezen onder de 1e aftoppingsgrens en deels onder de liberalisatiegrens.
151	o Is er een terugkeergarantie afgegeven aan de uitgeplaatste bewoners? Zo ja, kan die worden nagekomen? Het programma biedt daar in aantallen wellicht ruimte voor, maar de samenstelling (veel onzelfstandige woningen!) en het type woningen (voor 1 à 2 bewoners) dient dit dan ook mogelijk te maken. In het SPvE staat dat 45 van de sociale huurwoningen zouden worden gerealiseerd voor bijzondere doelgroepen. Hoeveel mensen willen van de terugkeerregeling gebruik maken? Is daar dan plek voor?	Er zijn een aantal mensen die mogelijk gebruik gaan maken van hun terugkeergarantie, zij worden apart geïnformeerd en mogen straks terugkeren naar de nieuwbouw. Hoeveel mensen hier gebruik van zullen maken is nog niet bekend.
152	Vragen gemeenteraad eerst een leefbaarheidsrapportage op te stellen.	Een leefbaarheidstoets wordt door de gemeente geëist bij de aanvraag van een vergunning voor woningsplitsing. Hieruit moet blijken dat er geen onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat plaatsvindt. In dit SPvE wordt veel dieper op deze aspecten ingegaan en worden de kaders geschetst waaronder deze ontwikkeling mag plaatsvinden zodat er geen onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat plaatsvindt.
153	Als de Buurland-woningen nog geschikt waren voor renovatie (wat het geval was) dan is de kans daarop inmiddels minder geworden. Naar onze informatie is dit echter niet onmogelijk. We willen graag dat de Gemeenteraad over de bouwkundige staat van de Buurland-huizen laat rapporteren en een deugdelijke begroting laat maken. Renovatie is nu namelijk “naar een schatting” niet rendabel. Echter, sloop is in het kader van duurzaamheid een zeer slechte optie.	Renovatie is onderzocht door Mitros en om meerdere redenen niet haalbaar. Zie ook 148.
154	In het voorliggende plan voor “Nieuw Buurland” betreft het reeds gemaakte afspraken met Mitros, vooruitlopend op instemming van de Gemeenteraad op het SPvE. Tevens heeft Mitros de plannen al bekend gemaakt onder de populatie eigen huurders. Het vaststellen van dit SPvE “geeft Mitros voldoende zekerheid om tot sloop over te gaan”. We vragen de Gemeenteraad zich niet nogmaals te laten gebeuren dat zij, door het presenteren van de plannen als fait accompli, in feite wordt gepasseerd	Mitros heeft het sloopbesluit al geruime tijd geleden genomen. Vervolgens is in 2012 al een SPVE door de raad vastgesteld gericht op sloop/nieuwbouw.

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 18 (vervolg)	Antwoorden reactie 18 (vervolg)
155	Hier valt ook onder: de plannen (toezeggingen) om kwetsbare groepen hier op te vangen. Dit is een prachtig streven, waar we achter staan. Dan graag binnen het nu vastgestelde bouwvolume van 114 woningen. Dat er mooie plannen zijn met het voorgenomen bouwvolume is nog geen reden om dit bouwvolume dan maar toe te staan. Ook dan is, ook (juist!) voor deze kwetsbaregroepen, de leefbaarheid in het geding. Zeker gezien het feit dat er over het voorzieningenniveau in de buurt is gezegd dat dit niet aangepast hoeft te worden.	Het oude plan is in 2012 opgesteld. Hierin was een voorbeeldverkaveling gegeven met daarin ca 114 woningen en 720m2 kinderdagverblijf (die mogelijk ook omgezet zou kunnen worden in appartementen). Sindsdien heeft Utrecht een ruimtelijke strategie vastgesteld waarin is opgenomen dat we binnenstedelijk gaan verdichten en is er een coalitieakkoord gesloten waarin de ambitie is opgenomen om de productie van het aantal woningen toe te laten nemen. Voor de 45 woningen is nog niet uitgewerkt voor welke specifieke doelgroep deze zijn bestemd. Wel hebben de gemeente en Mitros afgesproken dat de woningen niet individueel aan bijzondere doelgroepen worden verhuurd, maar dat er een afspraak wordt gemaakt met één of twee organisaties waar vanuit de bewoners zullen uitstromen naar een zelfstandige woning. Bij de selectie van de doelgroep wordt ook rekening gehouden met de huidige situatie in de buurt ten aanzien van bijzondere/ kwetsbare bewoners. Met deze organisaties zal ook nader worden gekeken naar de mate van begeleiding die er voor deze bewoners nodig is. Ook een woonconcept waarbij ‘dragende en vragende’ bewoners samenwonen in een van de woonblokken is een optie die overwogen wordt. Naar verwachting is de locatie sterk genoeg voor huisvesting van een bijzondere doelgroep. Er is namelijk bewust gekozen voor een relatief laag aantal woningen voor kwetsbare groepen, ten opzichte van andere projecten waarin we sociale huurwoningen toevoegen. We streven naar een evenredige verdeling over de stad, maar niet iedere buurt of wijk is hetzelfde en biedt dezelfde mogelijkheden om nieuwe woningen toe te voegen of bestaande woningen toe te wijzen aan bijzondere doelgroepen.
156	In het verlengde hiervan: ook bij “Nieuw Buurland” weer het gebrek aan echte inbreng van de buurt. Blijkens de grond waarop er geheimhouding is van bepaalde paragrafen, is er tussen stadsbestuur en Mitros al een en ander afgesproken, waarbij er bij dit bouwvolume financieel voordeel zal worden behaald door Gemeente en Mitros, onder meer op grond van grondtransacties over en weer en gunstiger erfpacht. Tevoren is het niveau van betrokkenheid (mede hierom?) bepaald op ‘consultatie en advies’. De communicatie betreft dan ook vooral het inmasseren van de bouwvolumes die niet ter discussie staan. Dit terwijl deze pas vast zouden staan als het SPvE in deze vorm is vastgesteld.	Van geheimhouding van bepaalde paragrafen is ons niet bekend. Mitros en gemeente hebben in het startdocument de uitgangspunten voor het project vastgelegd en voor het participatietraject zijn er kaders meegegeven. Het klopt dat omwonenden niet het uiteindelijke woningprogramma hebben mogen bepalen, maar hebben wel mee kunnen denken over de opzet en massa van de bouwblokken en invulling van het openbaar gebied.

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 18 (vervolg)	Antwoorden reactie 18 (vervolg)
157	Feitelijk mogen bewoners in deze 'consultatie' alleen inbreng geven op de vormgeving van de bouwblokken, de gebruikte bakstenen en de groenbeplanting, maar kunnen niet op het niveau waar het om gaat, behoud van leefkwaliteit, inbreng leveren tegen dit bouwvolume. Het laten meepraten van de omwonenden binnen dergelijke kaders, en het richting de bewoners in het vage laten wat de beoogde omvang van het bouwproject zal zijn, neigt naar valse voorlichting. De Gemeenteraad heeft met dit bouwvolume niet ingestemd.	De gemeenteraad heeft in 2012 ingestemd met een SPvE dat uitging van vergelijkbare bouwvolumes. Op de kop van de Troelstralaan was bijvoorbeeld een veel groter bouwvolume voorzien van 9 verdiepingen op een afstand van 9 meter van het gebouw de Generaal. Bij het opstellen van het nieuwe SPvE hebben omwonenden vanaf de eerste bijeenkomst in 2019 meegedacht over de opzet en de volumes. Op de tweede bijeenkomst in november 2020 is door de stedenbouwkundigen uitgelegd wat er met deze input is gedaan. Aan de gemeenteraad wordt nu gevraagd om in te stemmen met dit nieuwe SPvE.
158	De feitelijke ruimte op grond van raadsbesluiten bedraagt hier 114 woningen, niet meer. Dit feit wordt verhuld onder verwijzing naar een ruimtelijke strategie die nog niet is vastgesteld en die geenszins de onderhavige postzegel specifiek benoemt als locatie voor verdichting.	Het SPvE uit 2012 gaf de kaders aan, de ca 114 woningen en 720m2 kinderdagverblijf was daarin een proefverkaveling. Zie ook 155.
159	Uitgangspunten voor de Stedenbouw (p. 14 SPvE) "De hoogtes passen in de ruimtelijke opzet van de wijk". Dit wordt als uitgangspunt genomen. Dit uitgangspunt komt echter niet in de plannen terug, omdat de postzegel voor dit plan eenvoudigweg geen grotere footprint kan krijgen dan de ruimte die de huidige bebouwing inneemt. Bij dit bouwvolume past de bouwhoogte stedenbouwkundig op geen enkele manier in de wijk. Te stellen dat ze wel passen, maakt het nog niet waar.	Het merendeel van de bebouwing in de omgeving bestaat uit drie en vier bouwlagen. De bouwhoogtes in het plan sluiten hierop aan. Deze afwisseling in hoogte zorgt ook voor afwisseling in het gebied. Langs de Troelstralaan, Nolenslaan en Samuel Mullerstraat is de hoogte van de bebouwing overwegend vier bouwlagen. Aan de Slotemaker de Bruinestraat is de hoogte overwegend drie bouwlagen. Het blok aan de Samuel van Houtenstraat is iets hoger en heeft een 5e terugliggende laag. Dit is gezien de omliggende ruimte acceptabel.
160	Architectuur (p. 14 SPvE) "De karakteristiek van de bebouwing sluit aan bij de Staatsliedenbuurt": bij dit bouwvolume kan dit uitgangspunt evenmin gerealiseerd worden. Ditzelfde geldt voor de "voordeuren aan de straat", zoals we hebben kunnen zien aan de uitwerking (kopje Beeldbepaling p. 15).	Dat zien wij anders. De architectuur zal passen bij de karakteristiek van de bestaande wijk. Ook zullen de nieuwe woningen en appartementen (op de begane grond) die gelegen zijn aan de straat hier hun voordeuren krijgen. Dit staat los van het bouwvolume dat wordt gerealiseerd.
161	Openbare ruimte (p. 15 SPvE) Er wordt gesteld dat het de nieuwbouw is die kansen biedt de openbare ruimte opnieuw in te richten. Echter, daar is geen nieuwbouw voor nodig. Die kans is er altijd.	De herontwikkeling zorgt voor financiële middelen om de buitenruimte opnieuw in te richten.
162	Afvalverzameling: als er 600 mensen bij komen in de buurt, kun je niet spreken van "eventuele extra afvalcontainers". Die zouden er moeten komen. Wij zien geen plek daarvoor zonder afbreuk te doen aan groen en openbare ruimte.	In de huidige situatie zijn een aantal ondergrondse vuilcontainers aanwezig. De capaciteit van deze containers is voldoende wanneer de nieuwe woningen zijn gerealiseerd. Mocht er in de toekomst toch nog behoefte zijn aan extra capaciteit, dan kunnen een aantal containers worden omgezet naar perscontainers. Het aantal bewoners niet overigens niet met 600 mensen toe. Op dit moment wonen er ca 270 mensen en in de oorspronkelijke staat waren dat er 345. Naar verwachting zullen er straks 400 - 450 mensen wonen.

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 18 (vervolg)	Antwoorden reactie 18 (vervolg)
163	Groen, bomen, ecologie: voor elke vorm van inbreiding geldt dat deze het openbaar groen onder druk zet. Ook in dit plan: de footprint wordt groter en de omvang van het groen en de bruikbare openbare ruimte wordt kleiner. Het “leuk laten ogen” of “in zelfbeheer geven” doet niets af aan deze veranderende verhoudingen tussen steen en groen in een wijk waar ruimtelijkheid juist een van de kwaliteiten is. Houd hierbij voor ogen dat de wijk blijkens het door de Gemeente gevraagde onderzoek door het RIVM (2017) tóch al minder groen heeft dan het Utrechtse gemiddelde11, en dat de bewoners destijds al ongelukkig waren met deze situatie.	Ten opzichte van de huidige situatie wordt ongeveer 1000m2 extra groen toegevoegd in het gebied. Het openbaar groen wordt met ongeveer 1200m2 uitgebreid en er wordt ongeveer 1000m2 privé groen ook openbaar toegankelijk. We hebben dit inzichtelijk gemaakt in paragraaf 4.1. van bijlage 1 (nadere onderbouwing).
164	Er wordt gesteld dat het toevoegen van veel extra woningen noodzakelijk is om een evenwichtige verdeling van woningen mogelijk te maken. Echter: ook binnen een toevoeging van 114 woningen kun je variëren in woningaanbod. Bovendien: uit deze paragraaf blijkt dat “Nieuw Buurland” beschouwd wordt als een afzonderlijke postzegel. Uiteraard is het vruchtbaarder om de renovatie of nieuwbouw te beschouwen in de context van stadsbrede ontwikkeling. Wie weet is het dan geen enkel probleem om alle 114 woningen voor sociale huur te bestemmen.	Het oude plan is in 2012 opgesteld. Hierin was een voorbeeldverkaveling gegeven met daarin ca 114 woningen en 720m2 kinderdagverblijf (die mogelijk ook omgezet zou kunnen worden in appartementen). In de voorbeeld verkaveling zaten 43 eengezinswoningen. Sindsdien heeft Utrecht een ruimtelijke strategie vastgesteld waarin is opgenomen dat we binnenstedelijk gaan verdichten en is er een coalitieakkoord gesloten waarin de ambitie is opgenomen om de productie van het aantal woningen toe te laten nemen. Verdunnen is binnen deze context daarom geen uitgangspunt meer. Het is daarnaast de ambitie van de gemeente en Mitros het enorme woningtekort op te lossen in met name het sociale en middeldure segment. Wij proberen sociale woningen toe te voegen aan de bestaande voorraad met in achtneming van leefkwaliteit. Dit is ook in belang van de huurders. Mitros vervangt oude en kwalitatief slechte woningen voor nieuwe kwalitatief betere woningen. Als we nader kijken naar de woningbehoefte zien we vooral tekort aan woningen in het sociale- en middensegment. We streven daarom naar een woningvoorraad met 35 procent sociale huurwoningen en 25 procent woningen in het middensegment. We willen daarnaast meer gemengde wijken realiseren. In onze woonvisie hebben we daarom de gewenste ontwikkeling van de woningvoorraad per wijk weergegeven. Omdat in de wijk Noordoost het aandeel sociale huurwoningen met 18% relatief laag is, willen we hier het aandeel sociale huurwoningen laten toenemen. Idealiter doen we dat verspreid over de wijk, maar niet in iedere buurt doen zich kansen voor om woningen toe te kunnen voegen. Voor een woonprogramma kijken we echter niet alleen naar onze stedelijke doelen, maar ook naar de woningvoorraad in de nabije omgeving. In de Staatsliedenbuurt staan juist relatief veel sociale huurwoningen; 74% van de woningen is hier in het bezit van woningcorporaties.

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 18 (vervolg)	Antwoorden reactie 18 (vervolg)
164 (vervolg)		De gemeente heeft daarom met Mitros afgesproken om niet alleen sociale huurwoningen te bouwen, maar ook woningen in een duurder segment. Mitros onderzoekt op dit moment in hoeverre het mogelijk is hiervoor samen te werken met een marktpartij. Mogelijk krijgt Mitros dan inderdaad ook de kans om op een andere locatie in de stad sociale huurwoningen te realiseren.
165	Wij vragen ons af hoe in dit plan ook middenhuur en koop kan worden opgenomen, als Mitros de partij is die het project draagt. Woningcorporaties dienen zich sinds 2015 te concentreren op hun kerntaak. Is het wettelijk toegestaan om via onderaannemingsconstructies alsnog een commerciële ontwikkeltaak vorm te geven?	Mitros mag middenhuur realiseren, maar dit behoort niet tot de kerntaak. Mitros doet dit daarom liever niet en investeert het geld het liefst in sociale huurwoningen. De gemeente heeft middenhuur echter als vereiste opgenomen. Voor koopwoningen is Mitros afhankelijk van een derde partij. Zie ook 164
166	Verkeer (p. 20 SPvE) “Utrecht groeit”, dat wordt hier weer als een gegeven benoemd. Weet, bij wijze van voorbeeld, dat Maastricht (centraal gelegen in de Euregio) het aantal kamers voor studenten aan Unimaas actief begrenst. Wie in Maastricht wil studeren, en achter het net vist omdat alle beschikbare ruimte bezet is, dient zelf voor een alternatief in de regio te zorgen.Dit is “regulerend optreden” door de lokale overheid: pak de overbelasting aan bij de bron, in plaats van te dweilen met de kraan open. Utrecht maakt dergelijke keuzes niet, als het inderdaad besluit om in te breiden in de Staatsliedenbuurt. Want uiteraard nemen mobiliteit, druk op de straten, lawaai en luchtvervuiling in de wijk toe bij het voorgenomen bouwvolume. De buurt kan dit niet dragen.	Dit ligt in de keuze van de stad om in te breiden en te verdichten. Zie ook 164.
167	Geluid (p. 25 SPvE) Het gebied “Nieuw Buurland” ligt in een zone die zwaar geluidsbelast is. De voorgenomen ontwikkeling hier gaat voetstoots uit van het gebruiken van de ontheffingsruimtes voor geluid. Hiertegen maken wij bezwaar. We vragen de projectgroep en de Gemeenteraad om zich te beraden. Het huidige bouwvolume betekent een toename in verkeer en omgevingslawaai. De bebouwing is dichter naar elkaar toe gepland en hoger. Dit zorgt voor extra geluidsbelasting. Voor nieuw te bouwen huizen kan wellicht een “loggia” of een geluidsarme gevel worden bedacht ter maximering van het binnenniveau van geluid; voor de bestaande huizen betekent de toevoeging van dit bouwvolume een niet te compenseren toename in geluidsbelasting. Huidige bewoners komen inzake bescherming tegen geluid van buiten te kort (te weinig isolatie).	In een later stadium zal inderdaad verder gekeken worden naar de verkeersaantrekkende werking van plan en de mogelijke toename van het geluid op de bestaande bebouwing. Als er dan normen worden overschreden moeten er maatregelen worden afgewogen. Of dat hier het geval zal zijn, moet nog worden onderzocht. Hierbij worden de plan en autonome (toekomt zonder plan) situatie met elkaar vergeleken. De inschatting vooraf is dat dat het plan te klein is voor een significant effect op de bestaande bebouwing.

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 18 (vervolg)	Antwoorden reactie 18 (vervolg)
168	Luchtkwaliteit (p. 25 SPvE) In deze alinea 3.5.2. wordt niets gezegd. Voordat dit SPvE wordt vastgesteld, dient het onderzoek zoals hier beschreven te hebben plaatsgevonden. Wat is de invloed van dit bouwvolume op de luchtkwaliteit? Kunnen de hier benoemde punten aannemelijk worden gemaakt? Daarbij willen we aantekenen dat Utrecht in januari 2019 heeft getekend voor het SLA. Anders dan bij het NSL dat hier wordt genoemd, liggen de ambities bij het SLA hoger; het heeft tot doel zoveel mogelijk gezondheidswinst te bereiken voor iedereen in Nederland. Buurtcomité StaLau vraagt de gemeente zich aan haar eigen strevens te houden en bij het onderzoek naar de luchtkwaliteit uit te gaan van de afspraken die binnen het SLA zijn gemaakt, in plaats van het NSL aan te houden. Neem ook mee dat Utrecht zich heeft voorgenomen om onder de WHO-advieswaarden voor luchtkwaliteit uit te komen. De gemeente dient zich aan zijn eigen voornemens te houden, ook (juist!) bij het opstellen en beoordelen van het bestemmingsplan. If not then, when?	Voor het SpvE is nog geen volledig luchtkwaliteitonderzoek nodig. Dit onderzoek volgt pas in de latere ruimtelijke onderbouwing voor vaststelling van het bestemmingsplan. Het SpvE geeft alleen aan dat er voor vaststelling van het bestemmingsplan een luchtkwaliteitonderzoek nodig is, waaruit blijkt dat aan de eisen uit de Wm wordt voldaan. Op voorhand kan echter nu al gesteld worden dat het plan, gezien de geringe invloed ervan op de luchtkwaliteit (extra verkeer), aan deze eisen zal voldoen. Dit zal dus in de bestemmingsplanfase worden vastgelegd in een luchtkwaliteitonderzoek. Daarnaast wordt er in 3.5.2 genoemd dat de gemeente in 2015 via een motie opdracht heeft gegeven om voor fijn stof zo veel mogelijk te voldoen aan de WHO advieswaarden. Dit zal ook in het luchtkwaliteitonderzoek worden besproken en onderzocht. Gezien de geringe bijdrage van het plan staat dit het streven van de gemeente voor het halen van de WHO advieswaarden niet in de weg. De hogere fijn stof concentraties binnen de gemeente worden voor het grootste deel veroozaakt door de hoge achtergrondconcentratie en het halen van de WHO advieswaarden hangt dus minimaal af van locale bestemmingsplannen en meer van regionale en landelijke maatregelen.
169	In 7.2 wordt aangegeven dat Buurland in de categorie Gevoelige bestemmingen valt. Daarbij wordt gesteld dat de concentraties NO2 en fijnstof onder de grenswaarden liggen. Echter: het is coronatijd. Deze waarden geven geen beeld van de genormaliseerde situatie. En bovendien tekenen we aan dat de Raad van State onlangs de uitspraak heeft gedaan dat berekeningen die gedaan zijn op grond van metingen op 5 meter afstand van een weg ontoereikend zijn voor het bepalen van de luchtkwaliteit in de omgeving. De RIVM-meetpunten in de omgeving staan op 5 meter van de rijbaan. Berekeningen die deze meetpunten als uitgangspunt nemen, zullen in de ogen van de Raad van State ontoereikend zijn. Ons verzoek: laat gedegen onderzoek naar de verslechtering van de luchtkwaliteit doen alvorens het SPvE in behandeling te nemen.	De berekende concentraties gaan uit van een “normaal” verkeersbeeld en niet van een lage verkeersintensiteit als gevolg van Corona. De gehanteerde gegevens uit de NSL-Monitoringstool gaan uit van rekenpunten op 10 m van de wegrand en waar de gevel van de bebouwing dichterbij ligt wordt het rekenpunt op de gevel gelegd. Dit is hoe het wettelijk is vastgelegd in de Wm, conform de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007 (RBL). Het SPvE geeft verder alleen aan aan welke eisen moet worden voldaan om het bestemmingsplan in de latere ruimtelijke fase vast te stellen. Een volledig luchtkwaliteitonderzoek is in deze fase nog niet nodig.

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 18 (vervolg)	Antwoorden reactie 18 (vervolg)
170	Stikstofdepositie (p. 26 SPvE) Voor deze paragraaf geldt hetzelfde als voor de paragraaf over luchtkwaliteit. Er wordt gezegd waar men zich aan dient te houden, maar er wordt niet gezegd of dit project van deze omvang voor wat betreft de stikstofdepositie aanvaardbaar is. In 7.3 lezen we dat er nog behoorlijk wat onzekerheden zijn rond de stikstofdepositie. We vragen projectgroep en Gemeenteraad om dit uit te zoeken en de effecten vast te doen stellen alvorens het SPvE in behandeling te nemen.	Pas voor de vaststelling van het bestemmingplan later in het ruimtelijke proces is een stikstofdepositieonderzoek nodig. Het SPvE geeft slechts aan dat dit voor het vaststellen van het bestemmingsplan nodig is. Het bestemmingsplan kan vastgesteld worden als de gebruiksfase van het plan geen extra stikstofdepositie tot gevolg heeft. Gezien de afstand van het plan tot de dichtstbijzijnde Natura2000-gebieden en de omvang kan gesteld worden dat het plan in de gebruiksfase geen extra stikstofdepositie als gevolg heeft. Dit zal voor het vaststellen van het bestemmingsplan middels een berekening, als onderdeel van een stikstofdepositieonderzoek, vastgelegd worden. Daarnaast is er voor de werkelijke bouwvergunning ook een stikstofdepositieonderzoek nodig, waarin ook de bouwfase moet worden onderzocht. Ook hier geldt dat gezien de afstand en omvang er naar alle waarschijnlijkheid geen extra stikstofdepositie zal plaatsvinden. Dat zal voor de aanvraag van de bouwvergunning middels een stikstofdepositieonderzoek vastgeled worden. In de fase van het SPvE zijn de onderzoeken nog niet nodig.
171	Bodem (p. 26 SPvE) Voor deze paragraaf geldt hetzelfde als voor de paragraaf over stikstofdepositie. Er wordt gezegd waar men zich aan dient te houden, maar er wordt niet gezegd of dit project voor wat betreft de bodemkwaliteit haalbaar is. In 7.4 blijkt dat ook hier vele onzekerheden zijn. We vragen projectgroep en Gemeenteraad om eerst bodemonderzoek te laten doen (“vóór de bouwaanvraag” is een te vage horizon) en de haalbaarheid te onderbouwen alvorens het SPvE in behandeling te nemen.	In bijlage 1 wordt dit nader omschreven: Ter plaatse van de locatie zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd. De onderzoeken zijn ouder dan 4 jaar en beslaan niet het hele plangebied. Uit de onderzoeken blijkt dat de grond over het algemeen licht verontreinigd is met zware metalen en plaatselijk PAK. In de venige ondergrond zijn matig tot sterk verhoogde gehaltes aan arseen gemeten die van natuurlijke oorsprong zijn. Het grondwater is niet noemenswaardig verontreinigd. Op basis van de nu bekende gegevens wordt geconcludeerd dat de locatie hoogstwaarschijnlijk geschikt is voor het beoogde gebruik (wonen met tuin). Maar pas na sloop van de woningen zal ook onder de woningen bodemonderzoek kunnen plaatsvinden.
172	Kwaliteit Leefomgeving (bezonning, wind) Hier wordt de kwaliteit van de leefomgeving, een uitgangspunt van dit SPvE, teruggebracht tot de punten bezonning en wind. Wij stellen dat de kwaliteit van de leefomgeving meeromvattend is.	Het kopje “kwaliteit leefomgeving” klinkt inderdaad breder dan alleen zon en wind. Alle aspecten van Gezond Stedelijk Leven worden in hoofdstuk 4 benoemd. We zullen deze paragraaf daarom hernoemen om onduidelijkheid hierover weg te nemen.

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 18 (vervolg)	Antwoorden reactie 18 (vervolg)
173	Er wordt gesteld dat in de nieuwe situatie de bezonning van bestaande woningen aan een minimum moet voldoen. Dit is uiteraard bij het voorgenomen bouwvolume in regelrechte tegenspraak met het uitgangspunt dat de leefkwaliteit voor de bestaande bewoners niet mag afnemen. Ten tijde van het SPvE 2011 is een bezonningsstudie gedaan bij aanmerkelijk lagere bouwhoogtes. Toen al gingen bewoners tegenover nieuwe bouwblokken er meerdere uren per dag aan bezonning op achteruit. De effecten bij dit bouwvolume/ bij deze bouwhoogte zijn bij ons weten niet opnieuw onderzocht. Men neemt aan dat de bezonning aan minimale waarden zal voldoen in de nieuwe situatie. Dat zal best, maar dat betekent dat de leefkwaliteit zeer sterk verslechtert.	Er is een bezonningsstudie uitgevoerd. Deze zal worden toegevoegd aan het SPvE. Uit de bezonningsstudie blijkt dat als gevolg van het nieuwe plan sommige woningen iets minder zon krijgen en andere woningen iets meer zon. Woningen met iets minder zon op de kortste dagen krijgen door toevoegen van ruimte tussen de nieuwe woonblokken juist weer meer zon op andere momenten. Over het algemeen verandert de situatie ten aanzien van bezonning door de nieuwbouw in beperkte mate. Bij de omliggende woning waar de bezonning vermindert is dit nadelig maar niet onevenredig nadelig. Het gaat om woningen die over het algemeen ruim voldoende zon krijgen en de verslechtering is van korte duur, 1 a 1,5 uur per dag. Naar aanleiding van een gedetailleerder bezonningsonderzoek is de bebouwing aan de Samuel Mullerstraat 1,5 meter naar achteren gelegd.
174	De nieuwe bebouwing wordt dichter naar de bestaande bebouwing toegetrokken en wordt veel hoger dan in de bestaande situatie. Niet alleen bezonning, maar ook privacy en zicht komen in het geding.	Zie ook 173. Het uitzicht zal veranderen, maar er zijn geen onevenredig nadelige gevolgen op het gebied van privacy. De afstand tussen de hoogbouw aan de Talmalaan en de geplande bebouwing is ruim 19 meter. Dit is meer dan de breedte van de meeste straatprofielen in de wijk. In het oude SPVE was de afstand slechts 9 meter.
175	Wij vragen projectgroep en Gemeenteraad om nieuwe bezonningsstudies uit te laten voeren, het verlies aan privacy en zicht te beschouwen, en de uitkomsten te leggen naast (de uitgangspunten van) het voorgenomen programma. Uitgangspunt dient te zijn: geen verlies aan leefkwaliteit. Uitgangspunt kan niet zijn: “zolang de bezonning aan het minimum voldoet, is het best”.	De bezonningstudies worden aan het SPvE toegevoegd. leefkwaliteit kan op meedere manieren geborgd worden. Door de toevoeging van kwalitatieve woningen en een vernieuwde openbare ruimte zorgen we ook voor de verbetering van de leefkwaliteit.
176	Ook vragen wij om een studie te laten doen naar windhinder, voordat het SPvE in behandeling wordt genomen. De onherbergzaamheid die optreedt bij gebouwen met de voorgenomen hoogtes, door wind en ontoegankelijke plinten, is niet te rijmen met de wens een prettig woonklimaat te scheppen.	In de ruimtelijke procedure zal de uitvoerbaarheid op alle milieuaspecten wordt onderzocht en verantwoord. Dit ook voor wat betreft windhinder. Dit soort onderzoek is pas goed mogelijk op basis van een gebouwontwerp. Waar nodig zal het plan dan worden aangepast of bijgesteld (ontwerp aanpassen, mitigerende maatregelen) om het plan te laten voldoen aan de voorwaarden (zoals gesteld in het SPvE en de wettelijke eisen).
177	Duurzaamheid Voor wat betreft duurzaamheid hebben wij hierboven al aangegeven dat het voornemen tot sloop ieder streven van de gemeente op dit punt teniet doet voor de komende 50 jaar. De zaken die in het kader van duurzaamheid in het SPvE worden genoemd, zijn wat ons betreft dan ook een druppel op een gloeiende plaat.	Zie 148 waarom niet gekozen is voor renovatie
178	We staan volledig achter groen/bruine daken en adaptatie voor klimaatverandering. Dit kan ook bij renovatie of nieuwbouw van 114 woningen worden toegepast.	De huidige woningen zijn niet constructief berekend op toevoeging van een substraatlaag die nodig is voor groen/bruin dak

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 18 (vervolg)	Antwoorden reactie 18 (vervolg)
179	Luchtkwaliteit, geluid, voorzieningenniveau, mobiliteit/verkeersdruk: ze worden in het geheel niet meegenomen in dit SPvE, of doorgeschoven naar een later stadium (wanneer?). Als leefkwaliteit zorgvuldiger zou worden geoperationaliseerd, zou blijken dat het plan niet past in de wijk.	De uitgangspunten waaraan moet worden voldaan staan in het SPvE. De onderbouwing en reeds bekende gegevens staan in bijlage 1 van het SPvE. Deze geven geen aanleiding om te denken dat dit niet zal passen.
180	Over het voorzieningenniveau gesproken: in de raadsbrief over de nieuwe Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 wordt gesteld dat één van vier categorieën inbreiding kan worden uitgevoerd zonder het voorzieningenniveau aan te passen. Wij vragen ons af of Noordoost in die categorie is geplaatst, daar de boodschap bij de bijeenkomsten over dit SPvE gelijkluidend was.	Deze ontwikkeling valt in de categorie ‘inbreiden”, pag 70 RSU.
181	Let wel: de participatie in dit traject heeft bestaan uit drie bijeenkomsten met een Klankbordgroep van 10 personen die tussentijds niet meer toegankelijk was en waarvan deelnemers geheimhouding moest betrachten. Deze groep is samengesteld na een buurtbijeenkomst die door de aanwezigen als ‘zenden door de Gemeente’ is ervaren.	Participatie heeft bestaan uit 2 informatieavonden voor iedereen en 6 vergaderingen van de klankbordgroep waar iedereen die zich hiervoor heeft aangemeld welkom was. Niemand is geweigerd. Een laatste voorziene algemene informatieavond heeft niet plaatsgevonden vanwege de corona maatregelen, maar daarvoor in de plaats zijn video’s gemaakt en was er de mogelijkheid om vragen te stellen tijdens twee telefonische spreekmiddagen en via de mail. Dat de klankbordgroep door de deelnemers als “zenden” werd ervaren is ons door de leden van de klankbordgroep niet gemeld. Op de laatste vergadering hebben we specifiek aan de deelnemers gevraagd hoe zij de deelname hebben ervaren en iedereen was positief.
182	Verschillende deelnemers aan het ‘participatietraject’ geven aan dat er niets is gedaan met de input die op de bijeenkomsten is geleverd.	Dit tweekolommenstuk is te beperkt om hierop in te gaan. In een uitgebreide presentatie is inmiddels aan u uitgelegd wat de inbreng vanuit omwonenden is geweest en wat er wel en niet mee is gedaan en waarom.
183	Dit blijkt ook uit een antwoord dat één van de reageerders in deze ronde heeft gekregen op de vraag op welke gronden is besloten tot sloop in plaats van renovatie. Daarbij wordt verwezen naar het Masterplan Talmalaan, “waarvoor reeds uitvoerige participatie heeft plaatsgehad”. Daarbij wordt niet vermeld dat de sloop en de voorgenomen plannen in dat participatietraject al sinds 2007 als gegeven werden voorgespiegeld, net als in het ‘participatietraject Nieuw Buurland’. De gemeente heeft daarover destijds een forse tik op de vingers gekregen. Toch wordt dit ‘participatietraject’ rond Masterplan Talmalaan nu uit de hoed getrokken als reden om renovatie niet meer als optie te beschouwen.	Zie 148 waarom niet gekozen is voor renovatie

Vraag nr.	Reactie	Antwoord
	Reactie 18 (vervolg)	Antwoorden reactie 18 (vervolg)
184	Mocht het zover komen dat er voor dit SPvE een nieuw bestemmingsplan wordt gemaakt, wat bij 114 woningen volgens het oorspronkelijke Masterplan niet nodig is, dan verzoeken we de Gemeenteraad scherp te zijn op verwijzingen naar het participatietraject als afdoening op zienswijzen tijdens die bestemmingsplanprocedure. Op alle zienswijzen dient deugdelijk en onderbouwd te worden gereageerd.	Er heeft nog geen bestemmingsplanprocedure plaatsgevonden (ook niet in 2012). Wellicht doelt u op de inspraak ten tijde van het Masterplan Talmalaan. Bij de besluitvorming daarover zat een uitgebreid stuk met de reacties. Dit zijn nu de reacties op het SPvE 2020. De gemeenteraad zal die nu moeten beoordelen.

Gemeente Utrecht

Winkelcentrum De Gaard Valetonlaan

Basisinformatie

Datum	7 september 2021
Gespreksleider	Floor de Koning
Tijd	21.00 – 22.00 uur
Zaal	Digitaal
Soort bijeenkomst	Bespreken schriftelijke vraag
Werkvorm	Gesprek tussen raadsleden betrokken ambtenaren, winkeliers, bewoners, vastgoedeigenaar en andere belangstellendenen.
Portefeuillehouder	Wethouder Verschuure
Bertrokken ambtenaren/presentatoren	*deelnemer, GU presentatie* *voorzitter winkeliersvereniging/ viswinkel* *deelnemer, Wijkplatform Noordoost* *deelnemer, bewoner* *deelnemer, Tuindorp Oost Veilig* *deelnemer, bewoner/verkeersdeskundige* *deelnemer, Van de Vorm Vastgoed*
Vervolg	Dit onderwerp is nog niet geagendeerd voor een debat in de gemeenteraad.
Links naar	Website gemeente en facebook
Deelnemers	15 deelnemers 10 deelnemer, Wijkplatform Noordoost 1 deelnemer, lid bewonerscommissie Valetonflat

Programma

Welkom en opening
Presentatie projectleider GU: inleiding en toelichting waarom omdraaien rijrichting niet kan (5 min.)
Presentatie verkeersexpert: oordeel haalbaarheid en argumenten gemeente (10 min.)
Toelichting winkeliers (vz winkeliersvereniging: viswinkel) over bezoekersstromen (3 min)
Toelichting vastgoedeigenaar winkelcentrum (van de Vorm vastgoed) over bezoekersstromen (3 min)
Toelichting 2 omwonenden over parkeeroverlast (2 x 3 min)
Toelichting wijkplatform Noordoost; (voorzitter) namens grotere groep bewoners uit (3 min)
Vragen raadsleden
Reflectieronde en Afsluiting

Motivatie

Agendeerders; Martijn van Dalen (VVD), Cees Bos (SBU), Rick v/d Zweth (PvdA), Ruurt Wiegant (SP), Jantine Zwinkels (CDA), Eva Oosters (Student & Starter), Ralph Peters (D66), Thijs Weistra (GroenLinks).
Het winkelcentrum De Gaard in Tuindorp is na een langdurige verbouwing geopend. Het winkelcentrum is zo ingericht dat het winkelend publiek langs (lokale) winkels lopen richting de supermarkt. Voor een levendig winkelcentrum en het voortbestaan van (lokale) winkels is het nodig dat de stroom bezoekers langs deze winkels loopt. Hiervoor is ook de afspraak gemaakt dat 70% van het winkelend publiek via de hoofdingang door de passage naar de supermarkt loopt. De parkeerterreinen zijn hier ook op ingericht. Echter, er is gebleken dat een groot gedeelte van de bezoekers (50%) de achteringang neemt. Deze is dichter bij de ingang van de supermarkt. Dit leidt tot minder bezoekers via de hoofdingang en gaat ten koste van de zichtbaarheid van de (lokale) winkeliers. Daarnaast leidt dit tot parkeeroverlast bij de bewoners bij de achteringang (op de stoep parkeren, etc.). het omdraaien van de rijrichting van de Valetonlaan is hiervoor een oplossing volgens de winkeliers, de bewoners, de supermarkt en de vastgoedeigenaar van het winkelcentrum. Dat zorgt ervoor dat bezoekers ook de grote (hiervoor bedoelde) parkeerterreinen parkeren en het winkelcentrum via de hoofdingang bezoeken. De agenderende partijen willen graag meer duidelijkheid over de wenselijkheid, de haalbaarheid en de genoemde kosten bij het omdraaien van de rijrichting van de Valetonlaan. De agenderende partijen willen graag een toelichting van een verkeerdeskundige, de mening van bewoners die parkeeroverlast ervaren, de mening van winkeliers over deze oplossing en de mening van de vastgoedeigenaar van het winkelcentrum.

Bijdrage

Deelnemer
Er zijn wat onze straat de Obbinklaan betreft drie belangrijke punten:
Verkeersdrukte (en verzoek omdraaien rijrichting Valetonlaan wat ook door de winkeliers van de Gaard wordt ondersteund); parkeerbeleid en daarmee aanpassen parkeervakken en maken bewoners parkeer plekken voor de Obbinklaan en verhogen betaald parkeer tijd naar 22.00 gelijk aan de sluitingstijd van de AH om winkelend parkerend publiek te weren en te bewegen gebruik te maken van de parkeerplaats aan de Kapteynlaan plus adequate handhaving van fout parkeerders; en herinrichting plein voor fietsparkeren zodat fietsers en voetgangers niet hoeven te concurreren over de dezelfde stoep. Desgewenst is overal beeld en foto materiaal van.

Deelnemer
Als aanwonende ben ik betrokken geweest bij gesprekken over de verbetering van de verkeersveiligheid rondom De Gaard.

Deelnemer
Wijk in wijk uit rijrichting.Voor de kinderen van de regenboog is het ook uiterst gevaarlijk dat er in de krappe bocht Wevelaan de auto's de wijk uit moeten.Beter is daarin. En bij de Gaard Valeton eruit rijden.

Deelnemer
We zien graag dat de verkeersproblematiek op een veilige manier wordt opgelost.

Deelnemer
Ben groot voorstander van het omdraaien van de rijrichting en hoop dat de gemeente naar de bewoners wil luisteren.

Verkeerssituatie Winkelcentrum De Gaard

Derk Dohle, 7 september 2021

DE GAARD
VIDEO
cinerent
TH-24-BZ
PL-59-NK

Ontwikkeling De Gaard

- Uitbreiding met 4.800 m² bvo commerciële ruimte tot totaal 9.400 m2 bvo commerciële ruimte
- Toevoeging van 15 appartementen op huidige 45
- 417 parkeerplaatsen nodig, slechts totaal 276 gerealiseerd uitgaande van dubbel gebruik van bestaande 248
- 2300 extra verkeersbewegingen per etmaal

Vaststellingsrapport

- De Valetonlaan vervult net als nu een functie voor de verkeersontsluiting van de achterliggende straten en voor een beperkt deel van het expeditieverkeer van het winkelcentrum. In de nieuwe situatie zal dit niet veranderen.
- De verkeersfunctie van de Valetonlaan moet beperkt blijven tot buurtontsluitingsweg.
- De Valetonlaan is niet rechtstreeks op de Eykmanlaan aangetakt.
- In het plan wordt het parkeren aan de noordkant van het winkelcentrum geconcentreerd. Deze parkeerplaatsen liggen logisch ten opzichte van ingang van het winkelcentrum en zijn makkelijk bereikbaar vanaf de Eykmanlaan en de Kapteynlaan.
- Het zoeken van een parkeerplaats aan de Valetonlaan en Obbinklaan ligt niet op de route en niet voor de hand.

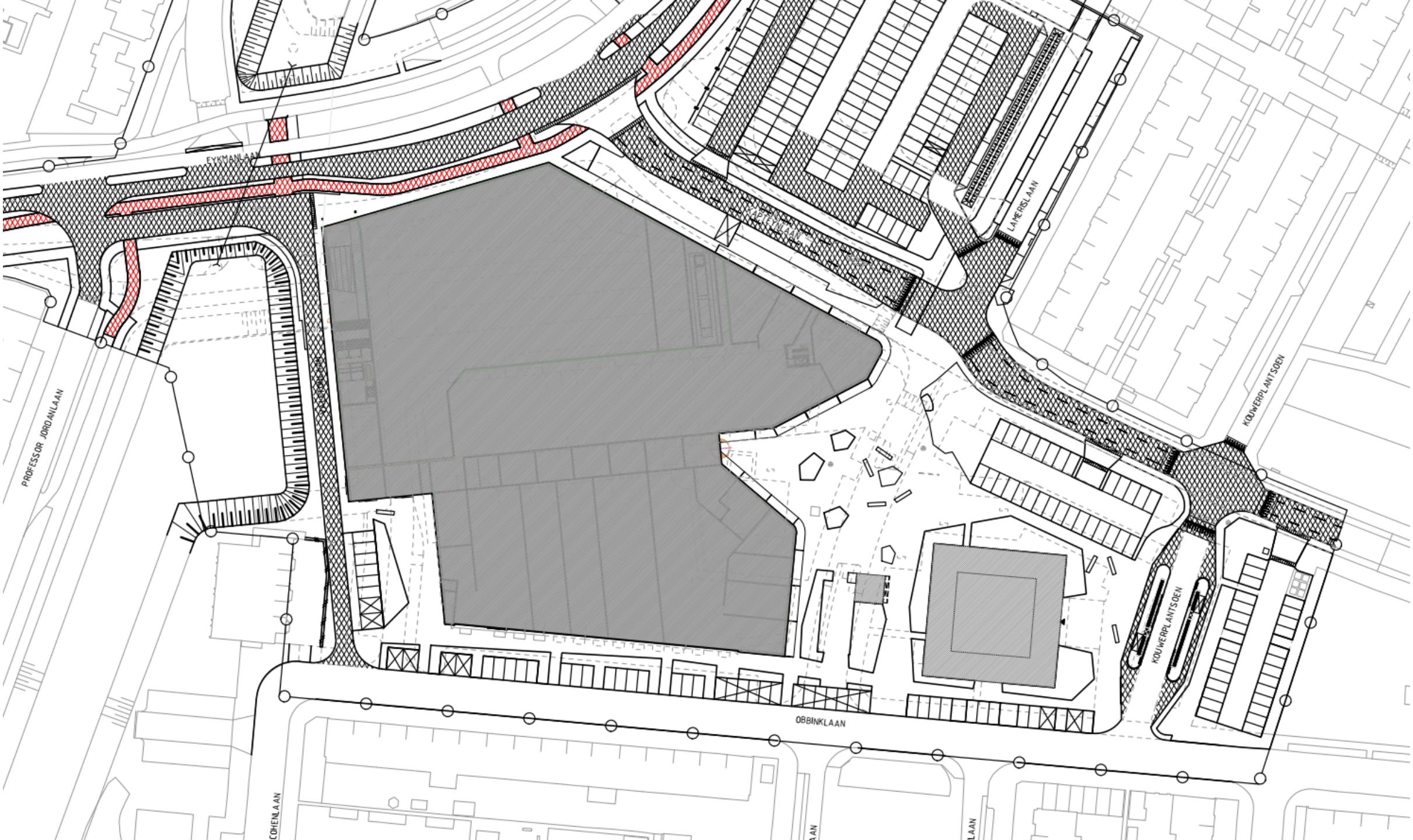
Vaststellingsrapport 2

- De supermarkt heeft de ingang aan het einde van de passage, zodat het winkelend publiek langs alle kleinere winkels van de andere ondernemers komt. Dit vormt de belangrijkste bezoekersstroom voor deze winkeliers.
- De hoofdingang ligt aan de zijde van de Kapteynlaan.
- De verwachting is dat bezoekers aan de supermarkt op de lange termijn zullen kiezen voor het parkeerterrein waar voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn en niet voor de locatie waar de kans op een parkeerplaats klein is.
- Tot slot voor de parkeerplaatsen aan de Valetonlaan dat hier op een gedeelte van de dag betaald parkeren geldt. Bij de parkeerplaats aan de Lamerislaan geldt geen betaald parkeren.

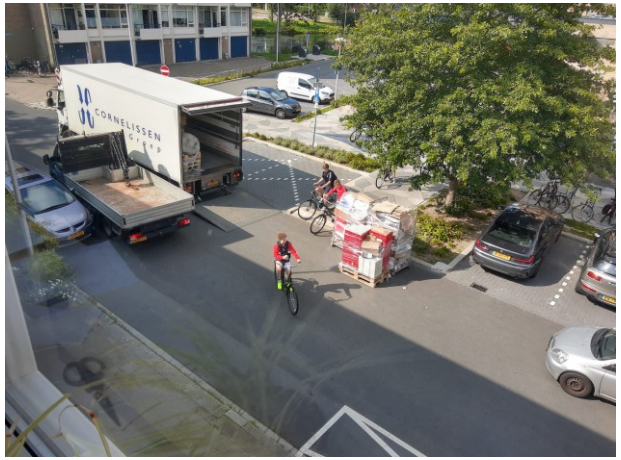
PROFESSOR REINWARDTLAAN
ORNSTEINSINGEL
PROFESSOR JORDANLAAN
De Lichtkring
PROFESSOR ZONNEBLOEMLAAN
LAMERISLAAN
KOUWERPLANTSOEN
WINKLERLAAN
EYKMANLAAN
KAPTEYNLAAN
VALETONLAAN
winkelcentrum de Gaard
TROOSTERHOF
Betonplastiek
TROOSTERLAAN
Jeruzalemkerk
OBBINKLAAN
COHENLAAN
VAN HERWERDENLAAN
WICHMANNLAAN
WEVELAAN
De Regenboog
RAUWENHOFFLAAN
50 m

PROFESSOR REINWARDTLAAN
ORNSTEINSINGEL
De Lichtkring
PROFESSOR JORDANLAAN
PROFESSOR ZONNEBLOEMLAAN
LAMERISLAAN
KOUWERPLANTSOEN
WINKLERLAAN
EYKMANLAAN
KAPTEYNLAAN
VALETONLAAN
winkelcentrum de Gaard
TROOSTERHOF
Betonplastiek
Jeruzalemkerk
Huisartsenpraktijk De Gaard
OBBINKLAAN
COHENLAAN
VAN HERWERDENLAAN
TROOSTERLAAN
WICHMANNLAAN
WEVELAAN
RAUWENHOFFLAAN
De Regenboog
50 m

Aansluiting Valetonlaan op Eykmanlaan


EYKMANLAAN
PROFESSOR JORDANLAAN
LAPERSLAAN
KOUWERPLANTSOEN
KOUWERPLANTSOEN
OBBINKLAAN
COHENLAAN

P
P
Kapteynlaan
Lamérislaan
Kouwerplantsoen
Prof. Jordanlaan
Troosterhof
Valetonlaan
Obbinklaan
Obbinklaan
Van Herwerdenlaan
Van Everdingenlaan
Wichmannlaan



Veel overlast en onveiligheid in Obbinklaan

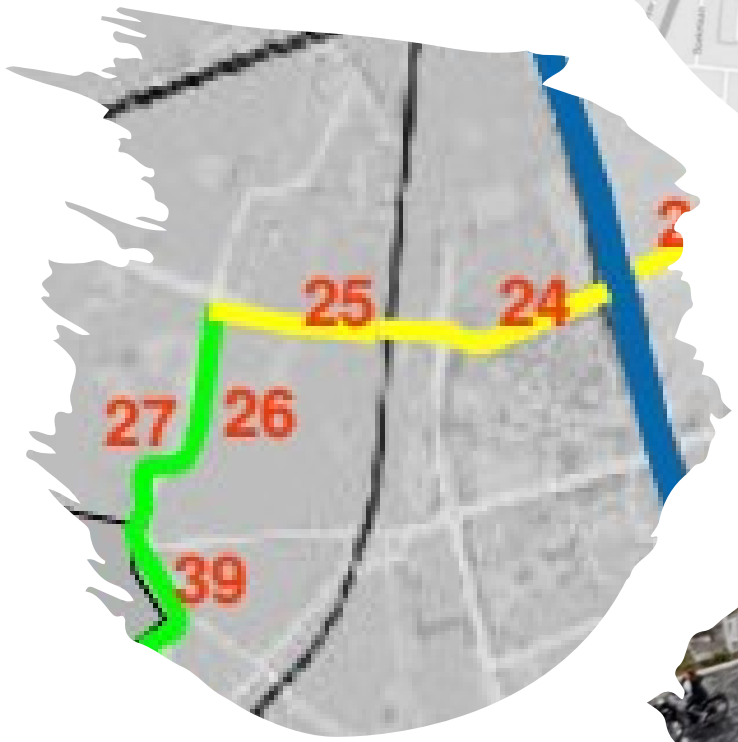
Kruising Wevelaan, Obbinklaan en Kapteynlaan

- Erg onduidelijk door links rijden en dubbel eenrichtingsverkeer
- Gevaarlijk voor fietsers
- Spits fiets en auto vallen samen
- Veel fout gebruik
- Vrachtverkeer rijd zich klem
- Voorrang vaak onduidelijk

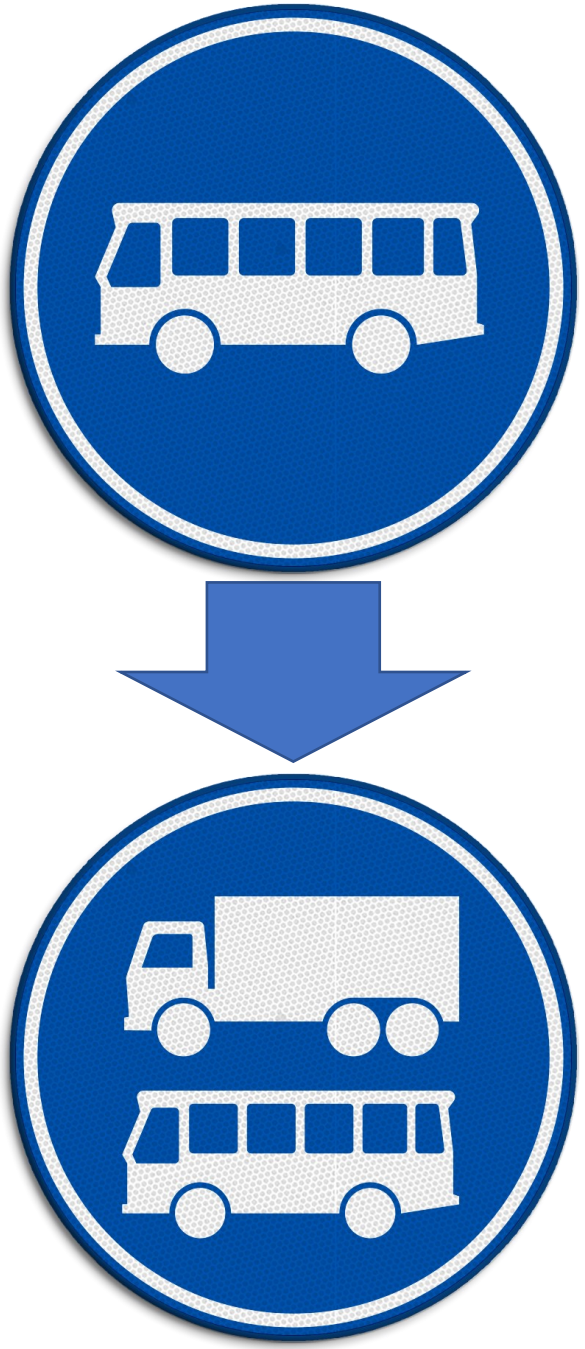
P
P
Kapteynlaan
Lamérislaan
Kouwerplantsoen
Troosterhof
Valetonlaan
Prof. Jordanlaan
Obbinklaan
Obbinklaan
Van Herwerdenlaan
Van Everdingenlaan
Wichmannlaan

Vrachtverkeer

- Laad en losplaatsen niet aangelegd conform plan
- Geplande route Sartreweg en Valetonlaan met opleggers niet mogelijk
- Kwaliteitsnet loopt via Kardinaal de Jongweg
- Vrachtverkeer dient dus via de Kardinaal de Jongweg-Van Everdingenlaan en via Eykmanlaan terug naar Kardinaal de Jongweg te rijden
- Bevoorrading zuidzijde (Obbinklaan) kan alleen met klein materieel
- Chauffeurs dienen duidelijke instructies te ontvangen



Voorstel verkeersituatie bewoners en winkeliers
Plein en hoofdingang WC
P1
Kapteynlaan
Valetonlaan
Bus & expeditie verkeer sluis
P2
2e ingang WC & P3
P4
Obbinklaan
Wevelaan
Scholen
Eykmanlaan
Spoor
Van Everdingenlaan
Kardinaal De Jongweg
Personenauto's
Zwaar expeditie verkeer
Licht expeditie verkeer
Lijnbus

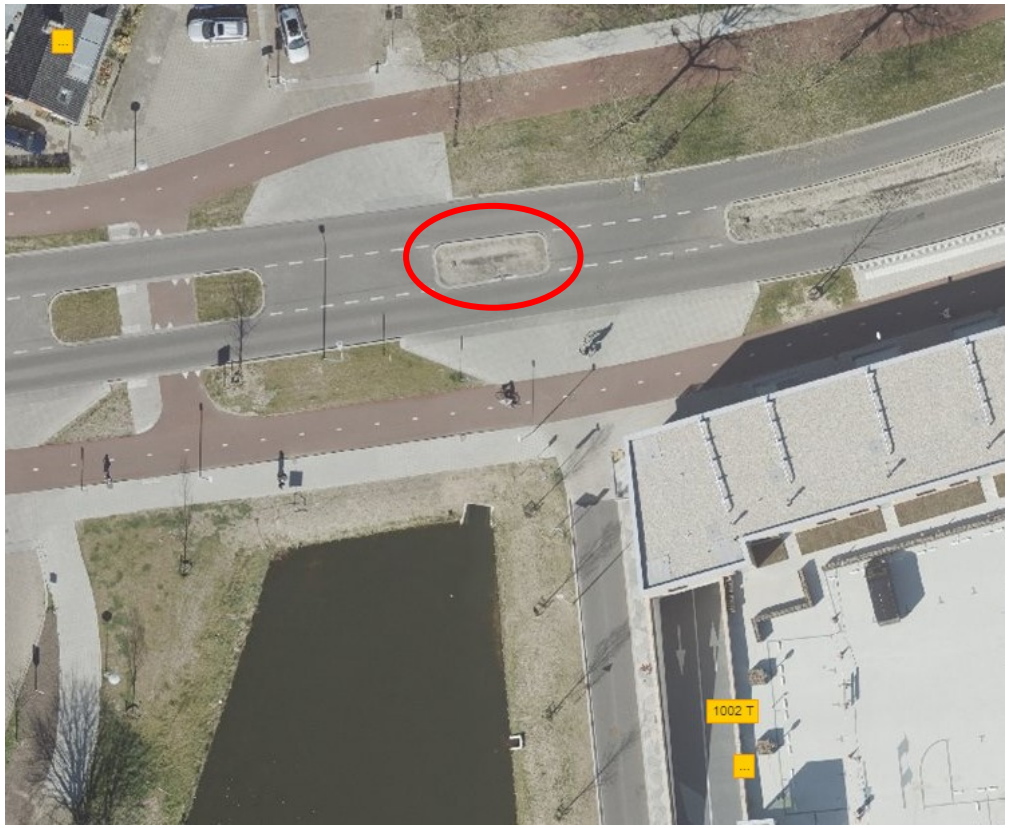


Voordelen

- Grotere kans op benutting van de daarvoor bestemde parkeerterreinen
- Meer gebruik van de hoofdingang van het winkelcentrum
- Minder uitwisseling met de Eykmanlaan
- Minder drukte bij de achteringang
- Meer ruimte voor fietsers
- Veiligere kruising Wevelaan
- Rustigere en veiligere Obbinklaan
- Duidelijke en veilige routes voor het vrachtverkeer

Wat is er voor nodig?

- Verkeersbesluit
- Omwisselen borden Wevelaan en Valetonlaan
- Aanpassen belijning Wevelaan
- Middeneiland in de rode cirkel verwijderen
- Binnen 10 weken te realiseren tegen lage kosten



Raadsinformatiebijeenkomst

Dossiernummer	1982
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	7 september 2021
Agendapunt	4.1
Omschrijving	SV 2021 nr. 52 Omdraaien rijrichting Valetonlaan simpele oplossing voor betere vitaliteit winkelcentrum De Gaard (met antwoord)
ID	2140
Behandelend ambtenaar	A.W.J.M. Toonen
Telefoon	14030
E-mail	t.toonen@utrecht.nl
Datum collegebesluit	30 maart 2021
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Verschuure
Beleidsveld	Ruimtelijke Ontwikkeling
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Erfgoed, Grondzaken, Leidsche Rijn, Merwedekanaalzone, Ruimtelijke ontwikkeling, Samen voor Overvecht, Stationsgebied, Vastgoed/06-20011476

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	7 september 2021

Voorgesteld besluit

Veranderde Taakstelling Regionale Uitvoeringsdienst (RUD)

Basisinformatie

Datum	7 september 2021
Gespreksleider	Tessa Sturkenboom
Tijd	21.30-22.30 uur
Zaal	Digitaal
Soort bijeenkomst	Bespreken raadsbrief
Werkvorm	Gesprek tussen raadsleden, betrokken ambtenaren en genodigde experts.
Portefeuillehouder	Wethouder Eerenberg
Bertrokken ambtenaren/presentatoren	Jurriën Brombacher, OOR, GU Jennemieke Kleijwegt, VTH, GU
Vervolg	Dit onderwerp is nog niet geagendeerd voor een debat in de gemeenteraad.
Links naar	Website gemeente en facebook
Deelnemers	deelnemer, directeur RUD deelnemer, Berenschot

Programma

Presentatie(s)
Vragen raadsleden
Mening van betrokkenen/deelnemers aan het woord
Vragen raadsleden
Reflectieronde

Motivatie

Agendeerders: Jelmer Schreuder (D66), Jan Wijmenga (Christenunie), Martijn van Dalen (VVD), Rachel Heijne (Groenlinks), Jantine Zwinkels (CDA), Tessa Sturkenboom (S&S).

De RUD is de afgelopen jaren vooral door de raad besproken in het kader van zienswijzen op begrotingen en bij klachten. Nu het verbeter- en verandertraject van de RUD is ingezet gaat de raad graag met college en RUD het gesprek aan over de taakverdeling, hoe de taakverdeling verandert onder invloed van het traject Samen op weg & de omgevingswet, en tot slot de eigen rol van de raad hierin. Hierbij krijgen fracties graag een toelichting van zowel de gemeentelijke organisatie als de RUD, als mede de begeleiders van het verandertraject. Het doel is hierbij om ook duidelijk te krijgen welke besluiten er door de raad genomen kunnen en moeten worden, welke kaders gesteld moeten worden en op welke wijze de raad in positie is om de uitvoering en samenhang in taken goed te controleren.

Raadsinformatiebijeenkomst

Dossiernummer	2054
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	7 september 2021
Agendapunt	5.1
Omschrijving	Raadsbrief Ontwikkeling Regionale Uitvoeringsdienst Samen op weg
ID	2218
Behandelend ambtenaar	J.C.M. van Rooijen
Telefoon	030 - 28 64661
E-mail	j.van.rooijen@utrecht.nl
Datum collegebesluit	22 juni 2021
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Eerenberg
Beleidsveld	Milieu en Emissieloos Vervoer
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Daniëlle Rijnders/Adviescommissie Controle&Financiën, Financiën, Dierenwelzijn, Economische zaken, Milieu en Emissieloos Vervoer, Mobiliteit/06-39276711

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	7 september 2021

Voorgesteld besluit

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	J.C.M. van Rooijen	**Datum**	22 juni 2021
Doorkiesnummer	030 - 28 64661	**Kenmerk**	8970739
E-mail	j.van.rooijen@utrecht.nl	**Onderwerp**	Ontwikkeling Regionale Uitvoeringsdienst Samen op weg
Bijlage(n)	1	**Beleidsveld**	Handhaving

Geachte leden van de raad,

In onze brief van 22 september 2020 hebben wij u geïnformeerd over de voortgang van het ontwikkeltraject Kleur bekennen van de Regionale Uitvoeringsdienst Utrecht (RUD). Wij spraken daarbij de verwachting uit dat wij u begin 2021 verder zouden kunnen informeren.

In deze brief schetsen wij het vervolg en de stappen die daarin zijn gemaakt.

Inleiding en korte terugblik:
Zoals in bovengenoemde raadsbrief vermeld heeft het Algemeen Bestuur (AB) van de RUD via het vaststellen van het rapport ‘Kleur bekennen’ begin 2020 gekozen voor de ontwikkelvariant ‘de RUD als technisch adviserende uitvoeringsdienst (TAU)’. Wij schreven daarover in september 2020: “*Wij ondersteunen de voorgestelde ontwikkeling van de RUD-organisatie op de competentiekant. Utrecht is immers gebaat bij een intelligente uitvoeringsdienst met goede politieke sensitiviteit, gevoel voor maatwerk en met intelligente input voor het beleid. Voor wat betreft het onderdeel ‘technische advisering’ staat de gemeente Utrecht echter al jaren op het standpunt dat de uitvoeringsdienst alleen de basistaken moet uitvoeren, en dan wel kwalitatief zo goed mogelijk tegen zo min mogelijk budget. Dit onderdeel van de gekozen richting steunen wij dus niet.*”

Om de kosten van invoering van de TAU te drukken is deze deels gekoppeld aan de implementatie van de Omgevingswet. Daarmee hebben we, zoals ook vermeld in voorgaande brief, ingestemd.

Twee andere punten die wij als koers hebben neergezet in die brief waren:
- Het beter inzetten van onze kennis en kunde in de regionale beleids- en strategische discussie
- Bewaken dat het onderwerp ‘governance’ voldoende aandacht krijgt in de discussie.

Voortzetting van de discussie en conclusies voor het ontwikkeltraject
In de andere deelnemende gemeenten leefden ook vragen over het proces en de verdere ontwikkeling. In gezamenlijk overleg kwamen de volgende thema's naar voren:

- Er kunnen grofweg drie verschillende categorieën deelnemers onderscheiden worden binnen de RUD: de provincie, de gemeente Utrecht en de overige (gemeentelijke) deelnemers. Geconcludeerd werd dat -gezien de verschillen in inhoudelijke opgaven tussen het type deelnemers- maatwerk per deelnemer mogelijk moet zijn. Voor maatwerk gelden wel een aantal randvoorwaarden, zoals dat taken aan de kant van de RUD voldoende robuust georganiseerd moeten kunnen worden.
- In het Kleur Bekennen rapport uit 2019 werden verschillende varianten voor de toekomst van de RUD met elkaar vergeleken. Het AB heeft in maart 2020 gekozen voor de TAU-variant. De TAU-variant bestaat uit twee onderdelen:
  a) *Competenties*. Hierbij kan onderscheid gemaakt worden tussen "rode" competenties (procesvaardigheden, bestuurlijke sensitiviteit, een ondernemende- en oplossingsgerichte houding of juist een innovatieve of creatieve aanpak) en digitale competenties. Deze competenties moeten meer ontwikkeld worden, naast de al bij de RUD aanwezige "blauwe"[1] competenties.
  b) *Technische advisering* inzake specialistische milieuthema's (zoals lucht, geluid, externe veiligheid, etc.). Het gaat hierbij om plustaken.

  Zoals gezegd ziet Utrecht de noodzaak van de ontwikkeling van de bij (a) genoemde competenties. We delen dat inzicht met de andere gemeenten. Voor het tweede onderdeel van de TAU-variant, technische advisering (als plustaak), is maatwerk nodig. Gezien bij de vorige bullet genoemde verschillen hebben de deelnemers namelijk verschillende behoeften.
- De uitvoerings-en handhavingsstrategie van de deelnemers is niet geharmoniseerd. Richting de toekomst is dit een noodzakelijke vereiste, onder meer omdat dit ervoor zorgt dat de RUD efficiënter kan werken. Bovendien vraagt de wet hier ook om en geeft het deelnemers meer duidelijkheid over de kwaliteit waarmee een taak wordt uitgevoerd.
- In de governance zijn de rollen van collectief eigenaar en collectief opdrachtgever op dit moment niet goed georganiseerd. Er is wel behoefte aan constructief contact tussen de deelnemers aan de RUD. Een ander aandachtspunt wat naar voren kwam ten aanzien van governance is dat de lijn ambtelijk-bestuurlijk binnen de deelnemers versterkt kan worden.

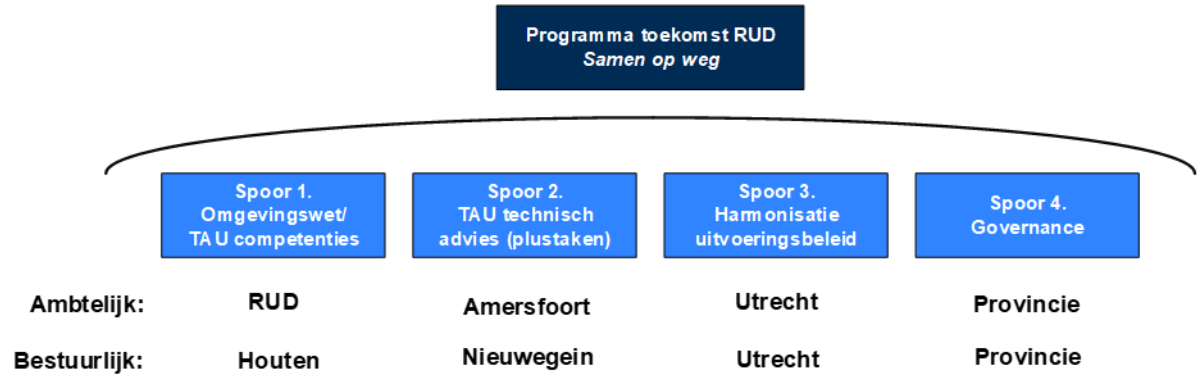
De conclusie is dat zowel de RUD als de opdrachtgevers en eigenaren een veranderopgave hebben:
- De RUD moet zich ontwikkelen tot een organisatie die de TAU-variant kan leveren. Het gaat dan zowel om de hiervoor genoemde competenties als een robuuste invulling van door (sommige) deelnemers gewenste plustaken.
- De opdrachtgevers zijn aan zet om -als collectief- te komen tot een gezamenlijke uitvoerings- en handhavingsstrategie.
- De eigenaren moeten een collectieve visie op de RUD-organisatie ontwikkelen en de randvoorwaarden invullen die nodig zijn om deze visie te realiseren.
- Tot slot is van belang dat de verbinding ambtelijk-bestuurlijk bij de deelnemers versterkt wordt.

Deze conclusie delen wij en hij sluit aan bij de koers die wij willen varen met de RUD, niet alleen met betrekking tot verder professionalisering van de RUD-organisatie zelf, maar ook op het gebied van

[1] In het Kleur Bekennen rapport wordt de blauwe competentie als volgt omschreven. *De RUD als betrouwbare specialist. Is controleur van beleid, uitvoering en handhaving. Gedijt bij gestandaardiseerde producten en voert haar taken uit bij opdrachtverlening.*

gezamenlijke beleidsontwikkeling, een gezonde discussie over plustaken en het tot wasdom brengen van de gezamenlijke aansturing. Dit helpt de gemeente Utrecht aan een betere, efficiëntere en effectievere dienstverlening vanuit de RUD-organisatie, maar ook helpt dit Utrecht om volwaardig te sturen op de ontwikkelingen binnen de samenwerking en de landelijke bewegingen binnen het VTH-stelsel, die de komende jaren op ons af gaan komen. Ook het AB RUD deelt deze denklijn en conclusie over het ontwikkeltraject en heeft dit bij besluit van 11 februari 2021 omgezet in het programmaplan Samen op Weg, waarin al deze punten worden aangepakt.

Programma Samen op weg
De nu volgende figuur geeft schematisch de opbouw van het programmaplan weer. De kern van het programma wordt gevormd door vier sporen, gebaseerd op bovenstaande conclusies.



Alle RUD-deelnemers zijn in principe betrokken bij alle sporen. Uit praktische overwegingen is voor elk spoor een bestuurlijke en een ambtelijke spoortrekker aangesteld. Bovenstaande figuur laat per spoor zien uit welke organisatie de spoortrekkers afkomstig zijn. Vanuit onze wens om meer in positie te zijn in de regionale beleids- en strategische discussie hebben wij ervoor gekozen zowel ambtelijk als bestuurlijk trekker te zijn van spoor 3: harmonisatie uitvoeringsbeleid.

<u>Beoogde opbrengst van de vier sporen (en daarmee het programma Samen op Weg)</u>
Het doel van dit programma, en daarmee de stip op de horizon, is te komen tot een RUD die - gezamenlijk met de deelnemers- werkt aan een gezonde en veilige leefomgeving in de regio Utrecht. De deelnemers vullen daartoe hun (collectieve) opdrachtgeverschap en eigenaarschap optimaal in. De RUD voert haar taken kosteneffectief uit in nauwe samenwerking met de deelnemers. En sluit daarbij aan op de letter en de geest van de Omgevingswet en wat de samenleving vraagt. De RUD-organisatie wordt daarmee meer toekomstbestendig en Omgevingswetproof.

<u>De vier sporen:</u>

Spoor 1: Omgevingswet en competenties technische uitvoeringsorganisatie (TAU)
Spoor 1 richt zich op de doorontwikkeling van de RUD naar de technisch adviserende uitvoeringsdienst (TAU). Daarvoor wordt ingezet op aanpassing van werkprocessen en op het invoeren van competenties zoals politieke sensitiviteit, gevoel voor maatwerk en intelligente inbreng voor beleid. Een deel van deze zaken worden ook opgepakt bij de implementatie van de Omgevingswet. Spoor 1 richt zich alleen op competenties, rollen en werkprocessen die daarbuiten vallen. Om aan de gevraagde competenties te kunnen voldoen, zullen met name twee rollen worden vorm gegeven: die van casemanager en omgevingsmanager. Met deze twee nieuwe rollen wordt een fundament gelegd onder de gewenste verandering van de cultuur (en de daarbij behorende

competenties), maar het is uiteraard niet de verandering zelf. De beoogde cultuurverandering is onderdeel van het Omgevingswet programma. Dit programma loopt door tot drie jaar na invoering van de Omgevingswet.

Doorlooptijd: bij spoor 1 wordt 2021 benut voor werving, oftewel invulling van de twee nieuwe rollen, en aanpassing van de werkprocessen. Het jaar 2022 is nodig om deze rollen hun plek te laten verwerven bij zowel de deelnemers als binnen de RUD-organisatie. Het zal aan beide kanten gewenning en wijzigingen van de werkprocessen vergen. Daarna (dus vanaf 2023) zouden beide rollen onderdeel moeten worden van de reguliere productie, dus gefinancierd vanuit de dienstverleningsovereenkomst (DVO). Het is immers verschuiving van werk.

Spoor 2: Plustaken

Spoor 2 betreft het tweede onderdeel van de TAU-variant, namelijk technische advisering inzake specialistische milieuthema's (als plustaken). Spoor 2 heeft als doel een standaardproces te ontwikkelen om gezamenlijk mogelijke plustaken te inventariseren, eventueel uit te werken en al dan niet op te nemen in het werkpakket van de RUD. Plustaken zijn een keuze voor de deelnemers, en niet alle deelnemers willen gebruik maken van (alle) plustaken. Belangrijk onderdeel van het proces wordt daarom hoe kosten moeten worden verdeeld voor de opt-in gemeenten, zonder dat de opt-out gemeenten hiermee worden belast.
Het periodiek doorlopen van dit proces vraagt volgens de werkgroep om het aanstellen van een *accountmanager plustaken*. Deze is met name belast met het uitvoeren van de inventarisatie, het verzorgen van de business cases en de implementatieplannen.
Daarnaast vraagt dit proces om inzet vanuit de accountmanager om inhoudelijk te voeden, de business cases te beoordelen en de besluitvorming in de eigen organisatie te ondersteunen.

Doorlooptijd: voor spoor 2 richt 2021 zich op het proces ontwerpen en het komen tot een lijst met mogelijke plustaken (bouwsteen 1). Vanwege het feit dat er in 2021 al vele veranderingen tegelijkertijd lopen bij zowel de RUD als de gemeenten en de provincie wordt voorgesteld om het daadwerkelijk komen tot plustaken pas te starten vanaf 2022.

Spoor 3: Harmonisatie uitvoeringsbeleid
Doel van spoor 3 is '*Samenwerking op het vormen van een uitvoeringsstrategie op de basistaken zodat dit uitvoeringsbeleid geharmoniseerd is en eenduidig door de RUD kan worden uitgevoerd. Voldoende ruimte laten voor couleur locale.'*
Als basis voor de werkzaamheden van de RUD laten we een overkoepelende uitvoerings- en handhavingsstrategie maken waarin missie, visie, doelen en uitgangspunten zijn geformuleerd. Hier zullen ook de wettelijk verplichte vergunningenstrategie en de algemene handhavingstrategie (inclusief risicoanalyse), waar ook vanuit Interbestuurlijke toezicht (IBT) op wordt gewezen, een plaats in krijgen. Dit wordt dan uiteraard direct Omgevingswetproof gemaakt.

Belangrijk onderdeel van de voorgestelde aanpak, en passend bij de Utrechtse koers, is om optimaal aan te sluiten bij de al bestaande beleidsgroep regionale VTH-samenwerking. Deze heeft namelijk ook als doel om de uitvoeringsstrategie af te stemmen, maar dan vooral vanuit het oogpunt om aan de IBT-eisen te voldoen. Bij deze beleidsgroep zijn ook de ODRU en de daaraan deelnemende gemeenten verbonden. Idealiter kan deze beleidsgroep profiteren van de producten en werkmethodes die spoor 3 gaat opleveren. Het regionale beleid komt vaak moeilijk op gang door de verschillende dynamieken binnen de deelnemende gemeenten en door verschil in bestuurlijk draagvlak. Daarom

heeft het AB RUD er bij deze opdracht voor gekozen de beleidsgroep te laten begeleiden door een ter zake deskundig en ervaren extern bureau (Master Meester). Als uitgangspunt voor de op te stellen uitvoerings- en handhavingsstrategie heeft Master Meester een startnotitie gemaakt (zie bijlage). De startnotitie bevat de aanleiding, doelen en aanpak om met alle gemeenten en de provincie in de regio Utrecht te zorgen voor een uniform kader voor de VTH-basistaken. In september gaan we samen met u een raadsinformatiebijeenkomst organiseren. Daarbij zullen we uw ideeën ophalen over het vervolg van dit traject en de andere in deze brief genoemde ontwikkelingen.

Voor het uitwerken van meer specifiek beleid is *procesmatige ondersteuning vanuit de RUD* nodig (netwerken, coördineren, schrijven, elders ontwikkeld beleid ophalen, bestuurlijk sensitief, proactieve instelling, afstemmen met IBT, etc.). Dit naar het model van de ODRU die deze ondersteunende functie nu al kent. Deels sluit deze functie aan bij het accounthouderschap dat de RUD nu al verzorgt.

Doorlooptijd: voor wat betreft spoor 3 is er direct na akkoord van het AB actie ondernomen (gezamenlijk met de regio) om een extern bureau (Master Meester) een offerte te laten maken voor de opdracht om een uniforme uitvoerings- en handhavingsstrategie te maken. Deze opdracht is inmiddels verstrekt. De verwachting is dat er dit jaar een concept gereed is, dat aan u en alle andere gemeenteraden in de samenwerking ter kennisname zal worden voorgelegd. Uiteindelijk ligt er dan een product waarmee de RUD (maar ook de regio) verder kan. De kosten voor het maken en aanpassen van wettelijke verplichte strategieën (uitvoerings- en handhavingsstrategie) die anders door elke gemeente individueel hadden moeten worden gemaakt bedragen worden zo tot een fractie gereduceerd.

Spoor 4: Governance
De gewenste opbrengst van spoor 4 is met name:

- Optimalisatie van de driehoek met de rollen van (collectieve) eigenaar, (collectieve) opdrachtgever en opdrachtnemer:
    - Beter evenwicht in de sturing vanuit het eigenaarschap en het opdrachtgeverschap, zodanig dat de deelnemers vanuit beide perspectieven besturen (vanuit zowel collectief als individueel belang).
    - Dat de lange termijn visie op de richting van de RUD de verantwoordelijkheid blijft van de deelnemers (in de rol van eigenaar), naast het meer operationele aspect wat ligt besloten in het opdrachtgeverschap.

  Betere aansluiting ambtelijk-bestuurlijk binnen de deelnemers:

    - Structureel aanhaken hoger (ambtelijk) management bij invulling eigenaarschap en opdrachtgeverschap.
    - Aansluiting werkvloer bij de deelnemers met bestuurders.
- Het creëren van een governance-structuur die het realiseren van de doelstellingen van de eerste drie sporen (vanuit het perspectief van de deelnemers) ondersteunt.

Doorlooptijd: spoor 4 is volgend op en ondersteunend aan de eerste drie sporen. In 2021 wordt een verkenning uitgevoerd waar aandachtspunten zitten in de huidige governance. Bij de evaluatie eind 2021 wordt meegenomen wat er aan de governance aangepast zou moeten worden. De verwachting is dat in de loop van 2022 het gewenste resultaat opgeleverd kan worden. Het gewenste resultaat is dat de governance van de RUD aansluit bij de nieuwe werkwijzen die voortvloeien uit de eerste drie sporen, dat er een betere aansluiting ambtelijk-bestuurlijk bij de deelnemers gerealiseerd wordt en dat

de driehoek met de rollen van (collectieve) eigenaar, (collectieve) opdrachtgever en opdrachtnemer geoptimaliseerd is.

Het totale programma kost incidenteel rond de € 250.000 per jaar in 2021 en 2022. De structurele investering (vanaf 2023) wordt ingeschat op € 130.000 per jaar. Voor alle kosten in het programma geldt dat zij worden gedeeld door alle deelnemers samen, waarbij de gemeente Utrecht zoals gewoonlijk 11% bijdraagt. In de Voorjaarsnota hebben we hiervoor een voorstel gedaan.

Samenvatting en conclusie
Het wordt tijd dat de samenwerking in RUD-verband uit de kinderschoenen groeit. Niet alleen vragen landelijke discussies rondom het VTH-stelsel en wetgeving (met name interbestuurlijk toezicht) daar om, ook helpt dit om de samenwerking te verstevigen en de RUD-organisatie en onze sturing daarop te professionaliseren. De aanpak binnen het programma Samen op Weg sluit aan bij onze wensen en doelen. De gemeente Utrecht is nauw betrokken bij deze ontwikkeling. Dit voorkomt dat de gemeente voor kosten wordt geplaatst waar in eerdere instantie geen bestuurlijke overeenstemming is bereikt. Als Utrecht vinden we deze ontwikkelingen essentieel omdat de dienstverlening van de RUD richting onze inwoners en bedrijven beter moet.

We hebben dan ook vertrouwen in deze aanpak en nemen daarin vanuit Utrecht een actieve rol. U hebt aangekondigd over dit onderwerp een raadsinformatiebijeenkomst te willen organiseren. Mocht u daartoe daadwerkelijk besluiten dan gaan wij met plezier dieper in op de genoemde ontwikkelingen. Onze inschatting is dat wij u vanuit het programma Samen op Weg eind dit jaar verder zullen kunnen informeren.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

2021

Uitvoering- en Handhavingsstrategie

Voor de vergunningverlening, toezicht en handhavingstaken die zijn overgedragen aan de omgevingsdiensten in de regio Utrecht

STARTNOTITIE

APRIL 2021

Startnotitie Uitvoering en Handhavingsstrategie regio Utrecht

Aanleiding

De overheid zet sterk in op verbetering van de kwaliteit van Vergunningen, Toezicht en Handhaving (VTH). Organisaties die taken uitvoeren op gebied van VTH moeten, op grond van wettelijke regels, voldoen aan bepaalde kwaliteitseisen. De kwaliteitseisen zijn niet nieuw. Op provinciaal niveau is door alle bevoegde gezagen de kwaliteitsverordening VTH omgevingsrecht vastgesteld. De eisen die met de verordening aan de organisaties van gemeente en provincie – en daarmee ook aan de uitvoeringsdiensten - worden gesteld zijn gebaseerd op de Kwaliteitscriteria 2.2, die zijn verankerd in artikel 1 en artikel 5 van de verordening. De Kwaliteitscriteria 2.2 bestaat uit twee delen: deel I heeft betrekking op de kwaliteit van de medewerkers (de kritieke massa) en deel II op de organisatie (de procescriteria).) Deze startnotitie gaat over de borging van deel II: de procescriteria. Het voorstel is om met betrekking tot deel II via een projectmatige aanpak te komen tot een regionale Uitvoerings en Handhavingsstrategie (U&H-strategie) in de regio Utrecht.

Op 1 juli 2017 is het besluit VTH (hoofdstuk 7 Besluit omgevingsrecht, Bor) in werking getreden. De VTH regels geven een nadere uitwerking van de Wet VTH (nieuw hoofdstuk 5 van de Wabo, in werking 14-4-2016). Op het vlak van beleid inzake vergunningverlening, toezicht en handhaving staan in het Besluit VTH naast procescriteria ook bepalingen die tot doel hebben dat provincie en gemeenten uniform beleid voeren.

Artikel 7.2 lid 2 zegt daarover:

“De bestuursorganen, bedoeld in het eerste lid, die deelnemen in een omgevingsdienst dragen er gezamenlijk zorg voor dat een uniform uitvoerings- en handhavingsbeleid voor de taken, bedoeld in artikel 7.1, eerste lid, wordt vastgesteld .. (etc.).” Artikel 7.1 lid 1 beschrijft de basistaken.

Bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet komt deze bepaling terug in het Omgevingsbesluit in artikel 13.5 lid 2:

‘De bestuursorganen die deelnemen in een omgevingsdienst stellen gezamenlijk een uniforme uitvoerings- en handhavingsstrategie vast voor de werkzaamheden, bedoeld in artikel 13.12, eerste lid.’ Artikel 13.12 lid 1 beschrijft de basistaken.

Dit artikel houdt dus in dat alle Utrechtse gemeenten én de Provincie Utrecht **gezamenlijk** moeten komen tot een uniforme uitvoerings- en handhavingsstrategie, in ieder geval waar het de basistaken betreft. Tijdens een ambtelijke (online) bijeenkomst van 26 november 2020 is toegezegd om een startnotitie voor te leggen aan iedere gemeente.

Waarom procescriteria?

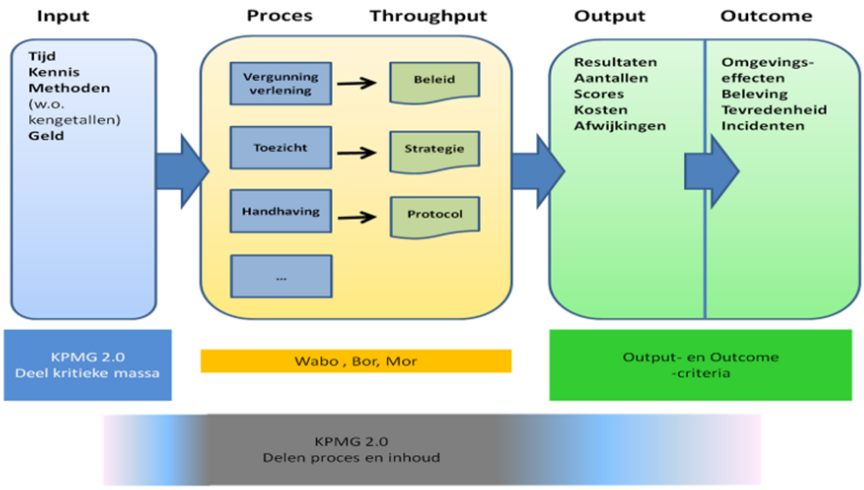
Voor de totstandkoming van producten zoals vergunningen, controles en handhavingsacties zijn diverse werkprocessen nodig. Transparantie en bestuurlijke vastlegging (betrokkenheid en verantwoordelijkheid) spelen daarin een belangrijke rol. De procescriteria samen leiden tot een sluitende beleidscyclus en kwaliteitsborging van strategische beleidskaders zoals prioritering en doelstelling, en tot vooral operationele aspecten zoals registratie en monitoring. Op alle kritieke punten van overdracht in het hoofdproces van vergunningverlening en toezicht en handhaving dient goed nagedacht te worden over de borging van kwaliteit.

De procescriteria bieden de kaders voor het kwaliteitssysteem van het bevoegd gezag en geven de elementen aan die minimaal aanwezig moeten zijn. Daarnaast moeten de procescriteria gebruikt worden bij het inrichten van de organisatie, bijvoorbeeld om onafhankelijke oordeelsvorming te borgen. Zoals het woord „procescriteria" doet vermoeden, betreft het eisen aan het proces.

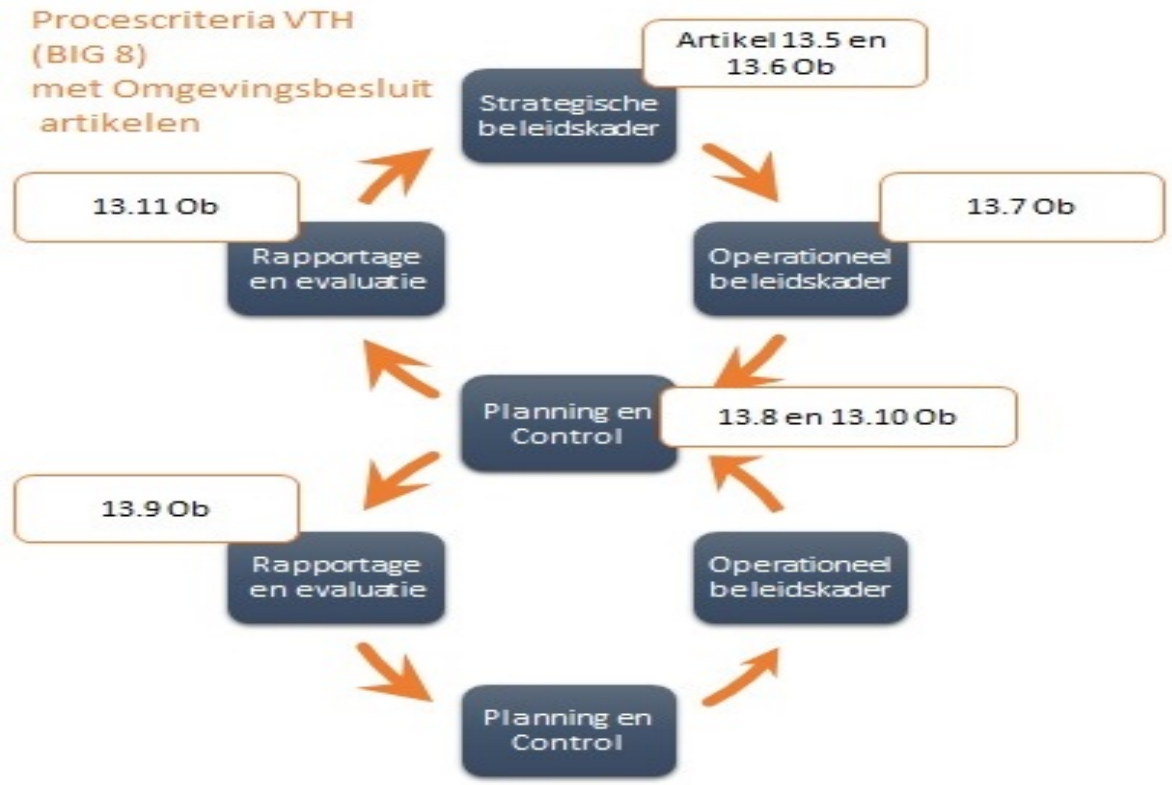
Door het proces te optimaliseren en verbeteren worden maatschappelijk effect en prijs/kwaliteitverhouding op onderbouwde en bewuste wijze gekoppeld aan monitoring, zodat kan worden geëvalueerd of doelstellingen het gewenste effect hebben gehad qua prestaties, kwaliteit en kosten. Dit is mogelijk door *output en outcome* in positieve zin te ontwikkelen. Naast de procescriteria kan gebruik gemaakt worden van output- en outcome criteria, zoals omschreven in de Handleiding output- en outcome criteria van de VNG (februari 2012).

De VNG heeft aangedrongen op de ontwikkeling van output- en outcome criteria om de gemeentelijke organisatie aan te kunnen sturen en maatschappelijke verantwoording af te kunnen leggen. Deze set is complementair aan de kwaliteitscriteria VTH. Immers met output- en outcome criteria kunnen bestuurders zelfstandig doelen en beoogde effecten formuleren voor de leefomgeving. Deze zijn bepalend voor de inzet van beleid, proces en benodigde kennis en formatie en dus de input, proces en throughput.

Onderstaande figuur geeft het schematisch weer:



De procescriteria beschrijven de eisen die gesteld worden aan de beleidscyclus. Door de stappen in de procescriteria te volgen wordt de cyclus gesloten. Daarbij is de BIG-8 gehanteerd. Dit model maakt vanuit een strategisch kader de vertaling naar operationeel beleid ten behoeve van kwaliteitsborging te samen met een sluitende planning en control cyclus. Onderstaand figuur geeft de BIG-8 (beleidsacht) weer conform de procescriteria met verwijzing naar de artikelen in het Ob. In de bijlage staat de tekstversie van de artikelen Ob.



Processtappen BIG-8

De BIG 8 bestaat uit 7 processtappen

1. Rapportage en Evaluatie
    - Verantwoording van inzet, prestaties en resultaten
    - Handelen op grond van een probleemanalyse
    - Vergelijking en auditing
2. Strategisch Beleidskader
    - Prioriteitenstelling en meetbare doelstellingen
    - Vastleggen van benodigde financiële en personele middelen in begroting
3. Operationeel Beleidskader
    - Strategie vergunningverlening/ nalevingsstrategie
    - Beleid ruimtelijke ordening/ toezichtstrategie
    - Objectieve criteria/ sanctiestrategie
    - Gedoogstrategie
4. Planning en Control
    - Borging middelen
    - Uitvoeringsprogramma vergunningverlening en handhaving
    - Organisatorische condities
    - Kwaliteitsborging
5. Voorbereiden
    - Protocollen en werkinstructies
    - Interne en externe afstemming
    - Communicatie en informatiebeheer
6. Uitvoeren
    - Ondersteunende voorzieningen
7. Monitoren
    - Monitoring

Landelijke en provinciale ontwikkelingen

Deze procescriteria golden op het moment van schrijven van de Modelverordening Kwaliteit VTH alleen nog voor de toezichts- en handhavingstaken. Per 1 juli 2017 gelden deze ook voor de vergunningverleningstaken door de invoering van de wijziging van het Besluit Omgevingsrecht (BOR). Het Model anticipeert daar op. Daar waar in dit document een verwijzing naar hoofdstukken of artikelen van wet- en regelgeving is opgenomen is die dan ook gebaseerd op de nummering van de op 1 juli 2017 geldende versies.

Wet- en regelgeving

De procescriteria uit het Besluit Omgevingsrecht (Bor) zijn na de inwerkingtreding van het Omgevingswet terug te vinden in het Omgevingsbesluit in afdeling 13.2 kwaliteitsbevordering en afstemming uitvoering en handhaving.

	Bor (oud)	Ob (nieuw)	
Uitvoerings- en handhavingsbeleid	7.2	13.5, 13.6 en 13.7	uitvoerings- en handhavingsstrategie
Uitvoeringsprogramma	7.3	13.8	uitvoeringsprogramma
Uitvoeringsorganisatie	7.4	13.9	uitvoeringsorganisatie
Borging van middelen	7.5	13.10	borgen van middelen
Monitoring	7.6	-	
Rapportage	7.7	13.11	evaluatierapportage

In het Ob staat dus de verplichting voor de bevoegde gezagen om per werkgebied van een omgevingsdienst overeenstemming te bereiken op het vlak van uitvoering en handhaving (en het daaruit voortvloeiende uitvoeringsprogramma) voor de taken die verplicht door de omgevingsdienst worden uitgevoerd. De verplichting ziet toe de basistaken die de beide omgevingsdiensten uitvoeren (RUD Utrecht en de OdrU). De OdrU en RUD deelnemers hebben afgesproken hier gezamenlijk in op te trekken.

Door de inwerkingtreding van de Omgevingswet wordt de lokale afwegingsruimte op beleidsmatig- en uitvoeringsniveau vergroot. Dit betekent een extra uitdaging voor de projectgroep om het uitvoeringsbeleid te harmoniseren op het gebied van de basistaken.

Cruciaal binnen de Omgevingswet is dan ook de samenwerking tussen overheden en dat zij in dit proces van samenwerking voldoende kwaliteit kunnen leveren. De regering wil de Omgevingswet en de daarmee voorgenomen verregaande integratie en bundeling van het omgevingsrecht benutten om de dienstverlening door de overheden te verbeteren en «achter het loket» de uitvoering bij de verschillende overheden verder te stroomlijnen, te versnellen en te versimpelen en waar mogelijk vergaand te integreren. Daarvoor is onmisbaar dat bij alle betrokken bestuursorganen een goede, uniforme uitvoeringskwaliteit is geborgd. Dit stelt hoge eisen aan de afstemming en samenwerking tussen overheden. Dit betekent dat ketenpartners ernaar moeten streven zoveel mogelijk dezelfde systematiek, die ten grondslag ligt aan beleidsvorming, te realiseren.

IBT

Het Interbestuurlijk Toezicht van de provincie Utrecht houdt toezicht op de procescriteria en is in toenemende mate kritisch op het ontbreken van de wettelijk verplichte U&H-strategie tot nu toe.

Opgave

Uitvoering geven aan de wettelijke verplichting door snel en met draagvlak van de deelnemers te komen tot een gedragen U&H-strategie voor de bevoegde gezagen in de gehele provincie Utrecht waarin (waar mogelijk) een gelijk speelveld gecreëerd wordt binnen het werkgebied van de Omgevingsdiensten in Utrecht voor de taken die zijn overdragen (verplicht en facultatief) aan de omgevingsdiensten (OdrU en RUD), waarbij tegelijkertijd ruimte blijft voor *couleur locale* en maatwerk, waar de lokale afwegingsruimte dat vereist.

Aanpak

Tijdens een ambtelijke bijeenkomst van 26 november 2020 hebben de aanwezige gemeenten en de provincie het initiatief genomen om een projectgroep op te richten die invulling geeft aan de bovenstaande opgave. De insteek is om het regionaal U&H-strategie conform bovenstaande kwaliteitseisen en geldende/toekomstige wet- en regelgeving eind dit jaar op te leveren (2021).

Tijd / Planning / Stappenplan

1. Start: vaststellen startnotitie:
   - Ambtelijke en bestuurlijke afstemming in individuele organisaties;
   - Vaststellen startnotitie in B&W en GS van individuele organisaties)
2. Bestuurlijk informeren
3. Uitvoeren project
4. Besluitvorming:
   - in te stemmen met het opstarten en uitvoeren van het projectuniform uitvoeringsstrategie VTH regio Utrecht

Oplossingsrichting

In de provincie Utrecht is de ambitie uitgesproken om de mogelijkheden en voordelen te verkennen om te komen tot bouwstenen om de procescriteria te borgen.

Het belang hiervan is meerledig;

- Kennis bijbrengen omtrent de wettelijke verplichtingen van de procescriteria

- Het vormt de basis om de VTH-milieutaken risicogericht en programmatisch uit te kunnen voeren waardoor de uitvoering veel doelgerichter wordt. Op termijn kan dit verbreed worden naar andere taken binnen het fysieke domein.
- Het vormt de basis voor verdere uniformering van de uitvoeringspraktijk waardoor deze efficiënter wordt.
- Het bevordert de samenwerking tussen de verschillende handhavingspartners in de regio (en daarbuiten) waardoor de uitvoering effectiever wordt.
- Het zorgt er voor dat regionale en bovenregionale problemen gericht en in samenwerking worden aangepakt.
- Het draagt bij aan het bereiken van een gelijk speelveld voor bedrijven.

Gelet op de opgave- het probleem- wordt daarom als oplossing voorgesteld om te onderzoeken welke systematiek in de provincie Utrecht gehanteerd dient te worden om te komen tot bouwstenen om de procescriteria te borgen, deze bouwstenen op te stellen en die maximaal af te stemmen met alle betrokken partners.

Resultaat

Een gedragen U&H-strategie voor de bevoegde gezagen in de gehele provincie Utrecht. Dit document is opgesteld conform de wettelijke vereisten die voorvloeien uit de procescriteria en bestaat in ieder geval uit de volgende strategieën:

- een vergunningenstrategie die beschrijft de verschillende vormen van vergunningverlening die de Omgevingsdienst kan inzetten en wat de basis werkwijze daarbij is;
- een handhavingsstrategie die beschrijft de verschillende instrumenten van toezicht en handhaving. Een handhavingsstrategie bestaat uit een nalevingstrategie. De nalevingsstrategie bestaat uit een preventiestrategie (hoe overtredingen te voorkomen?), toezichtstrategie (hoe zicht houden op naleefgedrag?), gedoogstrategie (hoe handelen bij het afzien van handhaving?) en een sanctiestrategie (hoe repressief optreden?). Voor de laatste is een landelijke norm ontwikkeld, de landelijke handhavingsstrategie.

Afbakening

Om te komen tot een keuze langs welke weg de bestuursorganen kunnen komen tot die uniformiteit is het eerst van belang dat de bestuursorganen antwoord geven op de vraag wat de reikwijdte is van de uniforme uitvoering- en handhavingsstrategie. Als uitgangspunt wordt de doelstelling van de Omgevingswet en de kwaliteitsdoelstellingen van de verordening kwaliteit VTH centraal gezet en wordt de structuur van de BIG 8 gevolgd.

Organisatie

De projectorganisatie om te komen tot de uniforme Uitvoerings-en Handhavingsstrategie is degelijk opgezet en bestaat uit (een):

Stuurgroep (met vertegenwoordiging vanuit de provincie, de gemeente Utrecht, RUD, ODRU en de projectleider van de regionale VTH werkgroep)

- Jennemieke Kleijwegt (gemeente Utrecht) voorzitter
- Jacco Baelde (gemeente Amersfoort)
- Marije Eillebrecht (OdrU)
- Wim Coopmans (provincie Utrecht)
- Natasja van de Lagemaat (provincie Utrecht)
- Boris van de Water (RUD)
- John van Rooijen (gemeente Utrecht)
- Adviseurs MasterMeester: Ankie Nooijen en Ester van Uden

- Bestuurlijke trekkers (portefeuillehouder van RUD en van ODRU en de gedeputeerde)

- projectgroep:

- *Projectleider:* Jacco Baelde (Gemeente Amersfoort),

Projectgroep: Vertegenwoordigers van gemeenten, provincie en omgevingsdiensten:

- Fien van Walbeek (Nieuwegein)
- Mariet Hendriks (IJsselstein)
- Wouter Jan Bolkestein (Lopik)
- Thomas van Walchren (UHR)
- Petra Rombout (5HL)
- Ria Driessen (5HL)
- Marielle Hoff (Utrecht)
- Wenda van der Heijden (Soest)
- Ankie Nooijen (MM)
- Ester van Uden (MM)

Adviseurs:

- Ernst Jan van de Boogaart (ODRU)
- Fabian Gomes Monteiro (RUD Utrecht),

Procesbewakers:

- Ankie Nooijen (MasterMeester)
- Ester van Uden (MasterMeester)

Informatie / communicatie

Informatie over ontwikkelingen e.d. worden gedeeld via MS teams map Regionale Strategie. Waar nodig wordt ambtelijk en bestuurlijk teruggekoppeld.

Randvoorwaarden

- bepalen tijdsplanning (strakke planning, kwaliteit boven deadline of vice versa
- ambtelijk tijd (om niet) investeren
- draagvlak

Risico's

- Ontbreken van bestuurlijk draagvlak
- Geen overeenstemming reikwijdte taken
- Andere behoeften grotere en kleinere gemeenten
- Uitstel inwerkingtreding Omgevingswet/ Omgevingsbesluit

Bijlage wetsartikelen Besluit Omgevingsrecht (versie december 2020)

Artikel 13.5 (uitvoerings- en handhavingsstrategie)

1. De bestuursorganen die zijn belast met de uitvoerings- en handhavingstaak stellen een uitvoerings- en handhavingsstrategie vast in een of meer documenten waarin gemotiveerd wordt aangegeven welke doelen worden gesteld voor de uitvoering en handhaving en welke werkzaamheden met het oog op die doelen zullen worden verricht.
2. De bestuursorganen die deelnemen in een omgevingsdienst stellen gezamenlijk een uniforme uitvoerings- en handhavingsstrategie vast voor de werkzaamheden, bedoeld in artikel 13.12, eerste lid. 3.
3. De handhavingsstrategie wordt zo nodig afgestemd met de instanties die zijn belast met de strafrechtelijke handhaving.
4. De handhavingsstrategie wordt gebaseerd op een analyse van de problemen die zich kunnen voordoen bij de naleving van het bepaalde bij of krachtens de wet.

Artikel 13.6 (inhoud uitvoerings- en handhavingsstrategie)

1) De uitvoerings- en handhavingsstrategie biedt in ieder geval inzicht in:
   a) de prioriteitenstelling voor het verrichten van de werkzaamheden, bedoeld in artikel 13.5, eerste lid;
   b) de methode die wordt gebruikt om te bepalen of de doelen, bedoeld in artikel 13.5, eerste lid, worden bereikt;
   c) de criteria die worden gebruikt bij het beoordelen van en beslissen op aanvragen om omgevingsvergunningen en het beoordelen van meldingen als bedoeld in artikel 4.4, eerste lid, van de wet; en
   d) de werkwijze bij het verlenen van omgevingsvergunningen en het beoordelen van meldingen als bedoeld in artikel 4.4, eerste lid, van de wet.

2) De handhavingsstrategie biedt ook inzicht in:
   a) de afspraken die door bestuursorganen onderling en met de instanties die zijn belast met de strafrechtelijke handhaving zijn gemaakt over samenwerking bij en afstemming van werkzaamheden;
   b) de wijze waarop toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens de wet wordt gehouden;
   c) de wijze waarop wordt gerapporteerd over bevindingen over de naleving van het bepaalde bij of krachtens de wet en eventueel daaraan verbonden consequenties;
   d) de wijze waarop bestuurlijke sancties en termijnen die bij het opleggen en ten uitvoer leggen daarvan worden gehanteerd en de strafrechtelijke handhaving onderling worden afgestemd; en
   e) de wijze waarop wordt gehandeld na geconstateerde overtredingen die zijn begaan door of in naam van een bestuursorgaan of een andere tot de overheid behorende instantie.

Artikel 13.7 (nadere inhoud handhavingsstrategie)

1) Tot de wijze waarop toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens de wet wordt gehouden, bedoeld in artikel 13.6, tweede lid, onder b, behoort in ieder geval:
   a) de wijze waarop toezicht wordt voorbereid, uitgaande van een register waarin in ieder geval ippc-installaties zijn opgenomen;
   b) de frequentie waarmee routinematig toezicht wordt gehouden, waarbij die frequentie voor ippcinstallaties, afhankelijk van de milieurisico's, het nalevingsgedrag en de aanwezigheid van een gecertificeerd milieuzorgsysteem, ten minste is: 1°. eenmaal per drie jaar bij beperkte milieurisico's; en 2°. eenmaal per jaar bij grote milieurisico's; en
   c) de termijn waarbinnen na het vaststellen van een ernstige klacht, ernstig ongewoon voorval of ernstige overtreding niet-routinematig toezicht wordt gehouden, waarbij die termijn voor ippc-installaties is:
      - 1°. na het vaststellen van een ernstige klacht, ernstig ongewoon voorval of ernstige overtreding: zo spoedig mogelijk en in voorkomend geval voor de verlening of wijziging van een omgevingsvergunning; of
      - 2°. na het vaststellen van een ernstige overtreding: in ieder geval binnen zes maanden.
2) Tot de wijze waarop wordt gerapporteerd over bevindingen over de naleving van het bepaalde bij of krachtens de wet en eventueel daaraan verbonden consequenties, bedoeld in artikel 13.6, tweede lid, onder c, behoort in ieder geval:
   a) de termijn waarbinnen een rapportage wordt gedeeld met betrokkenen, waarbij die termijn voor rapportage met betrekking tot ippc-installaties twee maanden is; en
   b) de termijn waarbinnen en mate waarin een rapportage openbaar wordt gemaakt, waarbij die termijn voor rapportage met betrekking tot ippc-installaties vier maanden is en de artikelen 19.3 tot en met 19.5 van de Wet milieubeheer van overeenkomstige toepassing zijn.

Artikel 13.8 (uitvoeringsprogramma)

1) De bestuursorganen, bedoeld in artikel 13.5, werken jaarlijks de uitvoerings- en handhavingsstrategie uit in een uitvoeringsprogramma, waarin wordt aangegeven welke van de werkzaamheden, bedoeld in het eerste lid van dat artikel, het komende jaar zullen worden verricht. Daarbij houden ze rekening met de doelen, bedoeld in dat lid, en de prioriteitenstelling, bedoeld in artikel 13.6, eerste lid, onder a.
2) Het uitvoeringsprogramma wordt zo nodig afgestemd met de instanties die zijn belast met de strafrechtelijke handhaving.

Artikel 13.9 (uitvoeringsorganisatie)

1) De bestuursorganen, bedoeld in artikel 13.5, richten hun organisatie zodanig in dat een goede uitvoering van de uitvoerings- en handhavingsstrategie en het uitvoeringsprogramma is gewaarborgd.
2) De bestuursorganen dragen er in ieder geval zorg voor dat:
   a) de personeelsformatie voor de uitvoering en handhaving en de bij de functies behorende taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden worden vastgelegd;
   b) een persoon die door hen is belast met het beoordelen van en beslissen op een aanvraag om een omgevingsvergunning, het beoordelen van en beslissen op een aanvraag om toestemming tot het treffen van een gelijkwaardige maatregel of het stellen van een maatwerkvoorschrift, ten aanzien van een milieubelastende activiteit als bedoeld in hoofdstuk 3 van het Besluit activiteiten leefomgeving, niet wordt belast met: 1°. het toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens de wet ten aanzien van dezelfde milieubelastende activiteit; en
      2°. het opleggen en ten uitvoer leggen van een bestuurlijke sanctie ten aan zien van dezelfde milieubelastende activiteit;
   c) een door hen met het toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens de wet belaste persoon niet voortdurend wordt belast met het toezicht op dezelfde milieubelastende activiteit; en
   d) de bereikbaarheid en beschikbaarheid van hun organisatie ook buiten kantooruren is gegarandeerd.
3) De bestuursorganen dragen er ook zorg voor dat de werkprocessen, procedures en bijbehorende informatievoorziening voor de uitvoering en handhaving worden vastgelegd en dat werkzaamheden worden verricht volgens deze werkprocessen en procedures.

Artikel 13.10 (borgen van middelen)

1) De bestuursorganen, bedoeld in artikel 13.5, dragen er zorg voor dat:
   a) de voor het bereiken van de doelen, bedoeld in het eerste lid van dat artikel, en voor het verrichten van de werkzaamheden, bedoeld in dat lid, benodigde en beschikbare financiële en personele middelen inzichtelijk worden gemaakt en in de begroting worden gewaarborgd; en
   b) voor de uitvoering van het uitvoeringsprogramma voldoende financiële en personele middelen beschikbaar zijn.

Artikel 13.11 (evaluatierapportage)

1) De bestuursorganen, bedoeld in artikel 13.5, rapporteren jaarlijks over de mate waarin uitvoering van het uitvoeringsprogramma heeft plaatsgevonden en de mate waarin deze uitvoering heeft bijgedragen aan het bereiken van de doelen, bedoeld in het eerste lid van dat artikel.
2) Naar aanleiding van de in het eerste lid bedoelde rapportage wordt de uitvoerings- en handhavingsstrategie bezien en zo nodig aangepast.

Parkeervisie

Basisinformatie

Datum	9 september 2021
Gespreksleider	Hind Dekker- Abdulaziz
Tijd	21.00 – 22.00 uur
Zaal	Digitaal
Soort bijeenkomst	Bespreken raadsvoorstel
Werkvorm	Gesprek tussen raadsleden en aanwezigen.
Portefeuillehouder	Lot van Hooijdonk
Bertrokken ambtenaren/presentatoren	Projectmanager gemeente Utrecht
Vervolg	De gemeenteraad debatteert over dit onderwerp tijdens de vergadering van de commissie: Stad & Ruimte. De datum is nog niet vastgesteld. De raad besluit in principe hier over tijdens de eerstvolgende raadsvergadering.
Links naar	Website gemeente en facebook
Mogelijke deelnemers	deelnemer, DNU deelnemer, Synchroon Deelnemer, STUW/ Mitros deelnemer, advocaat bij HBR Advocaten deelnemer, verkeerskundige bij Bonotraffics deelnemer, Kwirky deelnemer, Fietsersbond

Programma

Welkom en Opening
Presentatie(s)
Vragen raadsleden
Deelnemers aan het woord
Vragen raadsleden
Reflectieronde en Sluiting

Motivatie

Agenderenden: Marijn de Pagter (VVD), David Bosch (PVV), Bert van Steeg (CDA) en Hind Dekker-Abdulaziz (D66)

De Raad heeft een voorstel voor een nieuwe Parkeervisie van het college ontvangen. Goede parkeervoorzieningen zijn belangrijk om de gemeente leefbaar en bereikbaar te houden, zowel voor inwoners als voor bezoekers. De agenderende fracties willen graag insprekers en experts bij een raadsinformatiebijeenkomst uitnodigen om hun standpunt over de Parkeervisie te delen. Daarbij willen de fracties met name ingaan op de parkeernormen bij nieuwbouw en renovatie, in het bijzonder in de buurt van snelwegen. Tevens willen de fracties vragen aan de insprekers stellen over de effecten van minimale parkeernormen op bestaande buurten, bijvoorbeeld in de omgeving van de Merwedekanaalzone.

Ten slotte kunnen de fracties bij wijze van voorbeeld verwijzen naar de in het verleden toegepaste parkeernormering bij Rachmaninoff, een locatie dicht bij de snelweg. Er is namelijk een onderzoek geweest naar de parkeernormering op die locatie.

Bijdrage

Deelnemer, Fietsersbond, Inbreng fietsersbond op de Parkeervisie. RIB 7 september 2021

Een goed parkeerbeleid is belangrijk om het fietsgebruik te verhogen. ProRail heeft sinds 2000 uitstekende stallingen bij stations gebouwd met een half miljoen stallingsplekken, waarvan het gebruik de 1e dag meestal gratis is. In het voortransport was het fietsgebruik in 2000 30%, dat is sindsdien gestegen naar 50% met uitschieters tot 70%. Bij een tevens sterk toegenomen aantal reizigers. In het natransport is het fietsgebruik gestegen van 10 naar 16%, mede door de OV-fiets.
Dat willen wij in de hele stad: goed fietsparkeerbeleid zorgt voor meer fietsgebruik!
Hoe staat Utrecht er eigenlijk voor qua fietsparkeren? Met de fietsstad-verkiezing in 2020 scoorde Utrecht 2,2 (uit 5) op de vraag “is fietsdiefstal zeldzaam”. Het was het slechtst scorende onderwerp in Utrecht, fietsers waren hier nog minder tevreden over dan over de scooteroverlast in de stad, dat kreeg een waardering van 2,5.
Bij de vragen over ruimte op straat in de parkeervisie scoort het belang van “ruimte om fietsen te stallen” gelijk aan ruimte om te parkeren en toegankelijkheid voor mensen met een beperking. Ruimte voor fietsparkeren wordt zelfs belangrijker gevonden dan ruimte voor spelen en ontmoeten, geveltuinen of voor de deur kunnen parkeren. Mensen bleken bij de enquête in 2018 het minst tevreden over het aantal fietsklemmen en de ruimte om de fiets te stallen. (Pag. 19 en 20 parkeervisie). Er ligt hier dus een flinke opdracht. Hoe wordt dit opgepakt door de gemeente? Dat weten we niet want de module fietsparkeren is nog niet gepubliceerd.
Het zal u niet verbazen dat we hier ideeën voor hebben.
Algemeen – plaats voldoende veilige rekken
Het is fijn dat er steeds meer e-bikes, speed pedelecs en andere dure fietsen worden gebruikt omdat daardoor het fietsgebruik en de afgelegde afstanden toenemen. Daarom is het cruciaal dat bij alle fietsparkeerplekken een fiets met twee verschillende sloten vastgezet kan worden aan het rek. We vinden daarom dat de gemeente geen fietsvakken toe moet passen en de bestaande vakken van rekken moet voorzien.
De huidige methode van fietsvakken met om de drie meter een “fietsnietje” is niet voldoende. Elke plek moet de mogelijkheid bieden om je fiets aan vast te zetten. Zelfs bij The Wall, waar nul omwonenden zijn die hun fietsen in het rek zouden kunnen laten “verwezen”, zijn deze fietsvakken toegepast. Daar moeten rekken geplaatst!
We vinden dat ruimte in een fietsvak niet mee mag tellen in het aantal gerealiseerde stallingsplekken. Ook niet als stallingsplek voor bezoekers. Alleen rekken met aanbindmogelijkheid tellen mee. Geen nietjes met Dom-motief waaraan je je fiets niet kunt vastmaken, zoals destijds in de Voorstraat!
Daarnaast willen we dat de rekken die worden geplaatst een voorvorkklem hebben, zoals die van het merk Griffin. Als iemand dan tegen je fiets aanloopt valt je fiets niet om en krijg je geen slag in je wiel. Rekken met zo’n klem worden daardoor veel beter gebruikt dan de nu veel toegepaste rekken van het merk Tulp.
Stallen in de binnenstad
Er is weinig ruimte om te stallen, gebruik de ruimte daarom efficiënt. In een hoog-laagrek past elke 40 cm een fiets, in de nu gebruikte “DSW-rekken” maar elke 80 cm. Door deze DSW-rekken te vervangen door hoog-laag rekken (met voorvorkklem) verdubbelt het aantal fietsen dat geplaatst kan worden. Het DSW-rek is alleen handig als er wegens ruimtegebrek schuin gestald moet worden. Ten

overvloede: bij los stallen op de standaard (zoals in fietsvakken) vraagt een fiets een strekkende meter ruimte.
In de binnenstad zijn de laatste jaren veel rekken verwijderd, “want fietsers moeten aan de rand van de binnenstad gaan stallen”. Daar zijn echter geen rekken geplaatst. Inmiddels staat de Neude vol met fietsen, keurig aan de rand van de binnenstad. Helaas zo vol dat de blindengeleidelijn eronder verdwijnt. Onze hartekreet: Zet rekken in de binnenstad terug. Dat geeft ook de mogelijkheid om je fiets als pakpaard te gebruiken tijdens het winkelen. Vlakbij de bestemming kunnen stallen is een stevige pullfactor voor het fietsgebruik.
Er is de laatste jaren veel horeca bijgekomen. Dat vraag om meer stallingen per vierkante meter bruto vloeroppervlak. Hebben ze allemaal de benodigde extra stallingen gerealiseerd? Of wordt dat vergeten bij de vergunningsbehandeling?
Stallen voor bewoners
Als de fietsvakken worden vervangen door rekken, zullen bewoners die nu hun fiets in de gang zetten, deze mogelijk in het rek gaan stallen. De brandweer zal enthousiast zijn over de lege gangen, maar de fietsenrekken zijn dan snel vol. In veel wijken is nu een wachtlijst van soms jaren voor een gezin voordat alle leden een plek in een buurtstalling of fietstrommel kunnen krijgen. Er zou een maximum aan het aantal fietsen per huishouden zijn dat mag worden gestald. Een gezin met vier kinderen krijgt niet voor iedereen een plek in de buurtstalling. De huidige buurtstallingen hebben een capaciteit van in totaal 2.152 fietsen, de huidige fietstrommels 502 fietsen. (HTTPS://WWW.U-STAL.NL/LOCATIES-FIETSENSTALLINGEN/FIETSTROMMELS en HTTPS://WWW.U-STAL.NL/LOCATIES-FIETSENSTALLINGEN/BUURTSTALLINGEN) Dat is veel te weinig. Geen wonder dat goede rekken op straat snel vol staan met o.a. fietsers van bewoners. Zorg voor veilige stallingen voor bewoners, juist in de wijken waar mensen geen schuurtje hebben. In de parkeervisie staat: Op plekken waar fiets- en autoparkeren elkaar in de weg zitten, geven we zo veel mogelijk voorrang aan de fiets. Maar opheffen van parkeervergunningen gebeurt alleen op vrijwillige basis. Dat gaat dus nog vele jaren duren, want wie levert vrijwillig zijn parkeervergunning in?
Stallen voor bezoekers – maak een inschuifbaar rek
Zolang er onvoldoende plek is voor veilige stallingen voor bewoners is het moeilijk om voldoende plek voor bezoekers te organiseren: veel rekken staan al vol met fietsen van bewoners. We willen dat er een inschuifbaar fietsenrek wordt gemaakt, dat binnen te zetten is. De horeca zet immers ook de terrasmeubels binnen, waarom kan de supermarkt dan niet buiten de openingstijden een fietsenrek binnenzetten? De beheerder (winkelier) moet de sleutel hebben waarmee de aanbindringen opengaan, zodat hij een eventuele fiets die op sluitingstijd nog in het rek staat, er uit kan halen. Wij hebben in samenwerking met marktpartijen een eerste schets gemaakt. Er is geld nodig om het schetsontwerp uit te werken tot een prototype en een model. Bij voldoende vraag kan dat vervolgens door fabrikanten in productie worden genomen. Dat zou de gemeente zelf kunnen doen, of in samenwerking met de G4 en/of het Fietsberaad. Pak het op, het lost een fiks probleem op.
Stallen bij stations
Niet alleen in het centrum en bij station Overvecht. Bij alle stations zijn voldoende grote aantallen bewaakte stallingsplekken nodig. En denk aan nieuwe stationsontwikkelingen zoals Lunetten/Koningsweg, zorg voor voldoende ruimte voor de vele fietsen die verwacht mogen worden van studenten en medewerkers op USP.
Stallen bij nieuwe ontwikkelingen
Op het Brusselplein In Leidsche Rijn centrum is naar aanleiding van klachten toegezegd dat er in de toekomst door de gemeente een inpandige stalling vlakbij die supermarkt gebouwd wordt. Wanneer is die klaar?
Komen de nieuwe stallingen in de Merwedekanaalzone en het Beurskwartier op een handige plek of moeten ze drie branddeuren door? Dan zetten ze hun fiets straks op straat in het rek. Over de Merwedekanaalzone zouden we informatie over de stallingen krijgen, maar die hebben we nog altijd niet gekregen. Op maaiveld durven de plannenmakers geen rekken te maken, hier komen

fietsvakken-met een enkel nietje. In het beurskwartier wil men een “levendige plint” en dus geen stalling. Om te stallen moeten fietsers met het verkeer mee de ondergrondse parkeergarage in fietsen. Wij verwachten dat het drama van het Brusselplein hier zal worden herhaald: de stalling wordt in de afgrijselijkste hoek weggestopt, wordt daarom niet gebruikt, de openbare ruimte komt vol met fietsen te staan en de gemeente mag het later oplossen.
Stel daarom eisen aan de inpandige stallingen voor kwaliteit, bruikbaarheid, traphellingen, toegankelijkheid, planning van de opleveringen sociale veiligheid. Eis bovendien dat er op maaiveld voor kort parkeren rekken met aanbindmoglijkheid komen, zodat de plannenmakers wegens de mooie openbare ruimte zorgen dat de stalling handig wordt. Ook voor niet-standaard fietsen.
Innovatie: automatische ondergrondse stalling
Er zijn stallingen waar je je fiets op maaiveld in zet, die hem daarna automatisch transporteren naar de ondergrondse stalling. En vlot terugbrengen als je je weer aanmeldt. Een dure mogelijkheid, maar wel effectief.
Weesfietsen, weggesleepte fietsen, gestolen en teruggevonden fietsen
Als je overal veilig kunt stallen, gaan mensen een betere, duurdere fiets gebruiken . Vergelijk wat er nu gestald staat in de Jaarbeursstalling met de brikken die destijds in de openlucht bij de bushaltes stonden. Dat is de effectiefste maatregel tegen weesfietsen. Nu hebben veel mensen een fiets om te fietsen en een barrel voor de binnenstad. Die bij mankementen verweest.
Maak een “fiets-inleverpunt”, voor wie van een oude fiets af wil. De fietsen die worden ingeleverd kunnen worden opgeknapt, zodat mensen met een U-pas en hun kinderen gratis of heel goedkoop aan een knappe fiets kunnen komen. We willen voor Elk kind een fiets! Het scheelt ook in het weg moeten slepen van weesfietsen.
Mensen stallen minder gevaarlijk als ze hun fiets ook goed kunnen stallen. De aantallen fietsen die worden verwijderd vinden we een grof schandaal. Het geeft aan hoe gillend het gebrek aan stallingen is. zorg voor ruimte voor stallen! En spreid de voorzieningen beter over de stad, niet alleen in de binnenstad is behoefte aan fietsenstallingen. .
Geld
Voldoende veilige fietsenstallingen maken kost veel geld. Er komen wel gebouwde parkeervoorzieningen voor P+R à € 50.000 per plek en voor 20.000 parkeerplaatsen op maaiveld “bij het begin van de file” à € 20.000 per plek. Deze moeten voor de gebruikers goedkoop worden aangeboden en zullen dus niet kostendekkend zijn. We vinden dat u eerst het stallen van fietsen moet organiseren. Zodat bewoners van Zeist, IJsselstein etc. ook veilig met de fiets of e-bike naar de stad kunnen komen. Subsidieer eerst het fietsgebruik (met stallingen) en pas als dat niet voldoende blijkt, steek dan pas geld in het autogebruik met P+R.
Uit Duic: de gemeente als fietsendief
In 2020 werden door de gemeente Utrecht in totaal 14.191 fietsen verwijderd. Ruim 9.100 daarvan zijn nooit opgehaald. Beide cijfers zijn een stuk lager dan voorgaande jaren, vermoedelijk vooral door corona.

Fietsersbond
Afdeling Utrecht

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Inspraak Mobiliteit
inspraakmobiliteit@utrecht.nl
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Fietsersbond
p/a Racinelaan 5
3533 VL Utrecht
Telefoon 06 – 44304099

Betreft: Reactie Fietsersbond op Parkeervisie
Contact: Peter van Bekkum <utrecht@fietsersbond.nl>

Utrecht, 1 februari 2021

Beste mensen,

Vriendelijk dank voor de mogelijkheid om een reactie in te dienen op de concept parkeervisie. Met genoegen gaan we in op de uitnodiging daartoe.

Parkeerbeleid: belangrijk onderdeel van het mobiliteitsbeleid
Parkeerbeleid is een belangrijk instrument in het stedelijke mobiliteitsbeleid. Goed parkeerbeleid draagt bij aan de effectiviteit van het voorgenomen mobiliteitsbeleid. Door de juiste parkeerfaciliteiten op de juiste plek onder de juiste voorwaarden aan te bieden wordt gewenst gedrag gemakkelijk gemaakt en ongewenst gedrag afgeremd. Financiele prikkels kunnen daarbij helpen.

Stimuleer het gebruik van de fiets, ook door goed parkeerbeleid voor de fiets: de voordelen zijn evident
Stimuleren van het gebruik van de fiets is een belangrijk onderdeel van het mobiliteitsbeleid, we ondersteunen de gemeente van harte in haar streven om meer verplaatsingen van, naar, in en door de stad op de fiets te laten maken en minder met de auto. Fietsen nemen, zowel rijdend als gestald, relatief weinig ruimte in, maken onderweg vrijwel geen geluid en stoten geen vervuilende stoffen uit. Bovendien draagt regelmatig fietsen bij aan een fitte en gezonde bevolking. Fietsen is daarmee synoniem voor healthy urban living.

Zorg ervoor dat de fiets de groeiende mobiliteit in de stad blijft opvangen
De toenemende mobiliteit die ontstaat door de gerealiseerde en verwachte groei van het aantal inwoners en de bedrijvigheid moet zoveel mogelijk worden gerealiseerd op de fiets, omdat er onvoldoende ruimte in de stad is om het autoverkeer te laten groeien. Met die ruimte wordt zowel de fysieke ruimte bedoeld als de ‘ruimte’ in de mogelijkheid om de druk op de leefbaarheid te laten groeien door extra uitstoot en extra geluid. Toename van het autoverkeer zal leiden tot onevenredige toename van knelpunten met de doorstroming van het verkeer (wachtrijen, vertraging en grid locks) en tot toename en mogelijke overschrijding van normen ten aanzien van de milieubelasting en leefbaarheid.

Fietsers die hun fiets willen stallen moet daarom zo min mogelijk in de weg gelegd worden. Het gebruik van de fiets moet zo gemakkelijk mogelijk gemaakt worden en gratis mogelijk blijven. Zowel bij de eigen woning als bij de bestemming (werkplek, wijkwinkel en centrumvoorziening) moet de fiets gemakkelijk en veilig gestald kunnen worden.

De visie kan meer concreet door voorbeelden van knelpunten en maatregelen te benoemen
In paragraaf 1.1 van de parkeervisie staat dat de visie in gaat op maatregelen om de stad bereikbaar te houden, fietsen te stimuleren en het autoverkeer niet verder te laten toenemen. Een algemeen kritiekpunt is dat in de hele visie feitelijk geen enkele (uitgewerkte) maatregel voorkomt, maar dat het stuk grossiert in de beschrijving van nogal generieke oplossingsrichtingen. Die komen op ons nogal triviaal over. We willen daarom vragen om de parkeervisie aan te vullen met concrete voorbeelden van maatregelen.

We begrijpen dat het lastig is om in het stuk concrete toezeggingen te doen, maar dat kan ondervangen worden door concrete voorbeelden op te nemen van maatregelen die in het verleden zijn genomen of concrete situaties te benoemen waar knelpunten bestaan met (fiets)parkeren. In deze reactie hebben we een aantal voorbeelden genoemd van genomen maatregelen en knelpunten, ter illustratie van wat we bedoelen en ter inspiratie voor de parkeervisie. We willen vragen om zulke voorbeelden in de uiteindelijke parkeervisie ook toe te voegen.

Gebruik van de nieuwe CROW parkeernorm
Eén van de weinige concrete maatregelen die in de parkeervisie wordt uitgewerkt is de parkeernorm voor auto's en fietsen, in de module Parkeernormen fiets en auto. We lezen dat de gemeente de normen hanteert die door het CROW zijn opgenomen in de publicatie 'Toekomstbestendig Parkeren' van december 2018. In het A- en B-gebied past de gemeente daarop (vanaf 2013) een korting van 25% en 15% toe. Uit de parkeervisie wordt niet duidelijk of en zo ja hoe de kentallen voor fiets- en autoparkeren zijn veranderd ten opzichte van de publicatie Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie van CROW uit 2012. Concreet is onze vraag: worden de normen in de nieuwe parkeervisie voor de fiets verruimd en voor de auto aangescherpt ten opzichte van wat in het verleden werd gebruikt?

Stallen bij nieuwbouw
Bij nieuwe woningen, bedrijven en voorzieningen (wijkwinkels en centrumvoorzieningen) moet voorzien worden in voldoende grote aantallen veilige stallingen. Zolang in Utrecht het risico bestaat dat fietsen worden gestolen, willen we dat stallen zoveel mogelijk inpandig gebeurt. Bij woningen achter een stevige inbraakbestendige toegangsdeur, bij voorzieningen met een regime van 24 uur gratis bewaakt parkeren. Al vanaf de tekentafel moet voldoende ruimte gereserveerd worden, moet nagedacht worden over een goede toegankelijkheid van de fietsenstallingen (o.a. drempelvrije entree) en een optimale aansluiting op het bestaande fietsroutenetwerk[1].

Al te vaak blijkt dat te laat in het ontwerpproces wordt nagedacht over deze aspecten. En meer dan eens worden geplande fietsenstallingen pas gerealiseerd nadat de centrumvoorzieningen al lang zijn opgeleverd, zoals we bijvoorbeeld hebben gezien bij het Brusselplein in Leidsche Rijn. We vragen de gemeente om duidelijke aansturing van de ruimtelijke ordenaars, stedenbouwers, projectontwikkelaars en architecten om heldere keuzes aan de voorkant te maken en (kostbare) reparaties achteraf zoveel mogelijk te voorkomen. Zorg ervoor dat de vervoersopgave vanaf het begin in de ruimtelijke planvorming goed wordt meegenomen, dat parkeervoorzieningen gereed zijn vóór de winkels en dat realisatie van parkeervoorzieningen niet als sluitpost na de oplevering van de nieuwbouw op het bordje van de gemeenschap (gemeente) wordt gekieperd.

[1] We zijn nog altijd zeer ongelukkig met de dubbele kruising op het Jaarbeursplein van de looproute, vanaf de tramhalte naar het Centraal Station, met de fietsroute, vanaf het Westplein naar de ingang van de Jaarbeursstalling. En het feit dat fietsers het laatste stuk naar de ingang van de stalling alleen worden gedoogd op de stoep is onverteerbaar; elke fietsenstalling dient via een fietsroute bereikt te kunnen worden!

Stallen bij centrumvoorzieningen
Bij centrumvoorzieningen (bioscoop, theater, concertgebouw, uitgaansgebied e.d.) moeten fietsen zoveel mogelijk 'om de hoek' inpandig bewaakt gratis gestald kunnen worden. Knelpunten met de parkeercapaciteit voor fietsen bestaan onder meer bij TiVre, bij de Stadsschouwburg, aan de Springweg, bij de Kinepolis (Jaarbeurs), Ledig Erf en in de Nobelstraat. We zijn blij met de nieuwe stallingen in Post Utrecht (geopend in 2020) en zijn benieuwd wanneer de stalling in het House Modernes open gaat. We willen vragen om op zo kort mogelijke termijn in de Springweggarage op de begane grond een inpandige fietsenstalling te realiseren. De nood is er hoog, sinds de nietjes bij Karel V zijn weggehaald en er geen alternatieve stalling is gerealiseerd.

We snappen dat niet op elke straathoek in het centrumwinkelgebied een inpandige fietsenstalling kan worden gerealiseerd. In aanvulling op de inpandige stallingen moeten daarom op straat voldoende rekken[2] met aanbindmogelijkheid en fietsparkeur worden aangeboden. Dat is van belang om voldoende capaciteit te bieden tijdens piekmomenten. Fietsparkeren dicht bij de ingang van de winkels heeft nog een belangrijke functie, namelijk voor mensen die minder goed ter been zijn. Voor een Onbeperkt Toegankelijk Utrecht[3] is het dringend gewenst dat deze groep voor de deur van de winkel de fiets kan stallen, de winkel kan bezoeken om de boodschap te doen en daarna op de fiets de weg kan vervolgen met zo min mogelijk meters loopafstand. Veel mensen gebruiken hun fiets als "pakpaard"; de aankopen uit verschillende winkels worden in de fietstassen verzameld. Daarom moeten er ook in het voetgangersgebied voldoende veilige rekken zijn.

Handhaving
De huidige praktijk van handhaving vinden we acceptabel. Er wordt gehandhaafd op gevaarlijk gestalde fietsen, bijvoorbeeld bij de nooduitgangen en vluchtwegen van winkels en voorzieningen. En er geldt op een zeer beperkt aantal plekken (o.a. Viebrug) een lokaal fietsparkeerverbod, waarop wordt gehandhaafd. We blijven het een zeer schrijnend beeld vinden dat handhavers op zaterdagmiddag een mama-fiets met twee kinderzitjes op de kar tillen: we krijgen het beeld van een radeloze moeder met volle tassen met kleding en twee vermoeide kleuters, die haar fiets op de Viebrug niet meer terugvindt, niet van ons netvlies. Maar het verbod is hier voldoende duidelijk.

Op plekken waar het stallen van fietsen niet is toegestaan, bijvoorbeeld vanwege een blindengeleidelijn, dient dat duidelijk aangegeven te staan. Dat is extra belangrijk als de gevel als "natuurlijke" blindengeleidelijn wordt gezien, waar geenf fietsen tegenaan gestald mogen worden. Vanzelfsprekend mogen er dan ook geen terrassen op de geleidelijn komen, maar er zijn locaties waarvan we weten dat fietsparkeren er verboden is en waar wel terrassen staan, dat klopt natuurlijk niet. Handhaving uitbreiden naar hinderlijk gestalde fietsen kan wat ons betreft niet aan de orde zijn, zolang er op piekmomenten inpandig en op straat niet voldoende stallingsplekken beschikbaar zijn. Regelmatige weesfietsacties kunnen helpen om te zorgen dat rekken niet onnodig lang bezet zijn.

Stallen bij treinstations
Bij de grote treinstations zijn in de afgelopen jaren grote fietsenstallingen gerealiseerd, met het regime bewaakt, 24x7 open, 24 uur gratis en overdekt. We zijn er blij mee! De groei van het fietsgebruik naar de stations is sterk gegroeid. Op dit moment zijn door Corona voorspellingen over het toekomstige gebruik van het openbaar vervoer en de fiets sterk onzeker. Toch verwachten we op termijn dat de capaciteit

---

2 We hebben een sterke voorkeur voor hoog/laag rekken waarbij de voorvork wordt geklemd, zoals bij de Griffin. Efficient in ruimtegebruik en veilig voor voorwielen. Als voor nietjes wordt gekozen, dan graag nietjes met een dwarsbalk, zodat het fietsslot niet door een onverlaat op de grond gelegd kan worden om kapotgeslagen te worden

3 We verwijzen voor aanvullende informatie naar onze reactie op het initiatiefvoorstel van de VVD 'Utrecht Onbeperkt Toegankelijk', d.d. 22 november 2020, zie bijlage

rondom het Centraal Station niet voldoende zal zijn. We willen voorstellen om een aantal mogelijke concrete maatregelen in de parkeervisie op te nemen:

- Fietsers verleiden tot het gebruik van andere stations (Vaartsche Rijn). Dan moeten de stations voor fietsers ten minste net zo aantrekkelijk zijn als het Centraal Station, voor wat betreft stallingsfaciliteiten (24 uur gratis, overdekt, bewaakt) en treindienstregeling;
- Introductie van de Wisselfiets[4];
- Inrichting van een deel van de autoparkeergarage onder het Jaarbeursplein (de bovenste verdieping) als fietsenstalling;
- Openstellen van stallingen van bedrijven in de omgeving van het station;
- Zoektocht naar nieuwe locaties voor een fietsenstalling in de omgeving.

Bij verschillende van de kleinere stations worden veilige stallingen node gemist. Met name bij stations in Leidsche Rijn, Zuilen en Lunetten is fietsendiefstal een grote zorg. Het kan niet zo zijn dat een enkele fietsendief wordt gepakt met een lokfiets en verder aan fietsers wordt gevraagd om alert te zijn[5]. We willen een structurele aanpak, waarbij de gemeente samen met ProRail, NS en het Ministerie van IenW fatsoenlijke en veilige stallingen ontwikkelt. Dat kan bijvoorbeeld met een inpandige, automatische stalling met een poortje dat met een ov chipkaart geopend kan worden. Dat is geen nieuw concept, landelijk zijn er verschillende van dergelijke stallingen, pas die ook hier toe!

Een nieuwe functionaliteit van dergelijke stallingen kan zijn om automatisch te checken of iemand dezelfde fiets meeneemt als hij/zij heeft gebracht. We vragen de gemeente om dit idee in te brengen in het overleg met ProRail, NS en Ministerie.

Als bewaakte stallingen op korte termijn niet haalbaar zijn, willen we dat bij deze stations voldoende kluizen en camerabewaking worden gerealiseerd. Kluizen kunnen bij NS alleen voor een heel jaar worden gehuurd. We willen dat fietsers de mogelijkheid krijgen om zo'n kluis per dag te huren, met behulp van de OV-chipkaart. We vragen de gemeente om dit aan te kaarten in de overleggen met ProRail, NS en het Ministerie van IenW. Er zal hierdoor naar verwachting veel meer vraag zijn naar deze ruimte-vretende kluizen. De totale oppervlakte aan stallingsruimte bij het station zal toenemen. Dat geeft een extra druk op de (camera)bewaking van het station.

Dubbel gebruik

In het project over de herinrichting van de Nobelstraat en de kop van de zijstraten daarvan hebben we met de toenmalige projectleider verkend of er mogelijkheden zijn voor dubbelgebruik van bestaande stallingen in de buurt. In de Nobeldwarsstraat ligt een vestiging van de St. Gregoriusschool met een behoorlijke fietsenstalling op het binnenplein. Destijds bleek het niet gewenst om de fietsenstalling van de school in het weekend open te stellen voor het stallen van fietsen van het uitgaanspubliek. Natuurlijk liggen hier verschillende vraagstukken voor wat betreft veiligheid, toegankelijkheid, beheer en toezicht. Het beheer van de gebouwen en terreinen van scholen in Utrecht is een verantwoordelijkheid van de gemeente; daarom willen we aanbevelen om in overleg tussen de afdelingen Mobiliteit en Onderwijs te verkennen of dubbel gebruik van dergelijke bestaande stallingen mogelijk is en over de genoemde aspecten nadere afspraken te maken. De druk op de publieke ruimte in de binnenstad is groot; dubbel gebruik kan een belangrijke bijdrage leveren aan het beperken van de druk en aan het bieden van goede fietsparkeervoorzieningen. We denken dat er naast schoolpleinen nog veel meer mogelijkheden zijn voor dubbelgebruik van bestaande fietsenstallingen en vragen de gemeente die mogelijkheden in kaart te brengen en waar mogelijk te benutten.

---

4 https://nieuwsfiets.nu/2019/10/08/experiment-wisselfiets-hoopt-op-landelijke-uitrol/

5 https://twitter.com/rtvutrecht/status/1352281060483211266

Bijzondere fietsen

In alle openbare stallingen, met name in de binnenstad en bij de grote stations, moet voldoende ruimte worden vrijgehouden voor buitenmodel fietsen. Daarmee bedoelen we onder meer fietsen met kratten, maar dat vinden we niet de belangrijkste groepen buitenmodel fietsen. Veel belangrijker zijn fietsen van mensen met een handicap, zoals driewielers, bijvoorbeeld van mensen met evenwichtsproblemen en handbikes van mensen van wie de benen de benodigde kracht niet kunnen leveren. Ligfietsen, vouw- en kinderfietsen passen evenmin in de rekken. Er moeten plekken in de makkelijkst toegankelijke rekken vrijgehouden worden voor fietsen van mensen die niet de kracht of lengte hebben om een fiets in een bovenrek te hijsen (kleine mensen, zwangere vrouwen) en voor het plaatsen van relatief zware e-bikes en speed pedelecs. Er zijn dus speciale fietsparkeerplakken nodig voor gehandicapten. De opsomming van voorbeelden is niet volledig, er zijn veel meer varianten denkbaar.

Bron: Radboud UMC

Wat op korte termijn al kan: in de stallingen moeten bordjes worden opgehangen waarmee aan sterke fietsers wordt gevraagd hun fiets in het bovenrek te zetten, ook als er in het onderrek nog voldoende plaats vrij is. Zie bijgaand voorbeeld.

Scheiden van kort en lang parkeren

We willen graag dat de gemeente uitvoering geeft aan ideeën om kort en langparkeren te scheiden. Fietsenstallingen bij de ingang van supermarkten worden nu vaak gebruikt door omwonenden. Om het halen van boodschappen op de fiets te stimuleren moeten klanten gemakkelijk hun fiets bij de ingang van de winkel kunnen stallen. Dat kan worden gerealiseerd door veilige stallingsplekken alleen aan te bieden tijdens openingstijden van de winkel. We hebben dit idee in de afgelopen periode bij verschillende projectleiders van de gemeente onder de aandacht gebracht en gevraagd om experimenten, bijvoorbeeld met de Fietsboog of fietsvlonder. Tot nu toe is de gemeente afwachtend, terwijl het achterliggende idee in 2010 door toenmalig wethouder De Bondt is beloond met de eerste prijs van de prijsvraag ‘Waar laat ik mijn fiets’. We voegen als bijlage het juryrapport bij.

En wat bij een supermarkt kan, kan natuurlijk ook bij theater, bioscoop en schouwburg: bied een veilig fietsenrek met aanbindmogelijkheid voor bezoekers tijdens de openingstijden en vermijd dat de rekken de hele dag vol staan met fietsen van bewoners, wat bezoekers ontmoedigt om met de fiets te komen. Natuurlijk is een aandachtspunt dat ook voor bewoners voldoende stallingsplekken beschikbaar zijn. Daarover meer in deze brief onder de kop ‘stallen in de oude wijken’.

Popup stallingen

De succesvolle popup stallingen op onder meer de Neude, Mariaplaats en Janskerkhof voorzien duidelijk in een behoefte. De popup stallingen bieden precies wat we hierboven bepleiten: een veilige stallingsvoorziening voor bezoekers in tijden van piekdrukte. We willen de popupstallingen graag behouden en denken dat er op meer plekken en momenten behoefte bestaat aan popup stallingen, bijvoorbeeld ook bij evenementen.

Stallen in de oude wijken en delen van Leidsche Rijn
In het centrum en in de oude wijken daaromheen beschikken veel huizen niet over inpandige stallingen. Dat geldt ook voor de delen van Leidsche Rijn die gebouwd zijn in de periode dat een schuur of berging niet als eis in het bouwbesluit stond. Veel fietsen staan er noodgedwongen op de stoep. Dat oogt rommelig en beperkt de toegankelijkheid met een rollator en kinderwagen. Vanwege het risico op diefstal kopen bewoners geen dure fiets of e-bike. En omdat hun fiets een oud beestje (of een rijdend brik) is, zijn ze niet in staat om comfortabel lange afstanden te fietsen. Om wereldfietsstad nummer 1 te worden is het dringend gewenst dat veel meer bewoners van deze wijken hun fiets veilig en overdekt in een buurtstalling of fietstrommel kunnen parkeren. We willen vragen om de bekendheid van bestaande regelingen omtrent buurtstallingen en fietstrommels breder bekend te maken en te stimuleren dat bewoners hiervan gebruik maken. Voor trommels is in deze wijken voldoende plek, als de gemeente bereid is om autoparkeerplaatsen weg te halen, zoals in de parkeervisie ook wordt genoemd. De gemeente moet bewoners helpen om dit te realiseren en ervoor zorgen dat autominnende bewoners een initiatief niet al te gemakkelijk kunnen tegenhouden.

Financiering
We realiseren ons dat stallingen voor grote aantallen fietsen bij centrumvoorzieningen en stations kostbaar zijn voor wat betreft de initiële investeringen en in de exploitatie ervan. We zien dat de maatschappelijke druk toeneemt om fietsers te vragen een financiele bijdrage te leveren aan het realiseren en gebruiken van deze parkeervoorzieningen. Wij zijn daartegen; wij blijven van mening dat dit een barriere opwerpt voor het gebruik van de fiets en een deel van de fietsers zal hierdoor onmiddellijk ontmoedigd worden om te (blijven) fietsen.

Het bewijs daarvan zien we in het weekend, als fietsers hun fiets niet in, maar buiten de grote stationsstallingen plaatsen, omdat ze meerdere dagen weg blijven en niet bereid zijn om € 1,25 per etmaal te betalen voor de luxe van de Jaarbeurs- en Stationspleinstalling. Hoewel de ruimtelijke kwaliteit hierdoor wel vermindert, staan de meeste van deze fietsen niet gevaarlijk en we willen dan ook niet dat ze worden geruimd.

Eerder in deze brief pleiten we voor het vervangen van autoparkeerplaatsen door fietstrommels. We realiseren ons dit betekent dat de parkeeropbrengsten dalen. We vragen de gemeente om te zorgen voor voldoende financiële dekking, zodat dit geen belemmering vormt voor het omzetten van autoparkeerplaatsen.

Fietsen is gewenst gedrag, dat moet worden beloond en niet gestraft. In stimuleringsprogramma's van uitvoeringsorganistie GoedOpWeg worden overstappers van auto naar fiets beloond. We vinden het onverteerbaar dat mensen die al fietsen niet of nauwelijks profiteren van deze beloningen.

Tot slot
We hebben met plezier gewerkt aan deze inspraakreactie. Als daaraan behoefte bestaat, zijn we graag bereid onze zienswijze mondeling aan u toe te lichten. We zien uit naar uw reactie op onze opmerkingen en suggesties. In afwachting van uw reactie, verblijven we,

Met vriendelijke groet,
Fietsersbond, Afdeling Utrecht

Peter van Bekkum
Voorzitter

Bijlagen
- Reactie Fietsersbond VVD initiatief Utrecht Onbeperkt Toegankelijk (2020)
- Juryrapport Waar laat ik mijn fiets (2010)

Parkeervisie en modules Parkeernormen en Aanpak Betaald Parkeren

Raadsinformatiebijeenkomst, 7 september 2021

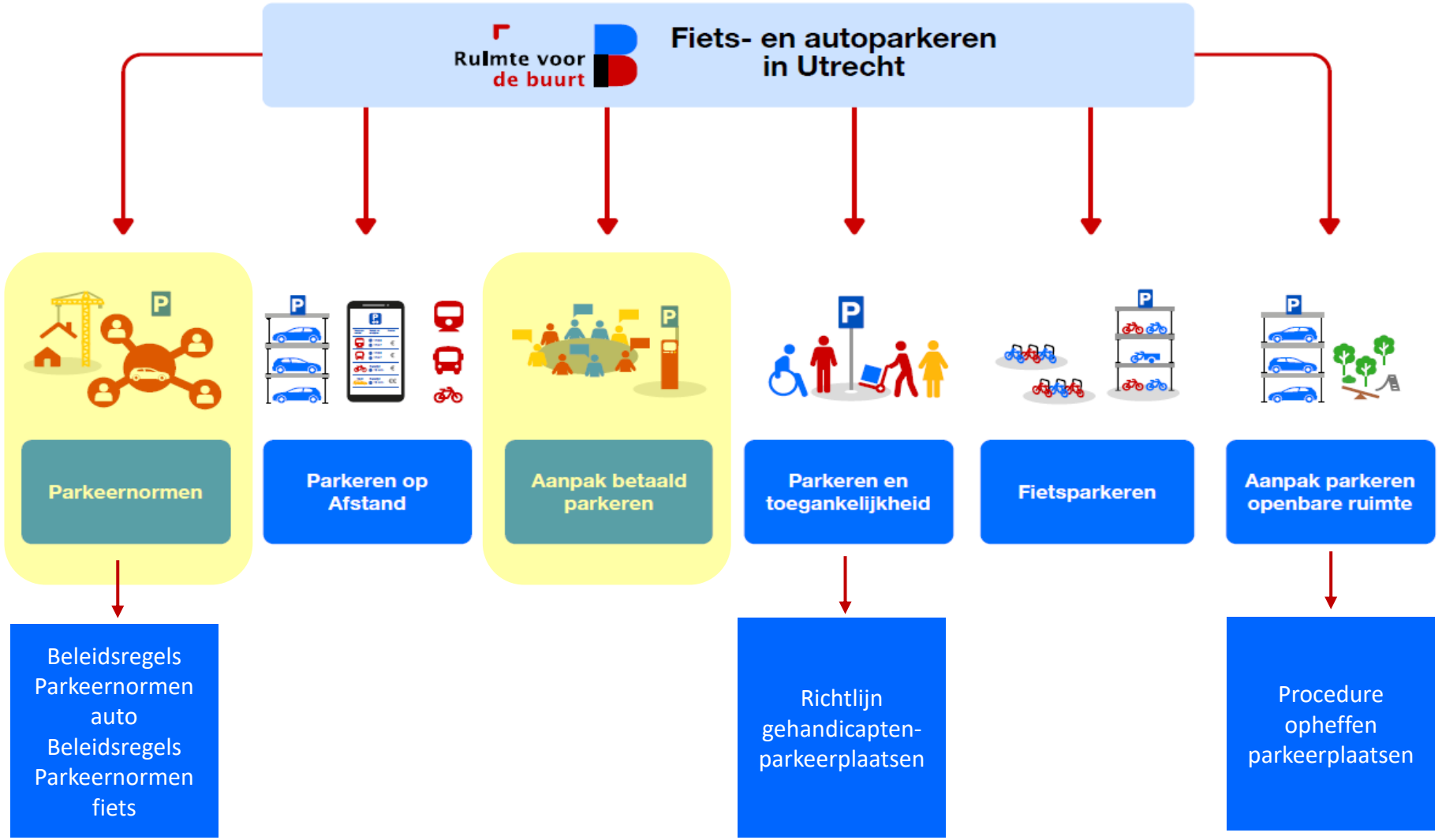
Eefke Verheij

Korte toelichting

Strategisch niveau

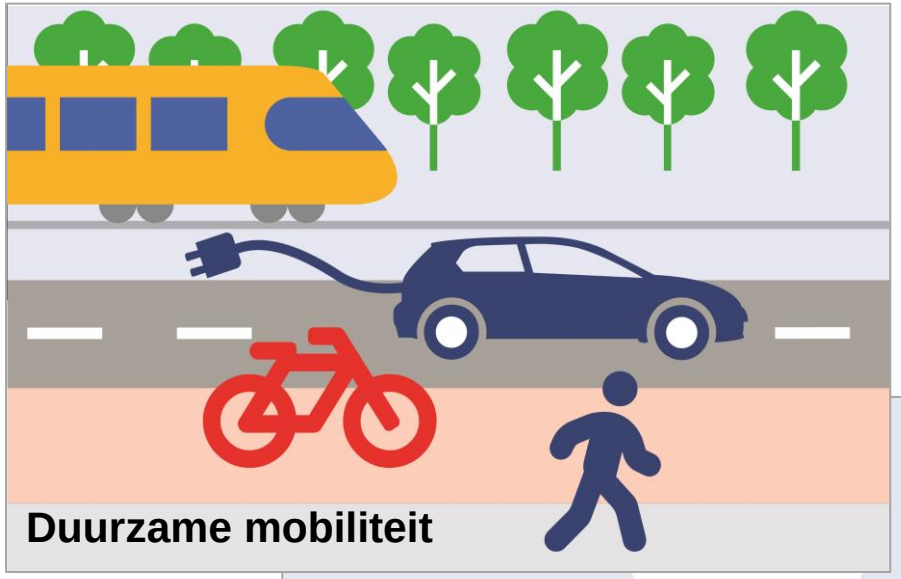
Tactisch niveau

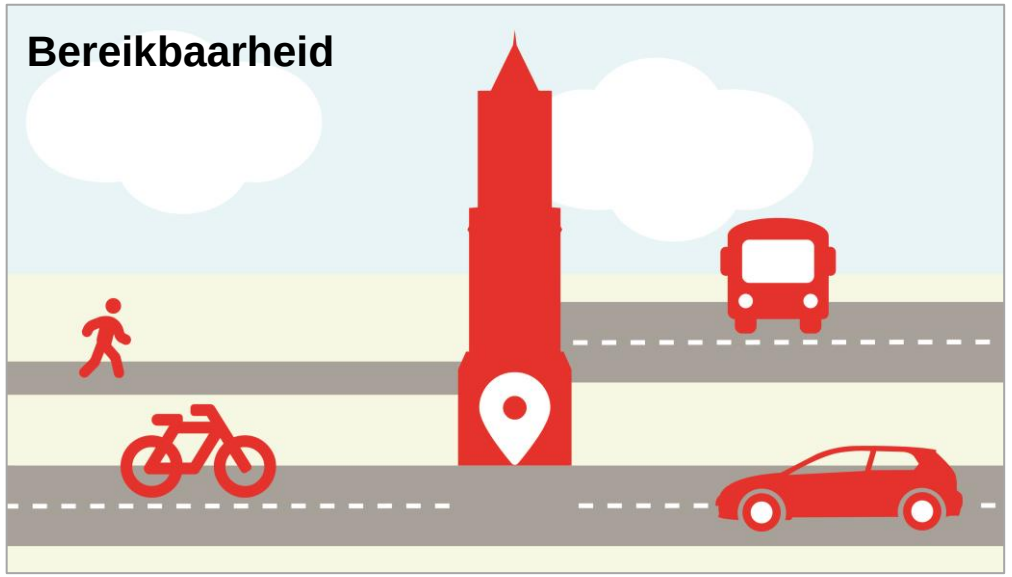
Operationeel niveau



Gemeente Utrecht

Doelen parkeerbeleid





Kwaliteit openbare ruimte

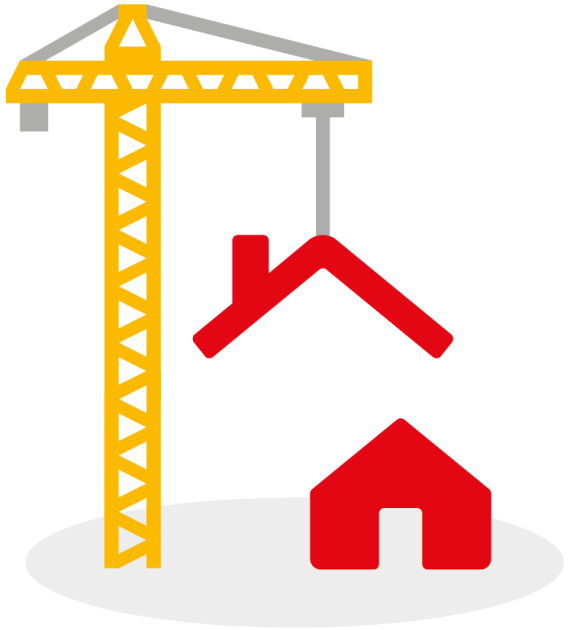
Gemeente Utrecht

Doel parkeernormen

- Regelen van mobiliteit bij bouwontwikkelingen
- De locatie is en blijft voor alle doelgroepen goed toegankelijk en bereikbaar
- De extra mobiliteitsbehoefte wordt niet afgewenteld op de omgeving

Gemeente Utrecht

Parkeernormen



Parkeernormen

Wat? **Waar?** **Hoe?**

Capaciteitseis
parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling, bij herontwikkeling minus parkeerbehoefte van bestaande functie

Realisatie-eis
invulling capaciteitseis met parkeerplekken of alternatieven en kwaliteitseisen voor mobiliteitsoplossingen

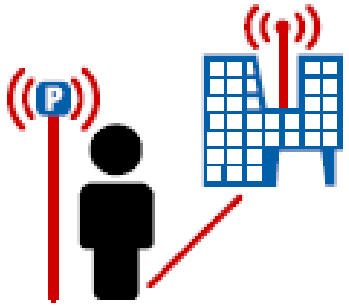
Beschikbaarheidseis
afspraken over langdurige toegankelijkheid en beschikbaarheid van mobiliteitsoplossingen

Gemeente Utrecht

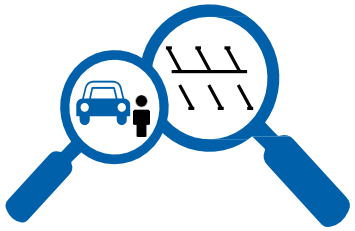
Belangrijkste wijzigingen in parkeernormen

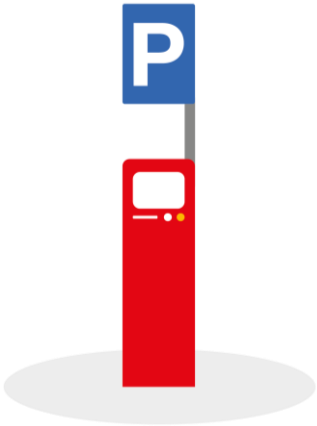
- Loslaten bandbreedte: minimumnorm is maximumnorm
- B2-norm wordt gelijk aan B1-norm
- Maximumaantal toe te voegen parkeerplaatsen in A1/A2/B1
- Ruimere mogelijkheid om parkeereis met alternatieven in te vullen (waar dat verantwoord is)
- Mobiliteitsbeheerplan waarin is opgenomen hoe mobiliteit (ook in de toekomst) is geregeld voor bewoners en andere gebruikers, inclusief communicatie naar toekomstige bewoners/gebruikers
- Introductie Bereikbaarheidsfonds (wordt nog uitgewerkt)

Aanpak betaald parkeren



signalen uit de wijk





aanleiding → onderzoek → participatie → peiling → uitvoering

raadsbesluit

- parkeerdruk
- parkeercapaciteit
- autobezit
- bijzondere functies

- parkeerautomaten
- uitgifte van parkeer vergunningen

Gemeente Utrecht

Meegegeven aandachtspunten van de raad

- Parkeernormen nabij snelwegen
  - Passende normen per zone o.b.v. gebiedskenmerken
  - Landelijke parkeernormen (CROW) als basis met Utrechts maatwerk, passend bij locatie o.b.v. onderzoek, evaluaties en ervaringen

- Iedere nieuwbouw moet voorzien in eigen mobiliteitsbehoefte
  - Ontwikkelaar legt in mobiliteitsbeheersplan inzet alternatieven en communicatie vast
  - Bij grote ontwikkelingen mogelijkheden tot aanwijzen van betaald parkeergebieden in de omgeving (bijv. MWKZ)
  - Rachmaninoffplantsoen was ontwikkeling in B1-zone, verkeerde verwachtingen gewekt bij toekomstige bewoners. Passende oplossing gevonden binnen beleidsmogelijkheden

Raadsinformatiebijeenkomst

Dossiernummer	1866
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	7 september 2021
Agendapunt	6.1
Omschrijving	Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen
ID	1920
Behandelend ambtenaar	Eefke Verheij
Telefoon	030 286 03 18
E-mail	e.verheij@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Thema	Verkeer, vervoer en waterstaat
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Mobiliteit
Referendabel	Ja
Raadsadviseur (lijst)	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	**7 september 2021**
Commissie Stad en Ruimte	30 september 2021

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen

Beleidsveld	Mobiliteit
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Eefke Verheij
Kenmerk	8180637
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

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

1. De Parkeervisie vast te stellen, waarin de volgende doelstellingen zijn opgenomen voor het parkeerbeleid:
   a. Bereikbaarheid van en binnen de stad
   b. Kwaliteit openbare ruimte
   c. Stimuleren duurzame(re) vormen van mobiliteit
   d. Rechtvaardige verdeling van parkeerruimte

2. De module Parkeernormen vast te stellen, met daarin als belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de huidige nota Parkeernormen Fiets en Auto:
   a. De maximumparkeernormen voor autoparkeren zijn gelijkgesteld aan de minimumparkeernormen.
   b. De autoparkeernormen voor bouwontwikkelingen in zone B2 zijn gelijkgesteld aan de autoparkeernormen in zone B1.
   c. De mogelijkheden om af te wijken van de parkeereis auto ten behoeve van mobiliteitsalternatieven zoals deelmobiliteit en extra fietsparkeren, zijn verruimd.
   d. Er is een bezoekersnorm toegevoegd voor fietsparkeren bij woningen.
   e. Initiatiefnemers moeten voortaan bij iedere ontwikkeling een mobiliteitsbeheerplan aanleveren waarin is opgenomen op welke manier mobiliteit langjarig is geregeld, en hoe (toekomstige) belanghebbenden worden geïnformeerd over het gebruik van mobiliteitsoplossingen.
   f. Er komt een Bereikbaarheidsfonds voor mede bekostigen van mobiliteitsalternatieven, waaraan initiatiefnemers bij individuele bouwontwikkelingen bijdragen als zij niet de volledige parkeereis op eigen terrein realiseren.

3. De module Aanpak betaald parkeren vast te stellen, met daarin als belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de huidige procedure Invoering betaald parkeren:
   a. Het college wijst op grond van parkeerdrukmetingen en meldingen over parkeeroverlast de gebieden aan waar een draagvlakmeting voor invoering van betaald parkeren kan worden gehouden.
   b. We bieden een overgangsregeling voor bestaande bewoners, waarbij in geval van voldoende ruimte extra parkeervergunningen kunnen worden uitgegeven. In gebieden waar zonder draagvlakmeting betaald parkeren wordt ingevoerd is extra maatwerk mogelijk.
   c. We stemmen de participatie af op de wensen en behoeften in de buurt.

4. De Parkeervisie op te nemen in de ‘Omgevingsvisie Utrecht’ ter vervanging van de nota Stallen en Parkeren - onderdeel van het thematisch beleid - en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/ hierop aan te passen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

In de Parkeervisie is opgenomen op welke manier het parkeerbeleid bijdraagt aan de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad. De module Parkeernormen gaat specifiek in op de eisen rondom parkeren en mobiliteit bij bouwontwikkelingen. In de module Aanpak betaald parkeren geven we weer hoe we de procedure voor invoering van betaald parkeren vormgeven.

Context

Aanleiding

In het coalitieakkoord 2018 ‘Utrecht: ruimte voor iedereen’ is opgenomen dat er een nieuwe parkeernota wordt voorgelegd aan de raad. De nieuwe visie op parkeren gaat in op de maatregelen die nodig zijn in verschillende buurten in Utrecht, en geeft aan wat nodig is om de stad bereikbaar te houden, fietsen te stimuleren, en het autoverkeer, ondanks de groei van de stad, niet verder te laten toenemen.

De huidige parkeernota Stallen en Parkeren is in 2013 vastgesteld. Hoewel het uitgangspunt voor deze nota, een ‘leefbare, vitale en gezonde stad,’ nog steeds actueel is, zijn de huidige beleidsmaatregelen gezien de groei van de stad niet meer voldoende om de leefbaarheid en bereikbaarheid te waarborgen en te versterken. De wereld van de mobiliteit is bovendien in beweging. Verschillende (technologische) ontwikkelingen hebben bijvoorbeeld geleid tot duurzame, ruimte-efficiënte, én gebruiksvriendelijke alternatieven voor de privéauto, en deze alternatieven worden door verbetering van het gebruiksgemak en verlaging van de kosten steeds aantrekkelijker.

In de Parkeervisie geven wij weer wat onze kijk is op fiets – en autoparkeren in Utrecht voor de komende jaren, in relatie met het overkoepelende mobiliteitsbeleid en de ontwikkelingen in de stad. Het is een visie op hoofdlijnen, waarin we de beleidskaders voor parkeren in de stad vastleggen. We werken de Parkeervisie vervolgens uit in zes verschillende modules:

- Parkeernormen
- Aanpak betaald parkeren
- Parkeren op afstand (eerder ook aangekondigd als de module Transferia)
- Aanpak parkeren openbare ruimte
- Parkeren en toegankelijkheid
- Fietsparkeren

In de uitwerkingsmodules geven we aan op welke manier we invulling geven aan de uitgangspunten in de Parkeervisie, en hoe we het parkeerbeleid concreet gaat inzetten. Hoewel er een samenhang is tussen de verschillende modules, staan de modules op zichzelf en levert het geen (uitvoerings-) problemen op als de modules niet gelijktijdig worden vastgesteld.

Juridische context

Met deze Parkeervisie actualiseren we het bestaande parkeerbeleid. Artikel 2 van de Participatie- en inspraakverordening gemeente Utrecht is hiermee van toepassing voor het opstellen van beleid en de evaluatie hiervan.

Op grond van artikel 10 lid 1 van de Participatie- en inspraakverordening gemeente Utrecht is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing, waarin de terinzagelegging van besluiten is geregeld. De concept Parkeervisie heeft zes weken ter inzage gelegen, waarbij een ieder die zijn/haar mening wil geven de gelegenheid heeft gehad een zienswijze over de Parkeervisie in te dienen. Deze zienswijzen zijn betrokken bij besluitvorming om de Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen ter vaststelling voor te leggen aan de gemeenteraad. De zienswijzen, de reactie van de gemeente op deze zienswijzen en de wijzigingen die op basis hiervan zijn doorgevoerd zijn te vinden in de bijlage Nota van Beantwoording.

Beoogd effect

Een aantrekkelijke, gezonde, en bereikbare stad, die voor iedereen toegankelijk is.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

- In april 2019 heeft de raad, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid, een addendum vastgesteld op de notaParkeernormen fiets en auto. Hierdoor hebben bouw- en

gebiedsontwikkelingen, met passende parkeer- en mobiliteitsoplossingen, doorgang kunnen vinden.

- De Raad is eind 2018, in maart 2019, en in mei 2019 via een raadsbrief geïnformeerd over de planning en voortgang van de Parkeervisie.
- De Raad is in maart 2020 via een raadsbrief geïnformeerd over uitstel van de Parkeervisie vanwege koppeling van de planning aan de actualisatie van het Mobiliteitsplan.
- De Raad is in december 2020 via een raadsbrief geïnformeerd over vrijgave voor inspraak van de concept Parkeervisie en conceptmodules Parkeernormen en Aanpak betaald parkeren.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De Parkeervisie vast te stellen, waarin de volgende doelstellingen zijn opgenomen voor het parkeerbeleid: a. Bereikbaarheid van en binnen de stad b. Kwaliteit openbare ruimte c. Stimuleren duurzame(re) vormen van mobiliteit d. Rechtvaardige verdeling van parkeerruimte
Argumenten	
1.1	Deze aanpassing van het parkeerbeleid is nodig om de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad te waarborgen en te versterken.
	De huidige beleidsmaatregelen zijn gezien de groei van de stad niet meer voldoende om de leefbaarheid en bereikbaarheid te waarborgen en te versterken. Met de nieuwe Parkeervisie geven we aan op welke manier het Utrechtse parkeerbeleid bijdraagt aan een gezonde groei van de stad. Door te sturen op het aantal auto's, en ruimte te bieden voor het stallen van fietsen, zorgen we dat de stad leefbaar en bereikbaar blijft, en dat er ruimte overblijft voor lopen en verblijven, voor spelen en voor groen. Hierbij gaat het niet alleen om parkeren van fietsen en auto's bij (grote) gebiedsontwikkelingen, maar ook om de bestaande stad. Met ons parkeerbeleid kunnen we duurzame(re) vormen van mobiliteit stimuleren, bijvoorbeeld door voldoende en kwalitatief goede voorzieningen te realiseren voor fietsparkeren, en door het faciliteren van elektrisch rijden en deelmobiliteit. Ook geven we in de Parkeervisie aan hoe we ervoor zorgen dat de stad toegankelijk blijft voor alle doelgroepen.
Beslispunt	
2	De module Parkeernormen vast te stellen, met daarin als belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de huidige nota Parkeernormen Fiets en Auto: a. De maximumparkeernormen voor autoparkeren zijn gelijkgesteld aan de minimumparkeernormen. b. De autoparkeernormen voor bouwontwikkelingen in zone B2 zijn gelijkgesteld aan de autoparkeernormen in zone B1. c. De mogelijkheden om af te wijken van de parkeereis auto ten behoeve van mobiliteitsalternatieven zoals deelmobiliteit en extra fietsparkeren, zijn verruimd. d. Er is een bezoekersnorm toegevoegd voor fietsparkeren bij woningen. e. Initiatiefnemers moeten voortaan bij iedere ontwikkeling een mobiliteitsbeheerplan aanleveren waarin is opgenomen op welke manier mobiliteit langjarig is geregeld, en hoe (toekomstige) belanghebbenden worden geïnformeerd over het gebruik van mobiliteitsoplossingen. f. Er komt een Bereikbaarheidsfonds voor mede bekostigen van mobiliteitsalternatieven, waaraan initiatiefnemers bij individuele bouwontwikkelingen bijdragen als zij niet de volledige parkeereis op eigen terrein

	realiseren.
Argumenten	
2.1	<u>Deze aanpassing van het parkeernormenbeleid is nodig om de hoeveelheid autoverkeerondanks de groei van de stad niet te laten toenemen</u>
	De parkeernormen schrijven voor hoeveel parkeerplaatsen voor fietsen en auto's moeten worden gerealiseerd bij (nieuw-)bouwontwikkelingen. Met de aanpassing van het parkeernormenbeleid zorgen we dat er niet meer autoparkeerplaatsen worden aangelegd dan nodig is. Door het aantal toe te voegen autoparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen te begrenzen voorkomen we dat het aantal auto's in de stad toeneemt. We stellen de maximumparkeernorm vanaf nu gelijk aan de minimumnorm, waardoor de bandbreedte bij toepassing van de parkeernormen vervalt. Dit sluit aan bij de praktijk. In zone B2 zijn de parkeernormen voortaan gelijk aan de normen in B1. Dat betekent dat bij nieuwe bouwontwikkelingen in B2 dezelfde parkeernormen gelden als voor ontwikkelingen in B1, met het belangrijke onderscheid dat een alternatieve invulling van de parkeereis in B2 (met deelmobiliteit, extra fietsparkeren of parkeren op afstand) maar zeer beperkt mogelijk is. In gebieden met betaald parkeren (zone A en B1) verruimen we de mogelijkheden om in plaats van autoparkeercapaciteit op eigen terrein alternatieve mobiliteitsoplossingen aan te bieden, zoals extra fietsparkeren, deelmobiliteit, of parkeren op afstand. Voor fietsparkeren is een norm toegevoegd voor bezoek aan woningen. In het Bouwbesluit is geregeld dat bij woningen een berging of gezamenlijke fietsenstalling moet worden gerealiseerd voor bewoners. Hiermee is fietsparkeren voor bewoners zelf geregeld, maar niet voor hun bezoek. Met een fietsparkeernorm voor bezoek zorgen we dat er, ook bij grote gebiedsontwikkelingen, voldoende ruimte is voor het stallen van fietsen bij woningen. Met een nieuw Bereikbaarheidsfonds, waaraan individuele initiatiefnemers bijdragen als ze niet de volledige parkeereis op eigen terrein aanleggen, kunnen deelhubs of voorzieningen voor parkeren op afstand mede worden bekostigd. Om te zorgen dat mobiliteit ook in de toekomst goed geregeld is, en (toekomstige) bewoners en gebruikers weten wat de mogelijkheden zijn voor parkeren of mobiliteitsalternatieven, moeten initiatiefnemers voortaan een mobiliteitsbeheerplan aanleveren voor iedere bouwontwikkeling.
Kanttekeningen/Risico's	
2.1	<u>Het Bereikbaarheidsfonds wordt op dit moment nog verder uitgewerkt</u>
	De voorwaarden voor bijdrage aan en inzet van het Bereikbaarheidsfonds worden in een apart raadsvoorstel voorgelegd. Hierin wordt ook de hoogte van bijdragen van ontwikkelaars opgenomen. Hoewel het Bereikbaarheidsfonds een belangrijk onderdeel is van het nieuwe parkeernormenbeleid, kan het nieuwe beleid zonder belemmeringen worden geïmplementeerd voordat het Bereikbaarheidsfonds is ingesteld.
2.2	<u>Het realiseren van alternatieve mobiliteitsoplossingen, zoals ook benoemd in het Mobiliteitsplan, vraagt om grote investeringen, die voor een groot deel nog gedekt moeten worden.</u>
	Met de bijdragen van de ontwikkelaars alleen zullen niet alle investeringen kunnen worden bekostigd. Substantiële bijdragen van Rijk, Provincie, en derden zullen noodzakelijk zijn. Andere draaiknoppen zijn de uitbreiding betaald parkeren en het parkeertarief. Daarbij zal de investeringsstrategie van de RSU als raamwerk worden gehanteerd, waaraan in meerjarenprogramma's bij de jaarlijkse begrotingsvaststelling invulling wordt gegeven. Bij de uitwerking van deze investeringsstrategie worden als dekkingsbronnen voor het gemeentelijke aandeel in elk geval betrokken het groeikader (met een bredere inzetbaarheid), opbrengsten van grexen en erfpacht, meeropbrengsten van een parkeerregime gebaseerd op areaaluitbreiding en/of tariefaanpassing alsmede mogelijke opbrengsten van baathebbers (bijvoorbeeld via

	een Fonds Bovenwijks).
Beslispunt	
3	De module Aanpak betaald parkeren vast te stellen, met daarin als belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de huidige procedure Invoering betaald parkeren: a. Het college wijst op grond van parkeerdrukmetingen en meldingen over parkeeroverlast de gebieden aan waar een draagvlakmeting voor invoering van betaald parkeren kan worden gehouden. b. We bieden een overgangsregeling voor bestaande bewoners, waarbij in geval van voldoende ruimte extra parkeervergunningen kunnen worden uitgegeven. In gebieden waar zonder draagvlakmeting betaald parkeren wordt ingevoerd is extra maatwerk mogelijk. c. We stemmen de participatie af op de wensen en behoeften in de buurt.
Argumenten	
3.1	<u>Deze aanpassing van de procedure voor invoering van betaald parkeren is noodzakelijk om beter en flexibeler in te kunnen spelen op ervaringen van parkeeroverlast</u>
	Onderdeel van de huidige procedure voor invoering van betaald parkeren is dat de afbakening van de gebieden waar we draagvlak meten voor invoering van betaald parkeren door de gemeenteraad wordt vastgesteld. We merken de laatste jaren dat bewoners steeds vaker vragen om aanpassing van de gebiedsafbakening, omdat dit beter aansluit bij de ervaringen van parkeeroverlast en de situatie op straat. In de nieuwe module Aanpak betaald parkeren is opgenomen dat het college de gebieden aanwijst waar we een draagvlakmeting houden voor invoering van betaald parkeren. Afbakening van gebieden gebeurt op basis van logische grenzen, zoals een hoofdstraat, spoorlijn, of water, en in overleg met de bewoners en andere belanghebbenden. Hierdoor kunnen we sneller inspelen op wensen en behoeften in de wijk. Bij afbakening van de gebieden nemen we input van bewoners en andere belanghebbenden uit de buurt mee.
3.2	<u>In de nieuwe module Aanpak betaald parkeren verduidelijkt de gemeente hoe de gemeente omgaat met de invoering van betaald parkeren in gebieden waar we geen draagvlakmeting houden</u>
	In wijken die grenzen aan maatwerklocaties voor bouwontwikkelingen kunnen we zonder draagvlakmeting betaald parkeren invoeren, als dat nodig is om de hoeveelheid verkeer in het gebied te beperken. In deze gebieden doorlopen we dezelfde stappen als in gebieden waar we wel een draagvlakmeting houden, maar is meer ruimte voor maatwerk. Participatie vanuit de buurt is een belangrijk onderdeel van dit traject.
Beslispunt	
4	De Parkeervisie op te nemen in de ‘Omgevingsvisie Utrecht’ ter vervanging van de nota Stallen en Parkeren - onderdeel van het thematisch beleid - en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/ hierop aan te passen.
Argumenten	
4.1	<u>Hiermee blijft de omgevingsvisie actueel</u>
	De ‘Omgevingsvisie Utrecht’ bevat het overkoepelende integrale beleid over de fysieke leefomgeving en het stedelijk beleid over diverse beleidsvelden van gemeente Utrecht. De Parkeervisie moet hieraan worden toegevoegd, ter vervanging van de Nota Stallen en Parkeren.

Financiën
In de Parkeervisie zijn de kaders en hoofdlijnen vastgelegd voor het Utrechtse parkeerbeleid. We werken deze uitgangspunten verder uit in zes afzonderlijke uitwerkingsmodules. Hierbij maken we ook een uitwerkingsplan met een bijbehorende financiële strategie, waarin we de draaiknoppen en mogelijke financiële effecten van de verschillende maatregelen benoemen. Dit plan werken we tegelijk met de laatste vier modules (Aanpak parkeren openbare ruimte, Parkeren en toegankelijkheid, Parkeren op afstand, en Fietsparkeren) uit.

Bij de uitwerking van onze beleidsdoelen zijn er verschillende knoppen waar we aan kunnen draaien, die niet alleen beleidsmatige gevolgen hebben, maar ook financiële consequenties. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om aanpassing van parkeertarieven (hogere tarieven op straat en lagere tarieven in de garages), uitbreiding van betaald parkeren, en opheffen van straatparkeerplaatsen. Bij de uitwerking in concrete maatregelen zoeken we naar een goede balans tussen financiële en beleidsmatige effecten.

In de module Parkeernormen introduceren we het Bereikbaarheidsfonds. Initiatiefnemers kunnen in sommige gevallen en onder voorwaarden bij individuele bouwontwikkelingen gebruik maken van lopende of geplande initiatieven van de gemeente voor alternatieve mobiliteit, of kunnen om andere redenen verantwoord afwijken van de eis om parkeren op eigen terrein te realiseren. Het idee is dat zij dan wel een bijdrage betalen aan het Bereikbaarheidsfonds. De middelen uit dit fonds worden vervolgens ingezet voor het mede bekostigen van mobiliteitsoplossingen. We gaan in een apart voorstel uitwerken hoe dit fonds werkt en waaraan de middelen uit het fonds besteed kunnen worden. Zodra er een concreet voorstel voortvloeit uit de verkenning naar het Bereikbaarheidsfonds, zal dit worden voorgelegd, en worden geduid in relatie tot het verdere (bekostigings)instrumentarium dat wordt verkend voor de investeringsstrategie bij de RSU.

Vervolg
De Parkeervisie wordt uitgewerkt in zes afzonderlijke modules. De modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen zijn gereed. Na besluitvorming stelt het college beleidsregels vast om nadere invulling te geven aan de parkeernormenmodule. De modules Parkeren op afstand, Parkeren en toegankelijkheid, Aanpak parkeren openbare ruimte, en Fietsparkeren worden nog uitgewerkt. We verwachten dat we deze na de zomer van 2021 vrijgeven voor inspraak. Hierbij voegen we een reactienota waarin we opnemen wat we met de reacties hebben gedaan. Wij verwachten dat wij u de definitieve stukken in het eerste kwartaal van 2022 ter besluitvorming kunnen voorleggen.

Participatie
In april 2019 hebben we specifiek voor de Parkeervisie een bijeenkomst georganiseerd voor belanghebbenden in de stad (o.a. bewonersverenigingen, werkgevers, ondernemers, ontwikkelaars, en diverse belangenverenigingen). Bij deze bijeenkomst hebben we de aanwezigen via een informatiemarkt geïnformeerd over diverse parkeeronderwerpen, en zijn we in gesprek gegaan over de belangrijkste thema’s binnen het parkeerbeleid. De uitkomsten van dit gesprek zijn meegenomen bij het opstellen van de stukken. Tijdens bijeenkomsten die vanuit de actualisatie van het Mobiliteitsplan zijn georganiseerd (eind 2019 live, en in juni 2020 digitaal) is het onderwerp parkeerbeleid ook ter sprake gekomen. Ook deze input hebben we verwerkt in de Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen. Hiernaast hebben we gedurende het hele proces formeel en informeel gesproken met verschillende belanghebbenden, experts, en andere (grote) gemeenten.

Tijdens de inspraakperiode van 17 december 2020 tot 1 februari 2021 zijn de Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen ter inzage gelegd. Iedereen kon in deze periode reageren op de plannen. Op 11 en 18 januari 2021 zijn er Informatieavonden geweest, waarin de hoofdlijn van de Parkeervisie en beide modules zijn toegelicht en waarin de deelnemers in deelsessies hun vragen konden stellen. Deze vragen zijn grotendeels in die sessies beantwoord en waar nodig is naderhand persoonlijk contact opgenomen om (aanvullende) vragen te beantwoorden.

Elke inspraakreactie is zorgvuldig bestudeerd om te bezien of de Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen aangepast kunnen of moeten worden. De doorgevoerde wijzigingen of aanvullingen naar aanleiding van alle reacties zijn benoemd in hoofdstuk 3 van de Nota van Beantwoording. Als een inspraakreactie vragen bevat, worden die in deze nota beantwoord. Het resultaat is te lezen in de *Nota van beantwoording op Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen*.

Communicatie

Als de Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen zijn vastgesteld, dan vermelden we dat op de website van de gemeente. De insprekers hebben de reactie op hun zienswijze ontvangen.

Bijlagen

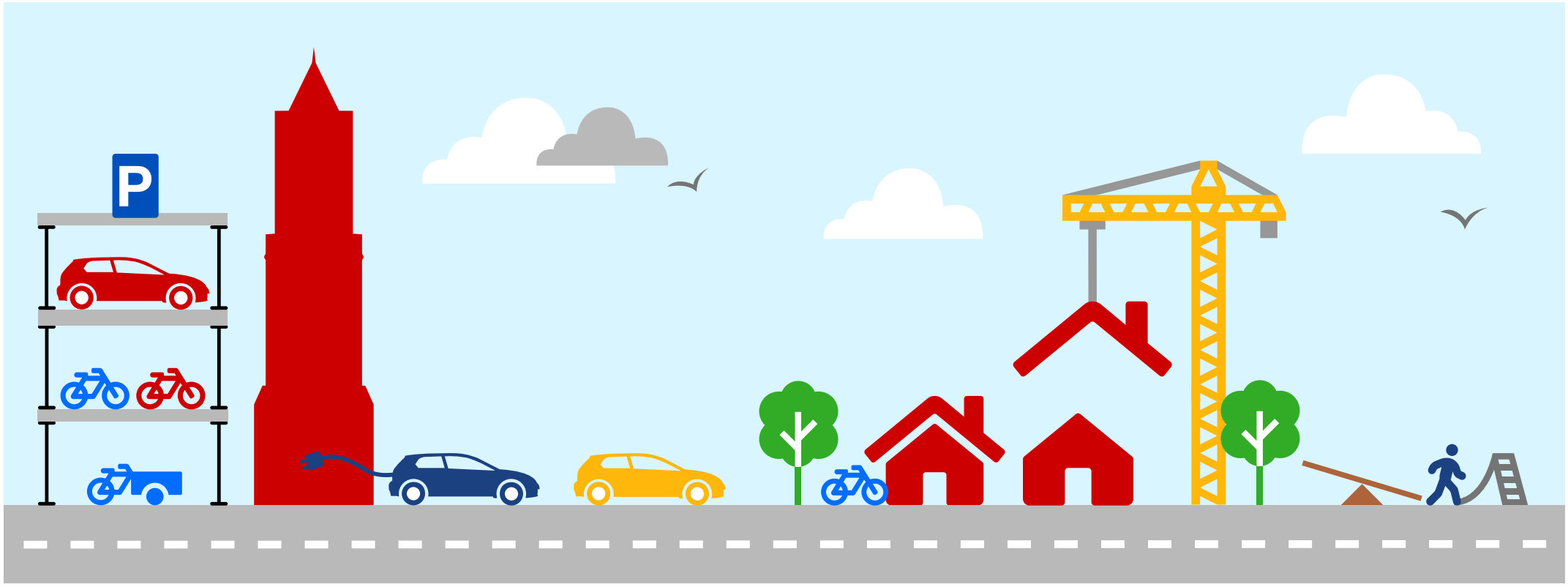
Bijlagen besluitvorming
- Parkeervisie
- Module Aanpak betaald parkeren
- Module Parkeernormen
- Bijlage tabel parkeernormen

Bijlagen informatief
- Nota van beantwoording op inspraakreacties Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen en bijlage met overzicht inspraakreacties en beantwoording

Fiets- en autoparkeren in een groeiend Utrecht

Concept Parkeervisie

Ruimte voor de buurt



Gemeente Utrecht

Utrecht.nl/parkeervisie

Inhoud

1. Nieuw parkeerbeleid voor fiets en auto **3**
1.1 Waarom nieuw parkeerbeleid? 6
1.2 Doelen en uitgangspunten voor het parkeerbeleid 7
1.3 Proces nieuw parkeerbeleid 7

2. Bereikbaarheid van en binnen de stad **10**
2.1 Parkeergebieden 11
2.2 Parkeernormen 14
2.3 Stads- en gebiedsgerichte aanpak 17

3. Kwaliteit openbare ruimte **18**
3.1 Minder ruimte voor autoparkeren op straat, meer ruimte voor fietsen 21
3.2 Tegengaan overlast fiets- en autoparkeren 25

4. Stimuleren duurzame(re) vormen van mobiliteit **28**
4.1 Fiets 29
4.2 MaaS en deelmobiliteit 29
4.3 Elektrisch rijden 32

5. Rechtvaardige verdeling van parkeerruimte **33**
5.1 Toegankelijkheid 34
5.2 Parkeervergunningen en rayons 35
5.3 Verdeling van autoparkeerruimte bij bouwontwikkelingen 36

6. Financiën **37**

1. Nieuw parkeerbeleid voor fiets en auto

Utrecht is een aantrekkelijke stad voor bewoners, bedrijven en bezoekers, waar ‘Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen’ centraal staat. Een gezonde stad nodigt uit om te bewegen, om te lopen en te fietsen, en biedt een prettige en groene leefomgeving. Daarnaast zorgt een grote variatie aan bedrijvigheid en recreatieve en culturele voorzieningen voor levendigheid en economische vitaliteit. In de komende jaren blijft de stad flink groeien: naar verwachting met 100.000 personen tot meer dan 450.000 inwoners in 2040[1]. Voor een gezonde groei is het noodzakelijk om mobiliteit anders te organiseren.

Het verkeersbeleid is onderdeel van de Utrechtse omgevingsvisie. Het Utrechtse Mobiliteitsplan 2040 beschrijft hoe een samenhangende aanpak van de mobiliteitsnetwerken bijdraagt aan een hoogwaardige en gezonde stad. Het parkeerbeleid voor fietsen en auto’s is, als onderdeel van het mobiliteitsbeleid, een belangrijk instrument dat we kunnen inzetten om de stad leefbaar en bereikbaar te houden.

[1] Utrecht Monitor 2020

Vredenburg 1972, Het Utrechts Archief.

Vredenburg 2019, Aannemersbedrijf D. van der Steen.

Groei van de stad

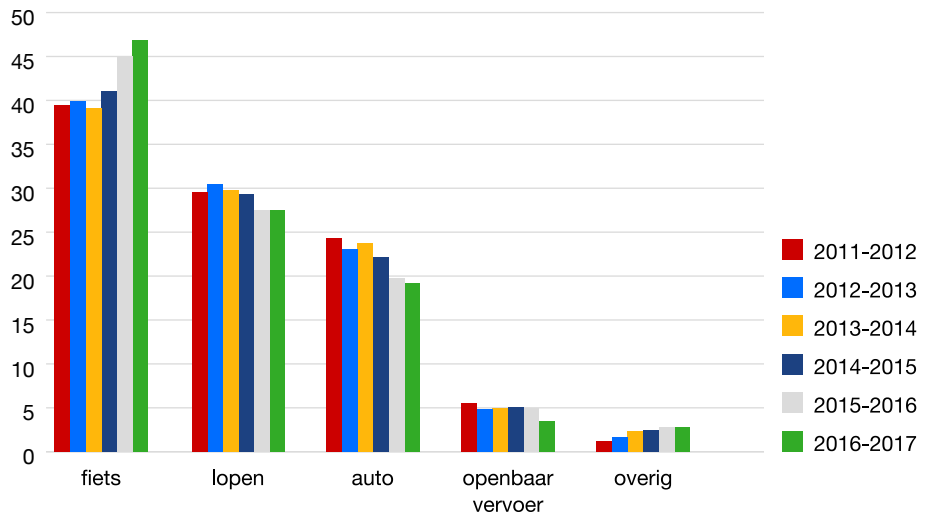
Met de groei van de stad wordt de vraag waarvoor we de openbare ruimte willen gebruiken steeds belangrijker. Utrecht heeft in de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) gekozen voor groei binnen de bestaande stad. De ruimte groeit dan niet mee met het aantal inwoners en bezoekers. De historische binnenstad en vooroorlogse woonwijken zijn niet berekend op een hoog autobezit. Hier is bovendien behoefte aan meer ruimte voor groen, lopen, en fietsen. Hoewel in de nieuwere (woon-) wijken over het algemeen meer ruimte is (voor parkeren én andere functies) is er ook hier vaak een wens om de leefbaarheid te verbeteren. Ook de wegcapaciteit is onvoldoende om het autoverkeer te laten groeien. Door de groei van de stad neemt bovendien het aantal voetgangers en fietsers flink toe, waarvoor extra ruimte nodig is. We zien daarnaast dat er, in de hele stad, meer behoefte ontstaat om ruimte te maken voor andere functies dan autoparkeren. Voor veel bewoners, zeker in gebieden met hoge woningdichtheden, is de openbare ruimte een verlengde van hun woning. Dat betekent dat zij hoge eisen stellen aan de kwaliteit van die openbare ruimte, met voldoende ruimte voor lopen en fietsen, met groen en speelvoorzieningen, en gelegenheid voor ontmoeting.

Fiets- en autogebruik in de stad

In Utrecht kiezen steeds meer mensen voor de fiets in plaats van de auto. Van alle verplaatsingen binnen de stad, gebeurt bijna de helft per fiets. We zien dan ook dat het aandeel fietsers stijgt, terwijl het autogebruik, ondanks een flinke groei van het aantal inwoners, vooral binnen de ring gelijk blijft.

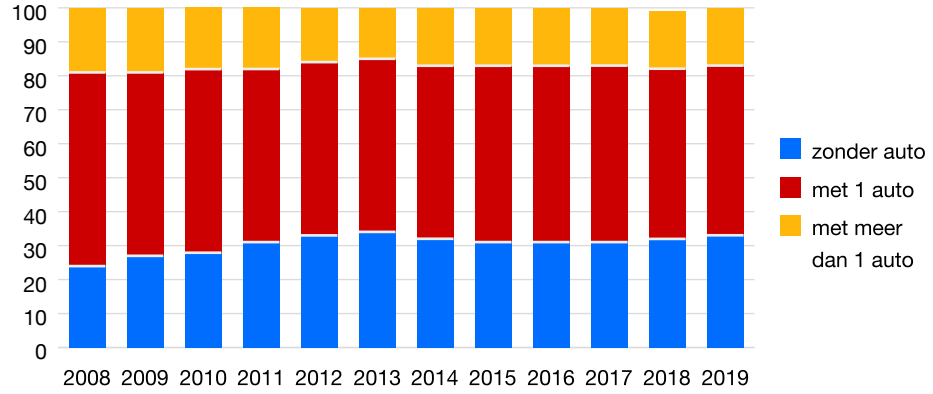
Het is in grote delen van de stad al lang niet meer vanzelfsprekend dat je een auto voor de deur kunt parkeren. In de binnenstad geldt dit ook al voor de fiets, vooral in het voetgangersgebied. Hoewel het autobezit onder bewoners in Utrecht de laatste jaren stabiel is, is er in vergelijking met tien jaar geleden een duidelijke afname te zien. Tegelijk zien we dat het deelautogebruik in Utrecht blijft toenemen. Hierbij gaat het vooral om informeel autodelen, met familie, kennissen, of buren. Andere vormen van vervoer, zoals lopen, fietsen en OV zijn binnen de stad vaak sneller en comfortabeler dan vervoer per auto. Als er daarnaast een goed en toegankelijk aanbod is van deelauto's, vervalt voor steeds meer bewoners de noodzaak om een eigen auto te bezitten.

Aandeel vervoerwijze op verplaatsingen binnen de gemeente Utrecht (%)*



Bron: CBS i.o.v gemeente Utrecht

Autobezit huishoudens Utrecht (%)



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht (inclusief leaseauto's)

Slim omgaan met mobiliteit
Verschillende onderzoeken laten zien dat auto's gemiddeld 23 uur per dag stil staan. Stilstaande auto's nemen in de stad veel schaarse ruimte in. Door slimmer en efficiënter om te gaan met autogebruik én autobezit, kunnen we veel ruimtewinst boeken, en die ruimte kan vervolgens voor andere functies worden ingezet. Door de opkomst van de deel- en platformeconomie is het om mobiel te zijn niet altijd meer noodzakelijk om zelf een fiets of auto te bezitten. Deelvervoer en Mobility as a Service (MaaS)-concepten dragen niet alleen bij aan efficiënt gebruik van schaarse ruimte, maar kunnen voor gebruikers ook winst betekenen op het gebied van kosten en gebruikersgemak. Deze en andere technologische ontwikkelingen en innovaties maken slimme mobiliteitsoplossingen mogelijk, die bijdragen aan een leefbare en gezonde stad, en daarnaast mobiliteit voor iedereen toegankelijk maken en houden.

Autodelers rijden minder
Mensen kiezen niet alleen uit milieuoverwegingen voor autodelen, maar ook vanwege kosten en gebruiksgemak. In een stad waar de parkeerdruk hoog is, is het bijvoorbeeld een groot voordeel dat deelauto's een vaste plek hebben, waardoor je niet naar een parkeerplaats hoeft te zoeken. Een ander voordeel is dat er verschillende maten en altijd nieuwe modellen auto's beschikbaar zijn. Mensen die gebruik maken van een deelauto hebben ook niet zelf het gedoe om reparaties en APK te regelen, of een parkeervergunning aan te vragen. Voor mensen die gemiddeld niet meer dan ongeveer 10.000 kilometer per jaar rijden is een deelauto bovendien goedkoper dan een eigen auto[2]. Een personenauto reedt in 2018 in Nederland gemiddeld iets minder dan 13.000 kilometer (bron CBS).

1.1 Waarom nieuw parkeerbeleid?

In het coalitieakkoord 2018 'Utrecht: ruimte voor iedereen' heeft het college aangekondigd dat er een nieuwe parkeernota wordt voorgelegd aan de raad. De nieuwe visie op parkeren gaat in op de maatregelen die nodig zijn in verschillende buurten in Utrecht, en geeft aan wat nodig is om de stad bereikbaar te houden, fietsen te stimuleren, en het autoverkeer, ondanks de groei van de stad, niet verder te laten toenemen.

Utrecht heeft gekozen voor groei binnen de bestaande stad. Hiermee ontstaan kansen om voorzieningen voor lopen, fietsen, en openbaar vervoer verder te verbeteren. Het is onze ambitie om fietsstad nummer 1 van de wereld te worden. Ten opzichte van de auto neemt de fiets weinig ruimte in en fietsen is bovendien schoon, gezond en goedkoop. Bij nieuwbouwontwikkelingen in gebieden waar voldoende alternatieven zijn (of gerealiseerd kunnen worden) voor de (privé-)auto zetten we daarom zo veel mogelijk in op andere mobiliteitsoplossingen.

De vorige parkeernota Stallen en Parkeren is in 2013 vastgesteld door de gemeenteraad. Hoewel het uitgangspunt voor deze nota, een 'leefbare, vitale en gezonde stad' nog steeds actueel is, zijn de huidige beleidsmaatregelen gezien de groei van de stad niet meer voldoende om de leefbaarheid en bereikbaarheid te waarborgen. Met het parkeerbeleid kunnen we bijdragen aan de leefbaarheid in de stad, door te sturen op het aantal rijdende en stilstaande auto's. Tot nu toe deden we dit vooral buurtgericht, door in te zoomen op de parkeersituatie in specifieke wijken of bij individuele ontwikkelingen. Met de groei van mobiliteit in de stad ontstaat echter een noodzaak om meer gebiedsoverstijgend en stadsbreed te sturen op parkeren. De wereld van de mobiliteit is bovendien in beweging. Verschillende (technologische) ontwikkelingen hebben bijvoorbeeld geleid tot duurzame, ruimte-efficiënte, én gebruiksvriendelijke alternatieven voor de privéauto, en deze alternatieven worden door verbetering van het gebruiksgemak en verlaging van de kosten steeds aantrekkelijker.

[2] Bron: zie o,a. KpVV CROW – Factsheet 2 *Waarom autodelers minder auto's nodig hebben*

Ook in de bestaande stad zijn oplossingen nodig, onder andere vanwege de groei in het fietsverkeer. In drukke gebieden moet het fietsparkeren (voor bezoekers) beter worden georganiseerd om de leefbaarheid en toegankelijkheid voor voetgangers, waaronder mensen met een beperking, te waarborgen. Daarnaast zijn in sommige buurten oplossingen nodig om de groei van het gebruik van elektrische fietsen (en bakfietsen) verder te ondersteunen.

Op dit moment is een groot deel van de openbare ruimte gereserveerd voor geparkeerde auto's, waardoor er niet altijd (voldoende) ruimte overblijft voor bijvoorbeeld groen en spelen. We willen de bestaande parkeercapaciteit efficiënter gebruiken, en het makkelijker maken om, waar dat kan, autoparkeerplaatsen op straat anders in te richten of te verplaatsen naar garages (publiek en privaat), zodat er meer ruimte ontstaat voor lopen en (parkeren van) fietsen, en andere functies waarmee de kwaliteit van de leefomgeving verbetert. Daarnaast verbeteren we de procedure voor invoering van betaald parkeren, zodat we flexibeler en met meer efficiëntie in kunnen spelen op de specifieke omstandigheden in een buurt.

1.2 Doelen en uitgangspunten voor het parkeerbeleid

Het Utrechtse mobiliteitsbeleid draagt bij aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van de gezonde stad. We vinden het daarnaast van belang dat Utrecht een verkeersveilige stad is, die toegankelijk is voor iedereen en waar de luchtkwaliteit goed is.

1. Bereikbaarheid van en binnen de stad
2. Kwaliteitsslag openbare ruimte
3. Stimuleren duurzame(re) vormen van mobiliteit
4. Rechtvaardige verdeling van schaarse parkeerruimte

Veranderingen in mobiliteit hebben soms tijd nodig, en ook mensen hebben tijd nodig om aan deze veranderingen te wennen. Dit betekent dat we waar dat kan kiezen voor een evolutionaire aanpak. Een beleidswijziging hoeft dus niet altijd (direct) gevolgen te hebben voor bewoners en bedrijven die al langer in de stad zijn gevestigd. Wel zal nieuw beleid direct gaan gelden bij gebiedsontwikkelingen, en voor nieuwe (of verhuisde) bewoners en bedrijven in de stad.

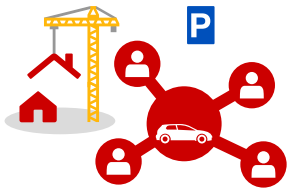
1.3 Proces nieuw parkeerbeleid

In deze Parkeervisie geven wij weer wat onze kijk is op parkeren in Utrecht voor de komende jaren, in relatie met het overkoepelende mobiliteitsbeleid en de ontwikkelingen in de stad. Kort samengevat moet het parkeerbeleid bijdragen aan een gezonde, leefbare, en bereikbare stad, die voor alle doelgroepen toegankelijk is. Hiervoor zijn, zeker gezien de groei van de stad, en de hogere eisen aan de kwaliteit van de openbare ruimte, verschillende maatregelen nodig. Wij hebben ervoor gekozen om niet één omvattende parkeernota op te stellen, maar verschillende modules te ontwikkelen. Als basis voor deze modules actualiseren wij eerst de overkoepelende fiets- en autoparkeervisie, ter vervanging van de Nota Stallen en Parkeren. Deze Parkeervisie wordt in de afzonderlijke modules verder uitgewerkt. De modules worden hieronder toegelicht.

Parkeervisie en uitwerkingsmodules

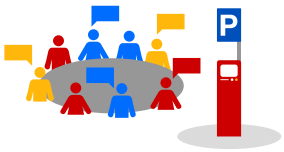
Ruimte voor de buurt

Fiets- en autoparkeren in Utrecht



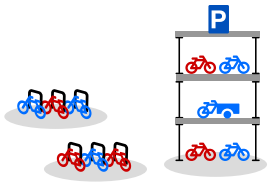
Parkeernormen

Parkeren op Afstand

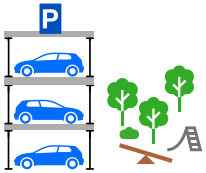


Aanpak betaald parkeren

Parkeren en toegankelijkheid



Fietsparkeren



Aanpak parkeren openbare ruimte

Parkeernormen
In de module Parkeernormen staat hoe we omgaan met de fiets- en autoparkeervraag bij bouwontwikkelingen. De module is een vervanging van Nota Parkeernormen Fiets en Auto uit 2013. We gaan in deze module niet alleen in op de aantallen parkeervoorzieningen die nodig zijn bij ontwikkelingen (de parkeercapaciteit), maar ook op eisen met betrekking tot locatie en kwaliteit, mogelijke alternatieven voor parkeren bij de ontwikkeling (realisatie), en het meebetalen aan mobiliteitsalternatieven via het instellen van een Bereikbaarheidsfonds. Tot slot nemen we in deze module op hoe we ervoor zorgen dat parkeervoorzieningen ook gebruikt worden zoals ze zijn bedoeld (beheer en beschikbaarheid).

Aanpak betaald parkeren
De module Aanpak betaald parkeren komt in de plaats van de procedure voor invoering van betaald parkeren. We beschrijven in deze module hoe we de nieuwe procedure voor invoering van betaald parkeren inrichten, zowel voor gebieden waar alleen met voldoende draagvlak betaald parkeren kan worden ingevoerd, als in gebieden waar we zonder draagvlakmeting betaald parkeren invoeren. Ook geven we aan op welke manieren we de buurt betrekken bij het proces.

Parkeren op Afstand
In de module Parkeren op Afstand staan de noodzakelijke beleidsuitgangspunten om het systeem van parkeren op afstand in ring- en regiohubs te kunnen laten functioneren.
Welke stappen door wie de komende jaren concreet moeten worden gezet om tot daadwerkelijke realisatie van het systeem te komen, staat in de bijlage bij deze module, de Routekaart Parkeren op Afstand.

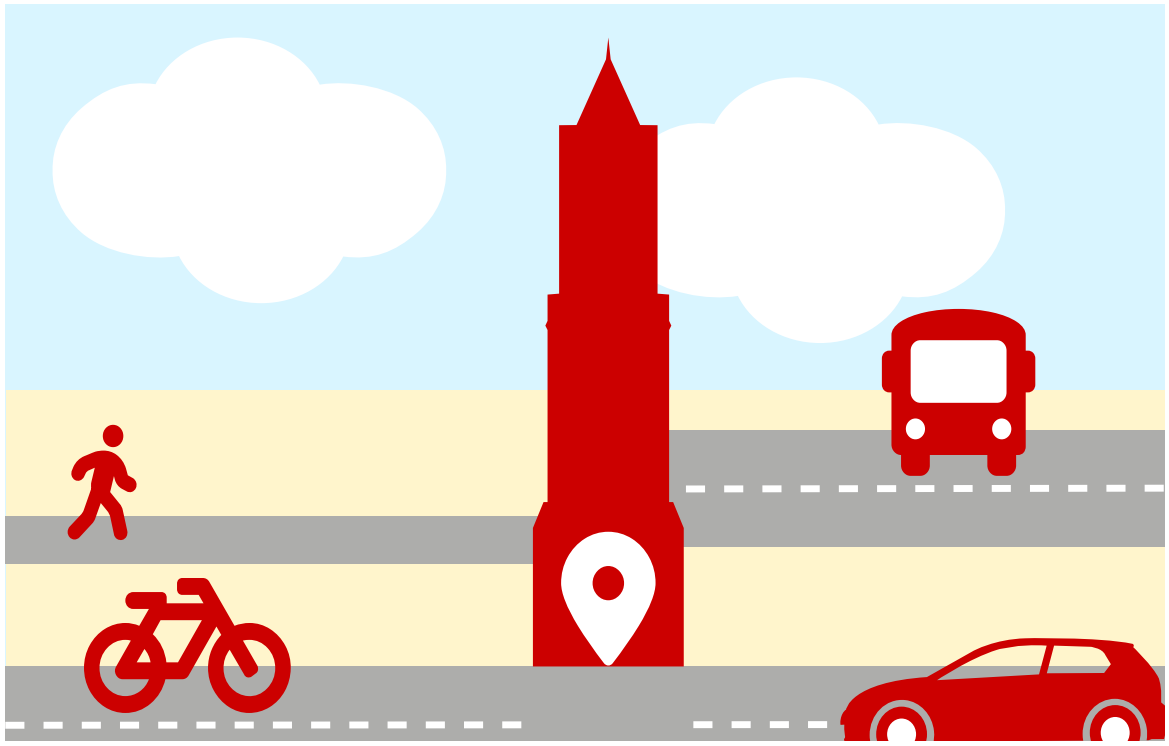
Aanpak parkeren openbare ruimte
In de module Aanpak Parkeren Openbare Ruimte nemen we op welke stappen we nemen om parkeercapaciteit efficiënter te gebruiken en auto's te verplaatsen van straat naar garages, om zo meer ruimte te creëren voor lopen, fietsen, verblijven, spelen, en groen. We gaan hierbij in op parkeervergunningen en garageabonnementen, opheffen van straatparkeerplaatsen, efficiënt gebruik van parkeercapaciteit (gemeentelijke en privaat) en parkeertarieven.

Parkeren en toegankelijkheid
In deze module gaan we in op de maatregelen die we nemen om ervoor te zorgen dat de stad voor iedereen toegankelijk blijft, ook voor doelgroepen die van een auto afhankelijk zijn, zoals mensen met een beperking. Hierbij hebben we bijzondere aandacht voor bestemmingen waar we het autoparkeren in de directe omgeving beperken (zoals de binnenstad).

Fietsparkeren
De module Fietsparkeren geeft weer hoe wij de visie op fietsparkeren verder gaan uitwerken. Hierbij gaan we in op zowel voorzieningen voor fietsparkeren als handhaving op gestalde fietsen. Ook besteden we aandacht aan technologische ontwikkelingen en deelmobiliteit.

2. Bereikbaarheid van en binnen de stad

Utrecht is een populaire stad, zowel bij (toekomstige) bewoners en bedrijven, als bij bezoekers. We vinden het belangrijk dat bestemmingen in de stad voor alle doelgroepen goed bereikbaar zijn, en dat iedereen zich ook binnen de stad comfortabel kan verplaatsen. Onze focus ligt hierbij op lopen, fietsen, en openbaar vervoer. Deze vormen van mobiliteit nemen relatief weinig ruimte in, zeker in vergelijking met de auto, en dragen dus bij aan een goede bereikbaarheid van en binnen de stad. Door het autoverkeer in de stad gelijk te houden, zorgen we ervoor dat Utrecht in de toekomst bereikbaar blijft, óók voor diegenen die wel kiezen voor, of gebonden zijn aan, automobiliteit.



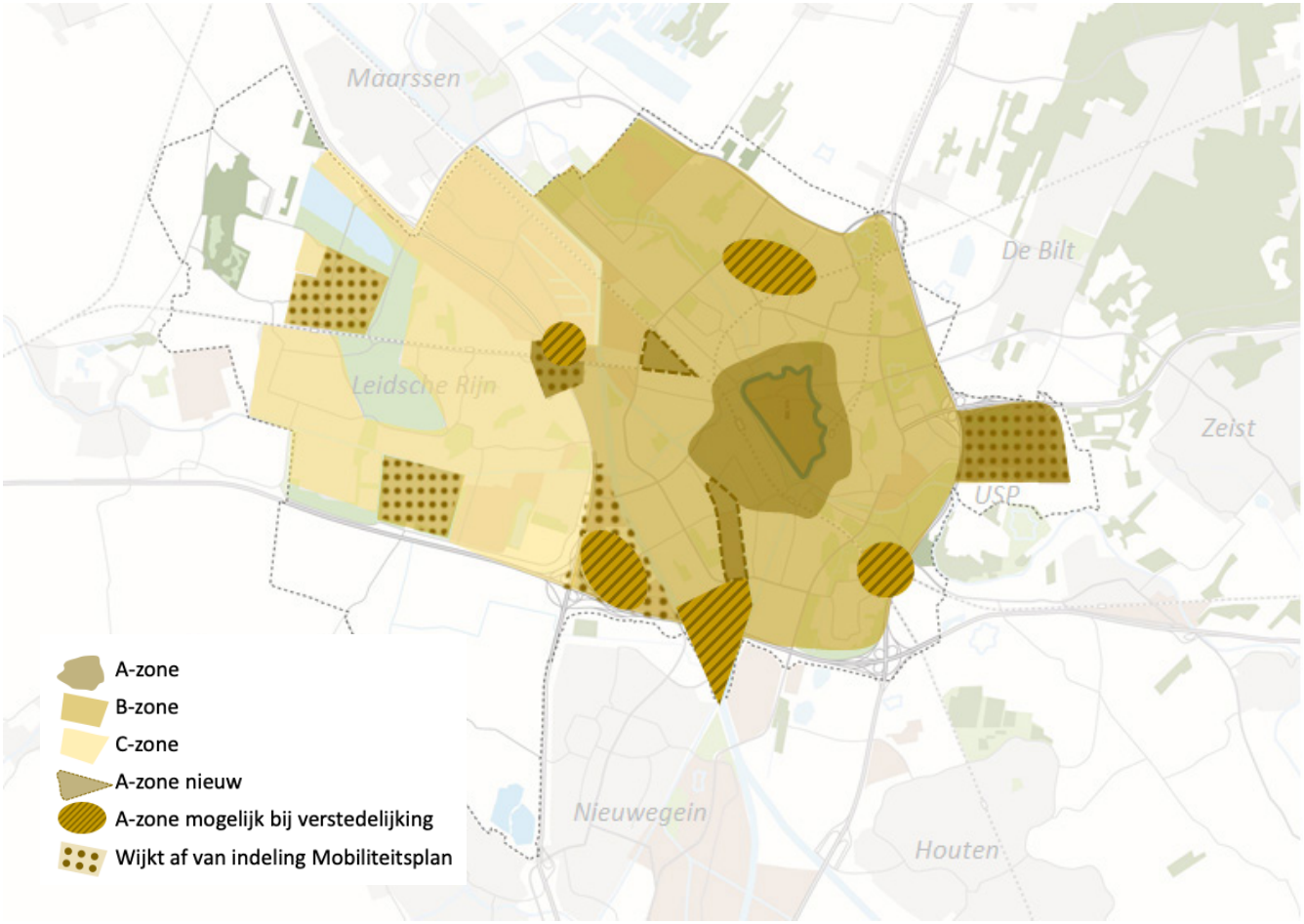
De parkeercapaciteit voor zowel fietsen als auto's is een sturingsinstrument dat we kunnen inzetten om fietsgebruik te stimuleren en het aantal auto's in de stad te stabiliseren, en daarmee te zorgen dat de stad leefbaar en goed bereikbaar blijft. Hierbij gaat het niet alleen om autobereikbaarheid. Juist op locaties waar weinig parkeercapaciteit is voor auto's, is het belangrijk dat andere vormen van mobiliteit worden gefaciliteerd.

2.1 Parkeergebieden

Utrecht bestaat uit verschillende typen wijken, met verschillende behoeften en mogelijkheden voor mobiliteit in het algemeen, en parkeren in het bijzonder. In de historische binnenstad zijn bijvoorbeeld veel voorzieningen op loop- of fietsafstand, en ben je dichtbij het drukste treinstation ven Nederland. De ruimte voor parkeren is er schaars, en de routes naar de binnenstad toe hebben beperkt ruimte voor autoverkeer. Hier is het autobezit dan ook veel lager dan in woonwijken en werkgebieden aan de rand van de stad, waar minder voorzieningen zijn en bewoners en werknemers eerder kiezen voor de auto.

Utrecht is opgedeeld in verschillende parkeerzones. De zone-indeling voor fiets- en autoparkeren is gebaseerd op de gebiedsindeling in het Mobiliteitsplan, maar wijkt daar (op dit moment) op een aantal punten van af. De parkeerzones verschillen van elkaar in parkeernormen voor fiets en auto. In gebieden waar betaald moet worden voor autoparkeren, gelden per zone bovendien verschillende tarieven en venstertijden, en soms ook verschillende voorwaarden voor uitgifte van parkeervergunningen.

De zone-indeling voor parkeren is (voor een deel) dynamisch. De stad ontwikkelt, waardoor soms ook de kenmerken van een gebied veranderen. Met de groei en ontwikkeling van de stad, veranderen in de loop van de tijd ook de parkeerzones. Wanneer in een nieuw gebied betaald parkeren wordt ingevoerd, dan heeft dat bijvoorbeeld consequenties voor de zone-indeling. Ook andere (toekomstige) ontwikkelingen kunnen leiden tot aanpassing van de gebiedsindeling voor parkeren. Omdat de indeling in parkeerzones niet statisch is, en in de loop van de tijd zal veranderen, is de plattegrond met parkeergebieden geen onderdeel van de Parkeervisie. De actuele gebiedsindeling wordt aangeduid op een printbare parkeerplattegrond. Wijzigingen in de zone-indeling voor parkeren, als gevolg van gebiedsontwikkelingen of invoering betaald parkeren, worden verwerkt op de digitale parkeerplattegrond. In bijna alle gevallen is hiervoor een besluit van de gemeenteraad nodig. Alleen in geval van zonewijziging bij invoering van betaald parkeren gaat het om een collegebesluit (B2 wordt dan B1), dit betreft dan dus een wijziging die de kwalificatie als A, B of C gebied niet raakt.



Deze plattegrond geeft de verschillen weer tussen de ABC-indeling in het Mobiliteitsplan 2040 en de ABC-indeling voor parkeren. Het Mobiliteitsplan kijkt vooruit naar 2040, terwijl we voor parkeren weergeven wat de huidige stand van zaken is. Leidsche Rijn Centrum en Utrecht Science Park liggen voor parkeren op dit moment niet in zone A, maar in zone B. En Papendorp, en de kernen van Vleuten en de Meern liggen op dit moment voor parkeren niet in zone B, maar in zone C. Of deze gebieden in de toekomst inderdaad van zone wijzigen, hangt van een aantal factoren af. Wanneer een gebied van C naar B wijzigt of van B naar A, heeft dat met name consequenties voor de parkeernormen. Toepassen van een lagere parkeernorm is alleen verantwoord als aan een aantal voorwaarden is voldaan. Het gaat hierbij om voorwaarden met betrekking tot OV-bereikbaarheid, voorzieningen-niveau/ functiemenging, en beperking van uitwijkmogelijkheden voor autoparkeren. Ook gebiedsspecifieke aspecten zijn hierbij van belang. In de module Aanpak parkeren openbare ruimte werken we aan de hand van deze punten uit aan welke kenmerken een gebied moet voldoen om de zone te wijzigen (dit geldt zowel voor de gebieden die op dit moment afwijken van de zonering in het Mobiliteitsplan, als voor de gebieden waarvan is aangegeven dat A-zone mogelijk is bij verstedelijking). Hierbij kijken we ook naar de specifieke kenmerken en functies in het gebied, omdat het in gebieden met bijzondere of unieke kenmerken, zoals bijvoorbeeld de woonboulevard, wenselijk kan zijn om maatwerk toe te passen. Wanneer de daadwerkelijke verandering in één van deze gebieden de orde is zal dit aan de raad voorgelegd worden.

Zone-indeling
In gebieden waar veel verschillende voorzieningen zijn, en goede alternatieven voor automobiliteit, geldt in het algemeen dat de parkeernormen voor auto's laag zijn, en de parkeernormen voor fietsen juist hoog. In gebieden met weinig functiemenging en minder OV-voorzieningen is het andersom, hier zijn de autoparkeernormen hoger en de fietsparkeernormen lager.

Het uitgangspunt voor de gebiedsindeling is een verdeling in drie zones: A, B, en C. In zone A (centrumgebieden) is een hoge stedelijke dichtheid, bevinden zich veel verschillende functies op loop- of fietsafstand, en zijn goede OV-voorzieningen aanwezig. In deze zone is de openbare ruimte bovendien schaars. De focus ligt hier op lopen en fietsen, en de mogelijkheden voor autoparkeren zijn beperkt. Door hoge fietsparkeernormen, lage autoparkeernormen, en betaald parkeren voor auto's, stimuleren we fietsen en zorgen we dat het aantal auto's dat naar de centrumgebieden rijdt niet toeneemt.

In zone B (stedelijke gebieden) bieden we meer mogelijkheden voor de auto dan in de centrumgebieden. Ook hier is sprake van functiemenging, en zijn alternatieven voor de (eigen) auto aanwezig. Hoewel zone B ruimer is ingericht dan A, is ook hier de ruimte schaars. De autoparkeernormen zijn hoger dan in zone A. In de gebieden waar de druk op de openbare ruimte het grootst is, moet wel voor parkeren van de auto betaald worden. Daarnaast blijven goede fietsparkeervoorzieningen van belang, al zijn de fietsparkeernormen lager dan in zone A.

In zone C (suburbaan en buitengebied) is over het algemeen voldoende ruimte voor de verschillende vervoerswijzen. De autoparkeernormen, zijn hier hoger dan in de rest van de stad, en het uitgangspunt is dat er niet betaald hoeft te worden voor autoparkeren. Uitzonderingen hierop zijn echter mogelijk, bijvoorbeeld bij locaties die veel bezoek trekken. Hoewel in zone C meer ruimte is voor de auto, zijn ook hier fietsparkeernormen van toepassing om te zorgen voor voldoende fietsparkeerplaatsen.

Kenmerken van parkeergebieden

Gebied	Zone	Parkeer-norm	Betalen	Tarief	Venster-tijd
A	A1	A	betaald	+++	ma-zo
	A2	A	betaald	++	ma-za 9-23
B	B1	B	betaald	+	ma-za 9-21
	B1-a	B	betaald	+	ma-za 6-11
	B2	B	gratis	n.v.t.	n.v.t.
C	C1	C1	gratis	n.v.t.	n.v.t.
	C2	C2	gratis	n.v.t.	n.v.t.

In de module Aanpak parkeren openbare ruimte werken we uit of aanpassing van de bestaande zone-indeling wenselijk is. Uitgangspunt is dat we zoveel mogelijk de ABC-indeling zoals die is opgenomen in het Mobiliteitsplan 2040 aanhouden, maar afwijking is mogelijk. We werken in deze module uit aan welke kenmerken een gebied moet voldoen om de zone te wijzigen. We onderzoeken onder andere of het centrumgebied A1 met de groei van het aantal bezoekers moet worden uitgebreid, bijvoorbeeld door een aantal aanloopstraten die nu in A2-gebied liggen toe te voegen.

2.2 Parkeernormen

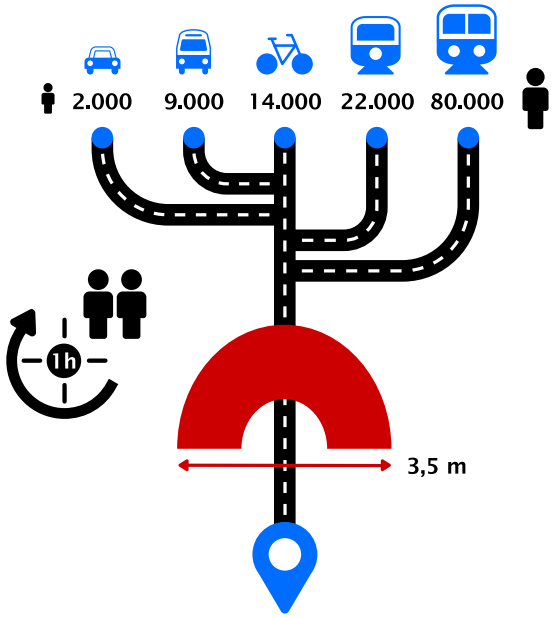
Utrecht heeft zowel parkeernormen voor auto's als voor fietsen. Autoparkeernormen zijn van oudsher gebaseerd op de (verwachte) vraag naar parkeerplaatsen bij een ontwikkeling, oftewel de parkeerbehoefte. Het uitgangspunt hierbij is dat er een minimum aantal parkeerplaatsen nodig is om te zorgen dat woningen, bedrijven, en overige ontwikkelingen aantrekkelijk en bereikbaar zijn voor bewoners en gebruikers. Factoren als locatie (ligging ten opzichte van het centrum), mate van stedelijkheid en functiemenging, en beschikbaarheid van alternatieven, spelen een belangrijke rol bij de vraag hoe groot de parkeerbehoefte is. Een lage parkeernorm is dus alleen mogelijk wanneer er voldoende alternatieven zijn (of gerealiseerd worden) voor de (privé-)auto.

In Utrecht zijn de autoparkeernormen, die de minimale parkeerbehoefte vertegenwoordigen, vanaf nu ook meteen de maximumnormen. De parkeercapaciteit is zowel van invloed op het aantal rijdende auto's als op het aantal stilstaande auto's. Met een maximumnorm voor parkeren voorkomen we dat de hoeveelheid autverkeer in de stad toeneemt. Iedere parkeerplaats is immers een potentiële bestemming voor een auto, en hoe meer parkeerplaatsen er zijn, hoe meer mensen zullen kiezen voor de auto in plaats van een ander vervoersmiddel. Doordat er minder ruimte nodig is voor parkeercapaciteit, zorgen we bovendien dat er meer ruimte overblijft voor andere functies, zoals wonen, spelen, en groen.

Op verschillende plekken in de stad wordt met een hoge dichtheid gebouwd. Dit kan er, zelfs bij toepassing van een lage autoparkeernorm, toe te leiden dat het aantal auto's in de stad groeit. Een lage autoparkeernorm leidt bij een groot aantal woningen immers alsnog tot een groot aantal parkeerplaatsen, terwijl die op veel plekken helemaal niet nodig zijn. In gebieden waar een hoog voorzieningenniveau is (of komt), en voldoende alternatieven zijn voor de (eigen) auto, is het daarom niet altijd nodig om het aantal autoparkeerplaatsen aan te leggen dat op grond van de parkeernormen vereist is. Hiermee voorkomen we een toename van het autoverkeer, en zorgen we dat er ruimte overblijft voor functies die bijdragen aan de kwaliteit van de openbare ruimte. Een aantal locaties waar dit voor geldt zijn eerder al aangewezen als maatwerklocaties, waar afwijking van de eis om autoparkeren (volledig) op eigen terrein te realiseren mogelijk is. Gezien de groei van de stad zal dit op steeds meer locaties gaan spelen. We vinden het daarom wenselijk om, in situaties waarin het vanwege de kenmerken van een gebied ende potentiële toename van het autoverkeer wenselijk of zelfs noodzakelijk is om minder parkeerplaatsen aan te leggen, de lijst met aangewezen maatwerklocaties uit te kunnen breiden. De reeds aangewezen maatwerklocaties zijn opgenomen in de module Parkeernormen.

Capaciteit toegangswegen

Aantal mensen per uur



Deze infographic geeft weer hoeveel personen er met verschillende vervoersmiddelen per uur over een weg van 3,5 meter breed kunnen reizen.

Bereikbaarheidsfonds
Voor het bepalen van de mobiliteitsbehoefte bij bouwontwikkelingen blijven we gebruik maken van het parkeernormeninstrument. Het gaat bij toepassing van de parkeernormen niet (meer) alleen om de aanleg van (auto-)parkeerplaatsen. Op locaties waar weinig autoparkeerplaatsen worden toegevoegd, vullen we de mobiliteitsbehoefte in met alternatieven. Dat kunnen alternatieven zijn voor de eigen auto, zoals extra fietsparkeerplaatsen, deelmobiliteit en MaaS-concepten. Ook alternatieve locaties voor autoparkeren zijn mogelijk, zoals parkeren op afstand, aan de rand van de wijk of zelfs aan de rand van de stad. Een belangrijk uitgangspunt is dan ook dat we op locaties waar we de mobiliteitsbehoefte invullen met alternatieven voor de (eigen) auto, niet zomaar de parkeernorm verlagen. Een ontwikkeling moet bereikbaar zijn voor bewoners en andere gebruikers, maar dat hoeft niet per se met een eigen auto te zijn.

Bij de grotere ontwikkellocaties is het uitgangspunt dat de betrokken ontwikkelaar(s) zelf een mobiliteitsconcept realiseren. In sommige gevallen kan gebruik van gemeentelijke voorzieningen (al dan niet via het bereikbaarheidsfonds) hier deel van uitmaken. Hierover worden dan maatwerkafspraken gemaakt. Omdat het bij individuele ontwikkelingen voor initiatiefnemers vaak niet realistisch of wenselijk is om zelf een mobiliteitsalternatief te realiseren, introduceren we een bereikbaarheidsfonds. Met het Bereikbaarheidsfonds dragen we bij aan de realisatie van voorzieningen voor parkeren op afstand en deelmobiliteit. Bij de realisatie van voorzieningen die individuele bouwplannen overstijgen, vinden we het belangrijk dat de gemeente de regie houdt. Het is van belang dat we als gemeente grip houden op de inzet en het gebruik van deze mobiliteitsalternatieven, ook wanneer de gemeente zelf niet de eigenaar is.

Zeker in en rond ontwikkelgebieden waar grote groei wordt voorzien, is het de bedoeling dat er ook grote gebiedsgerelateerde mobiliteitsvoorzieningen worden ontwikkeld, als onderdeel van het stadsbrede mobiliteitsconcept. Deze ontwikkelingen zijn dermate omvangrijk en nieuw dat voor het zekerstellen van deze ambities en de aansluiting op het gehele mobiliteitssysteem nodig is om nieuwe vormen van bekostiging te onderzoeken. Bij de uitwerking van de investeringsstrategie van de RSU en het Mobiliteitsplan wordt hier op ingegaan.

In gebieden waar we inzetten op een klein aantal parkeerplaatsen, en de parkeerbehoefte met alternatieven wordt ingevuld, kunnen we eigenlijk beter spreken van bereikbaarheids- of mobiliteitsnormen dan van parkeernormen. Het uitgangspunt hierbij is dat mobiliteit voor gebruikers gegarandeerd moet zijn, maar dat dit niet noodzakelijk betekent dat er mogelijkheid moet zijn voor het parkeren van een groot aantal (privé)auto's. Voor nu hebben we er echter voor gekozen om vast te houden aan de term parkeernormen, omdat dit een algemeen bekend principe is, en de systematiek (ook met invulling van mobiliteitsalternatieven) zich in het verleden bewezen heeft. We werken de nieuwe parkeernormen voor zowel fiets als auto en de werking van het Bereikbaarheidsfonds uit in de module Parkeernormen.

Beschikbaarheid van parkeerruimte en overige mobiliteitsvoorzieningen
Op dit moment zijn de parkeernormen vaak van invloed op wat er wordt gebouwd en in welke omvang er wordt gebouwd. Het uitgangspunt is dat parkeren zo veel mogelijk inpandig en verdiept wordt aangelegd. Het realiseren van autoparkeervoorzieningen is echter duur, zeker in ondergrondse garages, en daardoor niet altijd rendabel. Hierdoor kan het voor ontwikkelaars gunstiger zijn om vooral woningtypen te bouwen waarvoor de parkeernorm laag is, terwijl dit niet altijd wenselijk is. Tegelijkertijd zien we dat gebouwde parkeervoorzieningen na oplevering niet altijd optimaal worden gebruikt. We willen voorkomen dat parkeervoorzieningen worden gebouwd voor de leegstand. In de module parkeernormen beschrijven we hoe wij als gemeente voldoende grip willen houden op het gebruik van private parkeervoorzieningen.

Ontwikkelaars hebben de optie om er op sommige locaties voor te kiezen om (een deel van) de parkeerbehoefte anders in te vullen. Hieraan zijn wel voorwaarden verbonden. Een (gedeeltelijk) alternatieve invulling van de parkeerbehoefte is alleen mogelijk wanneer er voldoende alternatieven zijn voor de (privé-)auto, en kan alleen in gebieden waar betaald parkeren geldt, of waarvan besloten is dat er op korte termijn betaald parkeren ingevoerd wordt. Betaald parkeren voorkomt namelijk dat bewoners en gebruikers bij een beperkt aantal parkeerplaatsen alsnog in de openbare ruimte parkeren. Daarbij is goede communicatie van belang. Bewoners en gebruikers van nieuwbouwontwikkelingen komen in principe niet in aanmerking voor een parkeervergunning. Zij zijn hier echter vaak niet van op de hoogte en kloppen alsnog aan bij de gemeente als blijkt dat zij geen mogelijkheden hebben voor parkeren bij de eigen woning. We verplichten ontwikkelaars daarom om vooraf duidelijk te communiceren aan toekomstige bewoners en gebruikers over de mogelijkheden voor parkeren.

Fietsparkeernormen
Utrecht heeft sinds 2013 naast autoparkeernormen ook fietsparkeernormen. Voor fietsparkeren geldt immers net als voor auto's: hoe beter het parkeren is geregeld, hoe aantrekkelijker het is om de fiets te pakken. Daarnaast kunnen fietsparkeernormen eraan bijdragen dat fietsen netjes gestald worden, en niet overal lukraak worden neergezet. Het blijft echter een uitdaging om niet alleen bewoners, maar ook bezoekers (van bewoners, of van voorzieningen) te verleiden om gebruik te maken van (inpandige) fietsenstallingen. Bij fietsparkeernormen gaat het in de eerste plaats om capaciteit. Er moet voldoende ruimte zijn om fietsen te kunnen parkeren. Maar ook toegankelijkheid en kwaliteit zijn van belang. Een fietskelder die alleen bereikbaar is via een onhandige route, of waarbij je meerdere zware deuren door moet is bijvoorbeeld niet aantrekkelijk in het gebruik. Daarnaast is het van belang dat er voldoende ruimte is voor het stallen van bijzondere fietsen, bijvoorbeeld bakfietsen of fietsen met kinderzitjes, en dat er bij lang stallen (thuis en op kantoor) mogelijkheden zijn voor het opladen van e-bikes. Voor fietsparkeren hanteren we alleen minimumnormen. Iedere ontwikkelaar is vrij om extra fietsparkeerplaatsen aan te leggen. Aan fietsparkeerruimte hebben we voorlopig immers niet snel te veel.

Omdat mobiliteitsbehoeften in de loop van de tijd kunnen veranderen, zetten we in op het realiseren van flexibele parkeervoorzieningen, voor zowel fietsen als auto's. De flexibiliteit heeft niet alleen betrekking op aantallen en grootte van de parkeervoorzieningen (die bijgesteld moeten kunnen worden), maar ook op de mogelijkheid om fiets- en autoparkeerplaatsen in te kunnen zetten voor andere vervoersmiddelen (zoals brommobielen) of zelfs hele andere functies, als daar behoefte aan is.

2.3 Stads- en gebiedsgerichte aanpak

Het is onze ambitie om het fietsgebruik te stimuleren, en het autogebruik, ondanks de groei van de stad, niet verder te laten toenemen. Dit heeft implicaties voor de totale voorraad aan parkeerplaatsen in de stad. Als iedere parkeerplaats een potentiële bestemming is voor een auto, is iedere parkeerplaats immers ook (in potentie) van invloed op het aantal auto's in de stad. Toch is het te kort door de bocht om te stellen dat er geen nieuwe autoparkeerplaatsen mogen worden aangelegd. In plaats daarvan kijken we naar de (her)verdeling en spreiding van autoparkeerplaatsen in de hele stad, en naar efficiënter gebruik van de bestaande parkeercapaciteit. We zoomen dus niet langer (alleen) in op individuele ontwikkelingen, maar kijken naar het gebied en de stad als geheel. Een belangrijk uitgangspunt hierbij is dat we de groeiende vraag naar fietsparkeerplekken, zowel voor bewoners als voor bezoekers, juist wel willen faciliteren. Er bestaat bovendien een wisselwerking tussen aantallen en kwaliteit van auto- en fietsparkeerplaatsen. Voor autoparkeren betekent dit dat er op sommige locaties in de stad plaatsen kunnen worden opgeheven, die mogelijk op een andere plek weer terugkomen. Voor fietsparkeren kijken we juist naar mogelijkheden om de capaciteit stadsbreed uit te breiden. Om goed te kunnen sturen op auto- en fietsparkeercapaciteit is het noodzakelijk dat we duidelijk in beeld hebben om welke aantallen het gaat. Het is dan ook van belang dat we wijzigingen in capaciteit van openbare fiets- en autoparkeervoorzieningen goed vastleggen. De wijze waarop we dit doen nemen we op in de module Aanpak parkeren openbare ruimte.

Bij een aantal grote ontwikkellocaties, zoals de Merwedekanaalzone en de Cartesiusdriehoek, is op dit moment al sprake van een gebiedsgerichte aanpak voor parkeren. In deze gebieden is voor het geheel aan (toekomstige) woningen en overige functies bepaald wat de parkeervraag is, hoeveel parkeerplekken er op basis van de verwachte verkeersgeneratie maximaal kunnen worden aangelegd, en hoe het resterende deel van de parkeerbehoefte wordt ingevuld.

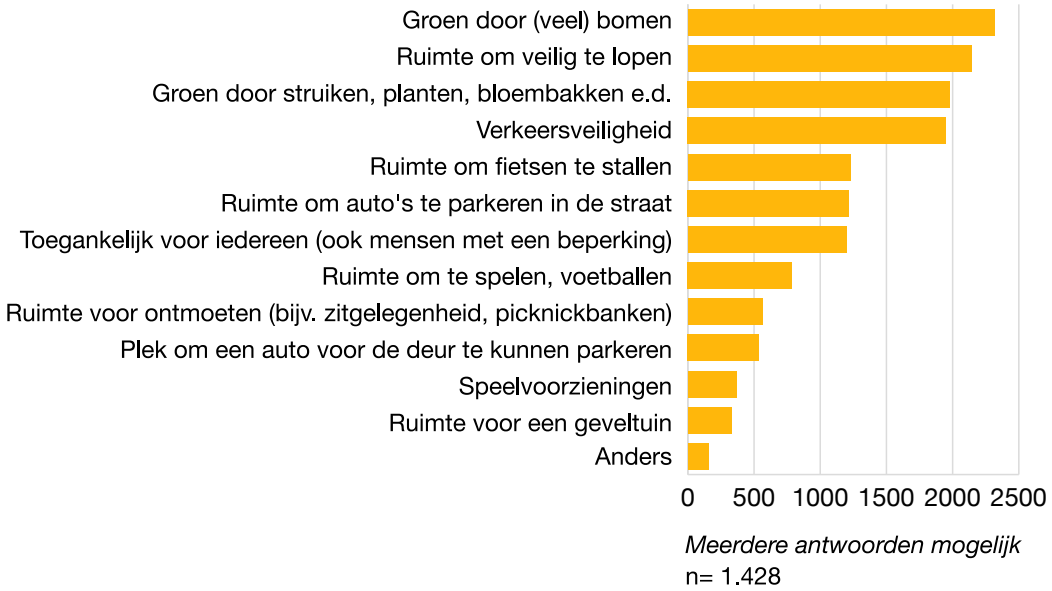
We willen deze aanpak ook gaan toepassen op de bestaande stad, omdat we met een gebiedsgerichte aanpak beter kunnen sturen op parkeercapaciteit. Dat betekent dat we, in eerste instantie in gebieden waar veel ontwikkelingen plaatsvinden, gaan inventariseren wat de huidige parkeercapaciteit is, voor zowel auto's als fietsen, wat de (verwachte) toekomstige parkeervraag wordt, en hoe we die parkeervraag op de beste manier kunnen invullen. Hierbij kijken we ook naar de wegcapaciteit van omliggende wegen. Tot nu toe wordt per ontwikkeling gekeken naar de fiets- en autoparkeernorm (en verkeersaantrekkende werking). Ontwikkelingen staan echter niet op zichzelf. Een gebiedsgerichte aanpak biedt de mogelijkheid om te kijken naar de gecombineerde effecten van ontwikkelingen in een gebied, en maken een integrale toepassing van parkeernormen mogelijk. Dit betekent bijvoorbeeld dat we per gebied fiets- en autoparkeervoorzieningen beter op elkaar kunnen afstemmen. Ook kunnen we bij ontwikkelingen beter kijken naar onbenutte parkeerruimte in het gebied, en nadenken over parkeeralternatieven die meerdere ontwikkelingen kunnen bedienen. In plaats van tien afzonderlijke ontwikkelaars, die allemaal een eigen deelautosysteem realiseren, kunnen we bijvoorbeeld nadenken over een deelhub en of MaaS-dienst die voor een groter gebied toegankelijk is. Dit biedt de mogelijkheid om betere en efficiëntere voorzieningen te realiseren. Het nieuw op te richten bereikbaarheidsfonds kan hier een rol bij spelen.

3. Kwaliteit openbare ruimte

Doordat de stad verdicht, wordt de druk op de openbare ruimte groter. De groei van de stad vraagt ons om slimmer en efficiënter om te gaan met de ruimte die we hebben. Er wonen, werken, en verblijven meer mensen in de stad, die meer ruimte vragen voor lopen en fietsen, maar ook behoefte hebben aan groen, speelvoorzieningen en ontmoetingsplekken. Doordat we in hoge dichtheden bouwen, wordt de openbare ruimte voor bewoners een steeds belangrijker onderdeel van hun leefomgeving. De nabijheid en kwaliteit van een mooi park wordt bijvoorbeeld belangrijker voor mensen die zelf geen tuin hebben. Bewoners stellen niet alleen meer eisen aan de openbare ruimte, maar willen ook graag zelf meedenken over een andere invulling, en zijn bereid hiervoor hun steentje bij te dragen, bijvoorbeeld door hun auto weg te doen en/of mee te zorgen voor onderhoud van aangelegde voorzieningen.

Uit Bewonerspanel Novemberpeiling 2018 – Wensen en gebruik openbare ruimte

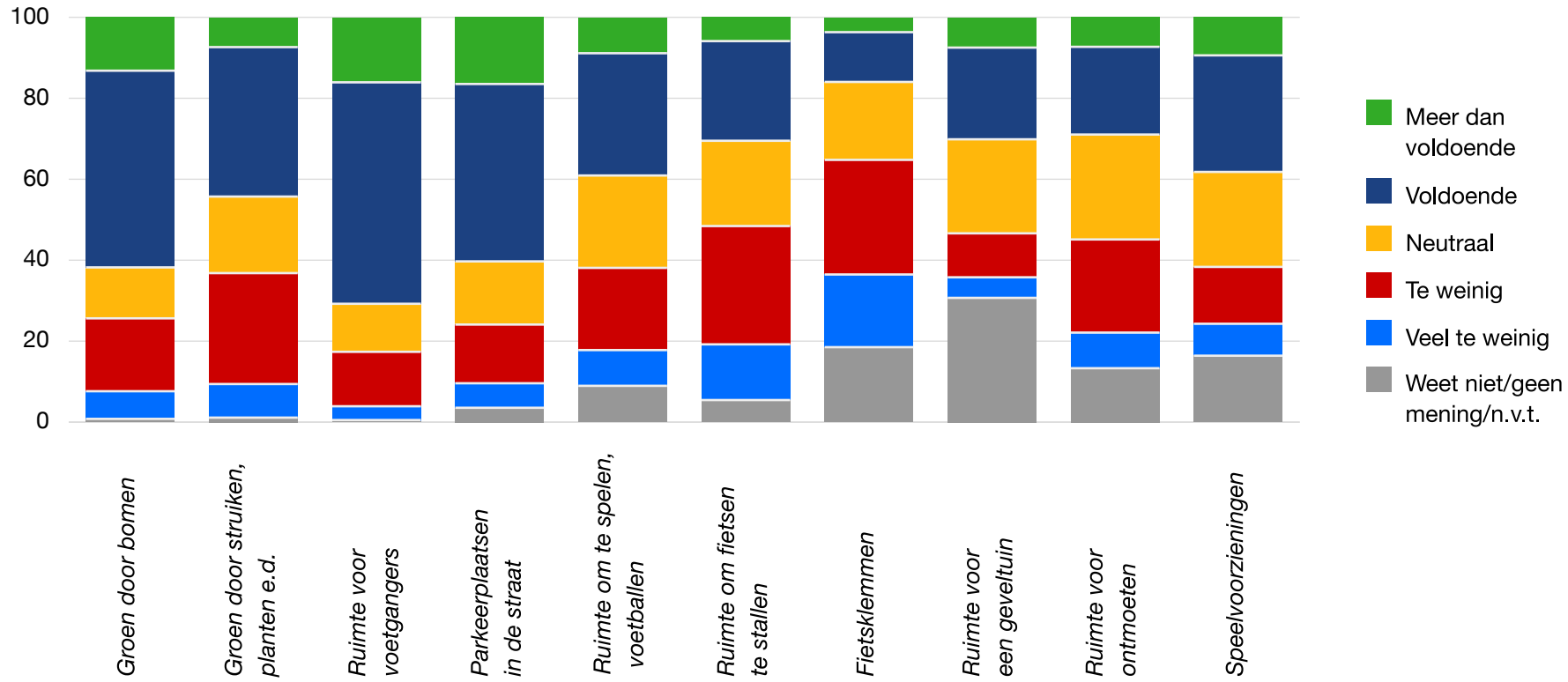
1. Welke van onderstaande mogelijkheden vindt u het belangrijkst in uw straat?



Meerdere antwoorden mogelijk
n= 1.428

Eind 2018 hebben we onder leden van het Bewonerspanel een peiling gehouden over de wensen en het gebruik van de openbare ruimte in de woonomgeving. Uit onderstaand diagram blijkt dat bewoners vooral behoefte hebben aan groen, en ruimte om veilig te kunnen lopen. Parkeerplaatsen voor fietsen en auto’s staan pas op plek vijf en zes.

2. Wat is uw oordeel over uw straat over de hoeveelheid…



Bron: Bewonerspanel Novemberpeiling 2018 – Wensen en gebruik openbare ruimte

3.1 Minder ruimte voor autoparkeren op straat, meer ruimte voor fietsen

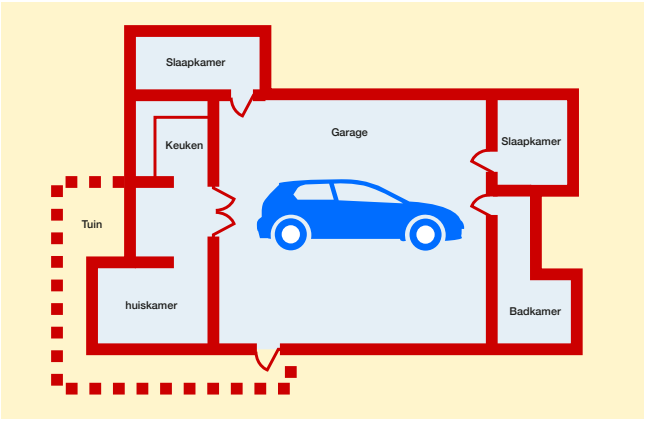
Verreweg de meeste geparkeerde fietsen en auto's staan in de openbare ruimte. Hoewel veel mensen het prettig vinden om dichtbij de woning of bestemming te parkeren, bieden straten vol stilstaande fietsen en auto's voor de meeste bewoners en bezoekers geen aantrekkelijke leef- of verblijfsruimte. In het Mobiliteitsplan 2040 is het uitgangspunt opgenomen dat de geparkeerde auto stap voor stap minder dominant wordt in het straatbeeld. Voor een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte is het wenselijk om zowel fietsen als auto's waar dat kan te verplaatsen naar inpandige parkeervoorzieningen. Met name voor auto's zit binnen de bestaande parkeercapaciteit nog veel ruimte. Op dit moment worden inpandige parkeervoorzieningen voor auto's niet optimaal benut. Dit geldt zowel voor gemeentelijke parkeergarages als voor private terreinen. Daarnaast hebben we parkeervoorzieningen aan de rand van de stad, die in de toekomst uitgebreid zullen worden. Er is dus mogelijkheid om auto's van straat te verplaatsen naar parkeergarages of P+R-terreinen aan de rand van de stad, en zo op straat ruimte te creëren voor andere functies, zoals groen en speelvoorzieningen. Op deze manier voorkomen we dat efficiënt gebruik van parkeerruimte leidt tot meer auto's in de stad. Dit sluit aan bij de uitkomsten van het bewonerspanel uit 2018, waarin is gevraagd naar wensen en behoeften voor inrichting van de openbare ruimte. Door auto's te verplaatsen ontstaan er bovendien meer mogelijkheden voor een klimaatbestendige inrichting van de openbare ruimte, en wordt het aantrekkelijker voor voetgangers en fietsers.

Het verplaatsen van auto's naar parkeergarages gebeurt op vrijwillige basis. We gaan niet actief parkeervergunningen voor de openbare ruimte intrekken, maar stimuleren bewoners en bedrijven om de overstap te maken door parkeren in garages aantrekkelijker te maken, en te laten zien wat bewoners terugkrijgen als er minder auto's in hun straat staan.

Ook fietsparkeren lossen we bij voorkeur op in inpandige stallingen. Omdat er niet overal mogelijkheid is om fiets- en autoparkeren inpandig te regelen, blijven we echter ook het parkeren op straat faciliteren. Op plekken waar fiets- en autoparkeren elkaar in de weg zitten, geven we zo veel mogelijk voorrang aan de fiets.

Verplaatsen van auto's naar parkeergarages en P+R-terreinen

Als we het hebben over parkeervoorzieningen maken we globaal onderscheid tussen langparkeerders en kortparkeerders. Onder langparkeerders verstaan we bewoners en bedrijven die in de stad wonen of gevestigd zijn, en voor het parkeren gebruik maken van een parkeervergunning of garage-abonnement. Met kortparkeerders bedoelen we bezoekers die incidenteel, en zonder parkeervergunning of abonnement hun auto parkeren.



Hoe zou ons huis eruit zien als we, zoals in de openbare ruimte nog vaak gebeurt, ons leven organiseren rondom de auto?

Zowel lang- als kortparkeerders parkeren, waar mogelijk, zoveel mogelijk in parkeergarages, of in transferia aan de rand van de stad. Dit geldt vooral in gebieden waar de ruimte op straat beperkt is, en de alternatieven voor parkeren goed op orde zijn. In de bestaande stad gaat het dan om de binnenstad en een aantal aangrenzende wijken. Hier zijn parkeergarages waar nog ruimte is, zowel publiek als privaat, en vanaf deze gebieden zijn P+R-locaties bovendien goed bereikbaar met OV of fiets.

Bij grotere gebiedsontwikkelingen, zoals de Merwedekanaalzone en Cartesiusdriehoek is het uitgangspunt vanaf de start dat parkeren niet of nauwelijks in de openbare ruimte plaats vindt. Omdat in deze gebieden ook de inpandige parkeerruimte beperkt is, zal een groot deel van het parkeren op afstand plaats vinden.

Parkeren op afstand
Tot nu toe hebben we ons bij parkeervoorzieningen aan de rand van de stad vooral gericht op kortparkeerders: bezoekers van de stad, en forenzen die hier werken. Met de groei van de stad ontstaat een noodzaak om ook voor andere doelgroepen parkeren op afstand te faciliteren. Hierbij richten we ons in de eerste plaats op bewoners. In de komende jaren wordt er een groot aantal woningen bijgebouwd. Deze nieuwe bewoners kunnen niet allemaal een auto kwijt in de stad. Een deel van hen zal, als zij een eigen auto aan willen houden, aan de rand van de stad parkeren. Dit is alleen haalbaar als het voor deze doelgroep ook aantrekkelijk is om aan de rand van de stad te parkeren.

Bewoners moeten 24/7 comfortabel, snel, en veilig van en naar de parkeerlocatie kunnen reizen. Ook de parkeervoorziening zelf moet aan bepaalde eisen voldoen met betrekking tot (sociale) veiligheid en gebruiksgemak, en bijvoorbeeld voldoende mogelijkheid bieden om (diverse typen) fietsen te stallen. Niet alleen nieuwe bewoners kunnen een plek krijgen in de P+R-voorzieningen aan de rand van de stad, ook bewoners van de bestaande stad kunnen hier terecht. Vooral in de binnenstad, waar de parkeerdruk hoog is en de ruimte beperkt, kan parkeren op afstand een goed alternatief zijn voor bewoners.

Naast bewoners blijven in de P+R-voorzieningen ook bezoekers en forenzen welkom. Voor deze doelgroepen kijken we echter ook naar mogelijkheden voor parkeren op afstand in de regio, dus buiten de gemeentegrenzen. Hiervoor is samenwerking met andere partijen in de regio noodzakelijk. Naast gebruiksgemak is tarief een belangrijk instrument waarmee we kunnen sturen op gebruik van P+R-voorzieningen. Voor alle doelgroepen geldt dat parkeren aan de rand van de stad goedkoper is dan parkeren in de stad. We werken de uitgangspunten voor P+R verder uit in de module Parkeren op Afstand.

Wat is een Mobiliteitsknooppunt?
Een mobiliteitsknooppunt is een (parkeer)voorziening waar we de overstap faciliteren tussen verschillende vervoermiddelen. Naast ruimte voor privé-auto's, fietsen, en deelmobiliteit, is er een goede aansluiting op het openbaar vervoer. We zetten in op een stapsgewijze ontwikkeling van kwalitatief hoogwaardige mobiliteitsknooppunten. Hierbij faciliteren we parkeren op afstand van woning, werk, of andere bestemming voor bewoners, forenzen, en bezoekers. Het gaat niet alleen om realiseren of beschikbaar stellen van parkeervoorzieningen. We voegen diensten en voorzieningen toe om de overstap van of naar een ander vervoersmiddel zo aantrekkelijk en drempelloos mogelijk te maken.

- **Regionale knooppunten:** Forenzen en bezoekers parkeren hun auto dicht bij hun vertrekpunt in de regio, en worden (voordat ze de ring van Utrecht benaderen) afgevangen op één of meerdere mobiliteitsknooppunten, met goede rechtstreekse OV-verbindingen.
- **Knooppunten bij de op- en afritten:** Bewoners parkeren hun auto in één van de transferia nabij de op- en afritten van de ring Utrecht. Om parkeren op afstand aantrekkelijk te maken, is snel en comfortabel voor- en natransport nodig tussen de parkeerlocatie en herkomst of besteming. Dat kan met OV of deelmobiliteit, maar bijvoorbeeld ook met de eigen fiets.
- **Mobiliteitshubs:** op OV- en andere knooppunten, maar ook in woongebieden wordt het deelaanbod de komende jaren fors uitgebreid, waarbij we toewerken naar een stadsbreed aanbod en samenhangend netwerk van deelmobiliteit, dat voor iedereen digitaal toegankelijk is.

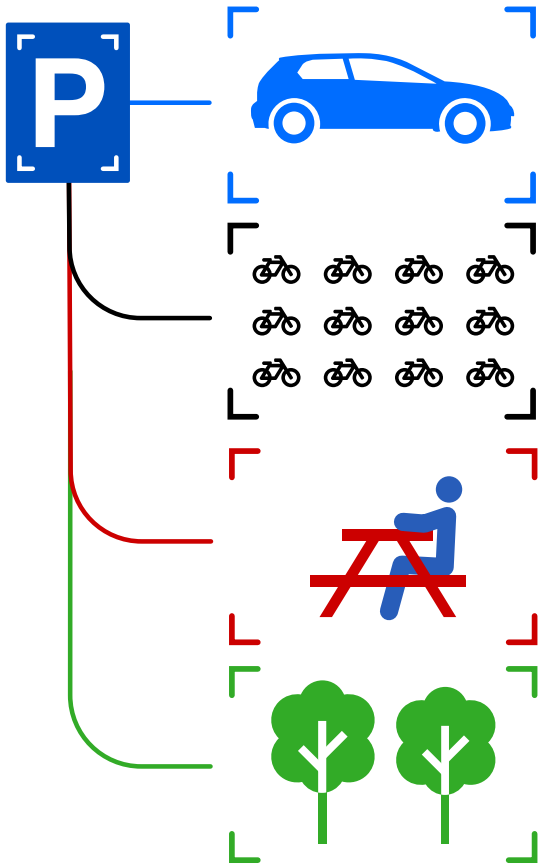
Laagdrempelige toegang knooppunten
Mobiliteitsknooppunten zijn alleen aantrekkelijk als de (digitale en fysieke) toegankelijkheid goed is geregeld, als de tarieven (relatief) laag zijn, en als het vervoer van en naar de transferia en mobiliteitshubs op orde is. Het uitgangspunt is dat reizigers de 'ketenreis', inclusief parkeervoorziening via dezelfde app kunnen plannen, boeken, en betalen.

In de module Parkeren op Afstand staan de noodzakelijke beleidsuitgangspunten om het systeem van parkeren op afstand in ring- en regiohubs te kunnen laten functioneren. Welke stappen door wie de komende jaren concreet moeten worden gezet om tot daadwerkelijke realisatie van het systeem te komen, staat in de bijlage bij deze module, de Routekaart Parkeren op Afstand.

Parkeergarages in en rond de binnenstad
De gemeente exploiteert een aantal parkeergarages in en rondom de binnenstad. Een aantal garages zijn alleen bestemd voor bewoners en bedrijven met een abonnement (belanghebbenden). De overige garages bieden naast abonnementhouders ook ruimte voor kortparkeren. Niet alle parkeergarages worden op dit moment optimaal benut. Dat geldt ook voor private parkeerterreinen bij bijvoorbeeld kantoren. We willen inpandige parkeerruimte die op dit moment leeg staat, en niet geschikt is voor andere doeleinden, slimmer en effectiever gebruiken voor autoparkeren. Hierbij kijken we ook naar dubbelgebruik. Private parkeerplaatsen bij kantoorpanden of voorzieningen met vergelijkbare openingstijden, kunnen buiten kantooruren bijvoorbeeld worden ingezet voor bewoners. Door betere benutting van parkeerruimte in garages kunnen parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden heringericht en worden gebruikt voor andere functies. We willen inpandig parkeren aantrekkelijk maken door in te zetten op flexibiliteit en gebruikersgemak. Hierbij denken we bijvoorbeeld aan combinatievergunningen, waarbij bewoners en bedrijven met een garageabonnement ook beperkt op straat, bij woning of bedrijfspand, kunnen parkeren. Daarnaast maken we de bezoekersregeling, waarbij bewoners voor 70 uur per kwartaal met korting parkeergeld kunnen betalen voor hun bezoek, ook geschikt voor gemeentelijke parkeergarages. We gaan de abonnementstarieven voor garageparkeren in en rond het centrum niet verlagen. In de module Aanpak parkeren openbare ruimte werken we uit hoe we parkeerders gaan verleiden om zo veel mogelijk te parkeren in garages, of aan de rand van de stad.

Fietsparkeren
Een efficiënter gebruik van autoparkeerplaatsen biedt een mooie kans om de ruimte die vrij komt in te zetten voor andere doeleinden. Gebouwde voorzieningen kunnen bijvoorbeeld worden gebruikt voor fietsparkeren. We onderzoeken ook voor fietsparkeren hoe ruimte efficiënter kan worden gebruikt, en zetten daarvoor onder andere in op verminderen van weesfietsen. In veel wijken is behoefte aan extra fietsparkeervoorzieningen, zowel op straat als inpandig. Dit geldt zowel voor centrumgebieden als voor de woonwijken. In vooroorlogse wijken, zoals Vogelenbuurt en Lombok, is inpandig vaak niet genoeg ruimte om fietsen te parkeren. Bewoners hebben hier last van, maar ook andere doelgroepen die in de wijk een fiets parkeren. In andere wijken, zoals Kanaleneiland en Overvecht is er wel mogelijkheid om inpandig fietsen te stallen, maar zijn er problemen met veiligheid of gebruiksgemak. Niet alleen bewoners vragen om uitbreiding en verbetering van fietsparkeermogelijkheden. Ook bedrijven hebben behoefte aan fietsparkeerruimte, bijvoorbeeld voor bezoekers.

Een ander punt is dat bestaande voorzieningen niet (voldoende) zijn uitgerust voor het stallen van 'bijzondere fietsen', zoals bakfietsen, elektrische fietsen, en speedpedelecs. Naast voldoende stallingsmogelijkheden voor reguliere fietsen, zijn maatwerkoplossingen en procedures nodig om parkeren van deze bijzondere fietsen te faciliteren in de hele stad. Hiermee zorgen we ervoor dat bewoners en bezoekers een goed alternatief hebben voor automobiliteit. Deze bijzondere fietsen zijn ook voor langere afstanden een goede vervanging voor de auto. We willen het gebruik van elektrische fietsen en bakfietsen daarom zoveel mogelijk faciliteren. In de module Fietsparkeren werken we dit verder uit. In deze module kijken we ook naar het parkeren van scooters en bromfietsen.



De ruimte die één auto inneemt, kan ook gebruikt worden voor het stallen van twaalf fietsen, een grote picknickbank, of twee bomen.

Opheffen autoparkeerplaatsen

Een beter gebruik van inpandige parkeerruimte maakt efficiënter gebruik van parkeercapaciteit mogelijk. In aanvulling hierop onderzoeken we hoe we de parkeerruimte op straat efficiënter kunnen inzetten, en zoekverkeer kunnen beperken. Door efficiëntere inzet van bestaande parkeercapaciteit houden we ruimte over op straat voor andere functies. Ook door het stimuleren van autodelen ontstaat ruimte op straat. Het is niet de bedoeling dat hierdoor extra auto's de stad in komen. De ruimte die vrijkomt door efficiënter gebruik van parkeercapaciteit en inzet op deelauto's, zetten we in voor lopen, fietsen, groen, verblijven, en spelen. We monitoren in de hele stad hoe hoog de parkeerbezetting is. In gebieden waar parkeerplaatsen over zijn, en opheffen van plekken dus geen effect heeft op het aantal (kort-) parkeerders of het aantal parkeervergunningen dat we uitgeven, geldt dat parkeerplaatsen zonder (financiële of fysieke) compensatie kunnen worden opgeheven. Een voorwaarde hierbij is de dat de vrijgekomen ruimte wordt ingezet voor verbetering van de leefbaarheid in de wijk. We betrekken bewoners bij de precieze invulling van de vrijgekomen ruimte.

Ook in wijken waar de druk op parkeerplaatsen hoog is, is behoefte om ruimte vrij te maken voor andere functies. Hierbij gaat het met name om de binnenstad en een aantal aangrenzende, vooroorlogse wijken, waar onder andere behoefte is aan extra groen op straat. Als in deze gebieden parkeerplaatsen worden opgeheven, betekent dat ook dat er minder auto's terecht kunnen. Parkeerders kunnen dan ergens anders parkeren, bijvoorbeeld in een garage, of kiezen voortaan voor fiets of OV, of voor een deelauto. Het verplaatsen van auto's naar parkeergarages gebeurt altijd op vrijwillige basis. Bewoners die een parkeervergunning hebben hoeven zich dus geen zorgen te maken dat de vergunning wordt ingetrokken.

Het opheffen van parkeerplaatsen is niet altijd op korte termijn haalbaar. Als in betaald parkeergebied parkeerplaatsen worden opgeheven, dan leidt dat bovendien tot een daling in parkeerinkomsten. Tot nu toe is dit vaak een struikelblok bij ambities om autoparkeren op straat te verminderen. Tegelijkertijd weten we dat minder autoparkeren in de openbare ruimte kan resulteren in andere economische of maatschappelijke baten. Het is niet altijd makkelijk om in geld uit te drukken wat het de stad oplevert om parkeerplaatsen op te heffen.

Toch is het nuttig om naar het bredere plaatje te kijken, zodat een goede financiële en maatschappelijke afweging kan worden gemaakt als de vraag voorligt om op een locatie parkeerplaatsen op te heffen. De mogelijkheden, voorwaarden, en daadwerkelijke kosten voor opheffen van parkeerplaatsen werken we verder uit in de module Aanpak parkeren openbare ruimte. In deze module brengen we ook in kaart in welke gebieden we zonder compensatie parkeerplaatsen kunnen opheffen (hierbij gaat het met name om woonwijken in B1-gebied), en hoe we in overige delen van de stad kunnen toewerken naar een vermindering van het aantal parkeerplaatsen op straat en een invulling van de vrijgekomen ruimte die bijdraagt aan de leefbaarheid in de stad. Het is ons streven om per jaar 1% van de parkeercapaciteit in betaald parkeergebied om te zetten naar andere functies.

Doelgroepen
Omdat ruimte schaars is, zetten we in op efficiënt gebruik. Het reserveren van parkeerplaatsen voor specifieke doelgroepen draagt hier niet aan bij. Ons uitgangspunt is dan ook dat we autoparkeerplaatsen in de openbare ruimte niet toewijzen aan specifieke gebruikers. Dit betekent bijvoorbeeld dat we geen nieuwe parkeerplaatsen reserveren voor alleen vergunninghouders. Voor gehandicaptenparkeerplaatsen (zowel algemeen als op kenteken), autodeelplekken, en elektrische oplaadplekken maken we een uitzondering. Voor deze doelgroepen worden wel parkeerplaatsen gereserveerd. Mensen met een beperking zijn voor hun mobiliteit in sommige gevallen afhankelijk van een auto, én van de mogelijkheid om dicht bij een bestemming te kunnen parkeren. Autodelen en elektrisch rijden willen we stimuleren, en dus faciliteren, omdat dit duurzame alternatieven zijn voor de eigen auto op fossiele brandstof.

3.2 Tegengaan overlast fiets- en autoparkeren

De overlast van geparkeerde fietsen is minder goed tegen te gaan dan overlast die door auto's wordt veroorzaakt. Aan een fiets is niet te zien wie de eigenaar is, waardoor waarschuwen niet goed mogelijk is. Ook beboeten bij verkeerd stallen is lastig omdat we hiermee mensen (die zich er vaak niet van bewust zijn dat ze hun fiets ergens niet mogen neerzetten) ontmoedigen om met de fiets naar de stad te komen. Daar waar het (ongestructureerd) parkeren van fietsen andere functies belemmert, zijn, in samenwerking met andere partijen, wel maatregelen nodig. Dit speelt bijvoorbeeld in de binnenstad, waar we de openbare ruimte aantrekkelijk willen houden voor voetgangers. Ons uitgangspunt is dat we alleen handhaven op hinderlijk of verkeerd gestalde fietsen in gebieden waar voldoende fietsparkeercapaciteit is. Niet alleen fietsen van bewoners en bezoekers kunnen leiden tot overlast. Dit geldt bijvoorbeeld ook voor bezorgfietsen van bedrijven.
Deze worden (tijdens openingstijden) vaak buiten gestald, in de buurt van het bedrijf, terwijl daar niet altijd de ruimte voor is. Ook hier zijn oplossingen nodig. In de module Fietsparkeren werken we uit welke oplossingen nodig zijn met betrekking tot voorzieningen voor en handhaving op fietsparkeren.

Fietsparkeren in de binnenstad, Beeldbank gemeente Utrecht.

Overlast van geparkeerde auto's
Wanneer bewoners overlast ervaren door een hoge autoparkeerdruk is parkeerregulering de enige oplossing. Wij kiezen voor betaald parkeren als reguleringsinstrument, en niet voor alternatieven zoals blauwe zones en vergunningparkeren. De openbare ruimte is van iedereen. Als die ruimte schaars is, vinden wij het vanzelfsprekend dat mensen ervoor moeten betalen als zij hun auto in de openbare ruimte stallen. Dat geldt niet alleen voor bezoekers, maar óók voor bewoners. Ook bewoners nemen immers schaarse ruimte in als zij hun auto (privébezit) op straat parkeren, waardoor die ruimte niet voor andere doeleinden kan worden gebruikt. Ten opzichte van andere vervoersmiddelen neemt een auto veel plek in beslag. Op één parkeerplaats kunnen, afhankelijk van het type rek, bijvoorbeeld wel 12 fietsen staan. Tegelijkertijd zien we dat een buurt er ook iets voor terug krijgt als parkeren betaald wordt. Vreemdparkeerders, die geen bestemming hebben in de wijk, worden geweerd, en bewoners worden gestimuleerd om na te denken over autobezit. Het resultaat is dat de parkeerdruk afneemt, waardoor er vaak ruimte overblijft, die bijvoorbeeld kan worden ingezet voor fietsparkeervoorzieningen, of extra groen en speeltoestellen.

In een blauwe zone kan weliswaar niet onbeperkt worden geparkeerd, maar is het parkeren wel gratis. Dit sluit niet aan bij ons uitgangspunt dat parkeerders zelf de kosten dragen voor parkeerregulering. In geval van vergunningparkeren betalen parkeerders via de parkeervergunning wel voor het parkeren. Het reserveren van parkeerplaatsen voor bewoners en andere belanghebbenden draagt echter niet bij aan efficiënt gebruik van parkeercapaciteit. Juist in gebieden waar de druk op de openbare ruimte groot is, is het belangrijk om efficiënt met die ruimte om te gaan.

Links geldt betaald parkeren, rechts op het moment dat deze foto werd genomen (nog) niet (gemeente Utrecht).

Betaald parkeren is van oudsher een effectief middel om op lokaal niveau parkeeroverlast tegen te gaan. Wanneer in een wijk overlast wordt ervaren door een hoge parkeerdruk, is het aan de bewoners en bedrijven in die wijk om te bepalen of er betaald parkeren moet worden ingevoerd. Zij kunnen hun stem kenbaar maken via een draagvlakmeting.

In sommige gevallen is een draagvlakmeting echter geen uitkomst, bijvoorbeeld in gebieden waar geen of weinig woningen zijn en een beperkt aantal bedrijven of organisaties is gevestigd. Dit geldt bijvoorbeeld voor sportverenigingen aan de rand van de stad. Hier maken we maatwerkafspraken met de belanghebbenden. Ook in andere gebieden met een uniek karakter, zoals bijvoorbeeld de woonboulevard, zijn maatwerkafspraken mogelijk, zowel wat betreft de procedure voor invoering van betaald parkeren, als de invulling daarvan (bijvoorbeeld met afwijkende venstertijden). De invoering van betaald parkeren kan naast het tegengaan van parkeeroverlast ook bijdragen aan een beperking van het autoverkeer, en is daarmee een belangrijke randvoorwaarde voor de verdere verdichting van de stad. Op een aantal ontwikkellocaties is beperking van het autoverkeer noodzakelijk om (grote aantallen) woningen te kunnen bouwen. In deze gebieden kan zonder draagvlakmeting betaald parkeren worden ingevoerd. Dat geldt ook voor de gebieden die grenzen aan deze ontwikkellocaties. Voorwaarde hierbij is wel dat wordt aangetoond dat invoering van betaald parkeren noodzakelijk is om de hoeveelheid verkeer die de stad in komt te beperken.

Ook rondom mobiliteitsknooppunten is het in sommige gevallen wenselijk om (zonder draagvlakmeting) betaald parkeren in te kunnen voeren. Parkeerders kunnen anders te makkelijk uitwijken naar omliggende gebieden en daar parkeeroverlast veroorzaken, terwijl de parkeerplaatsen in een mobiliteitsknooppunt leeg blijven staan. Bij de invoering van betaald parkeren houden we rekening met bestaande bewoners en bedrijven, en faciliteren we waar mogelijk het bestaande autobezit. Dat betekent dat bestaande bewoners en bedrijven bijvoorbeeld meer parkeervergunningen kunnen aanvragen dan bewoners en ondernemers die zich nieuw in het gebied vestigen. Als we zonder draagvlakmeting betaald parkeren invoeren, wordt de buurt bovendien daarbij betrokken en kunnen belanghebbenden meepraten over onder andere venstertijden en mobiliteitsalternatieven.

Het uitgangspunt bij de invoering van betaald parkeren is dat het doel de procedure bepaalt. Wanneer het doel is om parkeeroverlast tegen te gaan beslissen bewoners en bedrijven via een draagvlakmeting of er betaald parkeren wordt ingevoerd. Wanneer het gaat om een wijk- of gebiedsoverstijgend belang, en betaald parkeren als doel heeft om de hoeveelheid autoverkeer in de stad te stabiliseren, of het gebruik van een nabijgelegen transferium te bevorderen, houden we geen draagvlakmeting, maar beslist de buurt wel mee over de precieze invulling van betaald parkeren. De procedure voor invoering van betaald parkeren (met en zonder draagvlakmeting) wordt uitgewerkt in de module Aanpak betaald parkeren.

Onveilige situaties

Parkeeroverlast heeft niet alleen als gevolg dat het moeilijk is om een parkeerplaats te vinden, maar kan ook leiden tot (verkeers-)onveilige situaties. Als de parkeercapaciteit beperkt is, neemt het risico op foutparkeren toe. In een aantal vooroorlogse wijken nemen geparkeerde auto's zoveel plek in dat er onvoldoende ruimte overblijft voor voetgangers en fietsers, en straten soms niet goed bereikbaar zijn voor de hulpdiensten. Hier wordt aan twee kanten van de weg geparkeerd, terwijl de rijbaan daar te smal voor is, of staan auto's met twee wielen op de stoep, waardoor de doorgang voor voetgangers gehinderd wordt. Op sommige plekken leiden op straat geparkeerde fietsen tot zodanig onveilige situaties dat handhaving moet worden ingezet om nood- en hulpdiensten de ruimte te geven die noodzakelijk is. Ook kunnen geparkeerde fietsen ertoe leiden dat het zicht op de weg verslechtert. We onderzoeken welke maatregelen we (tijdelijk en structureel) kunnen nemen om de veiligheid voor iedereen te waarborgen. Een gevolg hiervan is dat dit vrijwel altijd ten koste zal gaan van de (toch al krappe) parkeercapaciteit. We werken dit punt uit in de module Aanpak parkeren openbare ruimte.

4. Stimuleren duurzame(re) vormen van mobiliteit

Utrecht wil voor iedereen een aantrekkelijke en gezonde stad zijn. Lopen en fietsen is niet alleen gezond voor voetganger en fietser zelf, maar hebben bovendien geen nadelige gevolgen voor de omgeving. We stimuleren met ons parkeerbeleid gezonde alternatieven voor automobiliteit, bijvoorbeeld door ervoor te zorgen dat voetgangers zo min mogelijk hinder ondervinden van geparkeerde auto's en fietsen, maar ook door uitbreiding en verbetering van fietsparkeervoorzieningen. Daarnaast stimuleren we elektrisch rijden, omdat dit een positieve bijdrage levert aan de luchtkwaliteit en het klimaat.
Tot slot stimuleren we het delen van mobiliteit omdat dit een positief effect heeft op het aantal auto's in de stad, het autogebruik, en het totale ruimtebeslag van mobiliteit.

4.1 Fiets

Utrecht heeft de ambitie om wereldfietsstad te worden. Naast voordelen voor gezondheid van zowel de fietser zelf als de omgeving, nemen (zowel stilstaande als bewegende) fietsen veel minder ruimte in dan auto's. Bij het faciliteren van parkeren staat de fiets dan ook op nummer één. Ons uitgangspunt is dat een fiets altijd dichter bij bestemming of woning kan worden geparkeerd dan een auto. Dit geldt zowel bij bouwontwikkelingen als in de bestaande stad. Hiervoor is het van belang dat in de hele stad de fietsparkeervoorzieningen op orde zijn, zowel met betrekking tot capaciteit als met betrekking tot kwaliteit en toegankelijkheid, waarbij we ook aandacht hebben voor niet-standaard fietsen.

Hoewel we fietsen willen stimuleren door goed, en gratis of goedkoop fietsparkeren te faciliteren, geldt ook voor fietsen dat ze ruimte innemen. Op plekken waar de ruimte schaars is en waar dagelijks vele fietsen worden gestald, met name in de binnenstad en in het stationsgebied, streven we daarom naar een zo efficiënt mogelijk gebruik van de beschikbare fietsparkeercapaciteit. Dit doen we onder andere door te sturen op fietsparkeerduur, bijvoorbeeld door tariefstelling. In de fietsenstallingen in het centrum kan bijvoorbeeld de eerste 24 uur gratis worden geparkeerd, maar daarna moet voor het stallen een klein bedrag worden betaald. We gaan onderzoeken hoe we ook op andere manieren, en afhankelijk van de locatie in de stad, op fietsparkeerduur kunnen sturen. Daarnaast willen we onderzoeken hoe we, bijvoorbeeld door inzet van fietsparkeervakken, dubbelgebruik mogelijk kunnen maken, zodat we de ruimte op momenten waarop er minder fietsen worden gestald ook voor andere doeleinden kunnen inzetten.

Fietsenstallingen

Vooral in de binnenstad en in het stationsgebied nemen geparkeerde fietsen veel ruimte in beslag. Veel fietsen staan de hele dag stil. We onderzoeken hoe we parkeerruimte voor fietsen efficiënter kunnen gebruiken en welke mogelijkheden er zijn voor deelfietssystemen. Waar mogelijk focussen we op inpandig stallen van fietsen, maar daarnaast kijken we ook naar stallen op straat. Hier hoort een visie bij over hoe we, met name langparkeerders kunnen verleiden gebruik te maken van inpandige stallingen. Eén van de punten waar we ons op richten is een kwalitatieve verbetering van bestaande fietsenstallingen. Een aantrekkelijke stalling is schoon, licht, makkelijk in gebruik, en heeft aanvullende voorzieningen. We werken dit uit in de module Fietsparkeren.

4.2 MaaS en deelmobiliteit

Het grootschalig delen van mobiliteit heeft veel positieve effecten. Autodelen heeft niet alleen een gunstig effect op de parkeerdruk in de stad, maar ook op de luchtkwaliteit. Hoe meer mensen autodelen, hoe minder auto's er zijn. Voor de meeste autodelers geldt bovendien dat zij selectiever en bewuster gebruik maken van de auto. Daarnaast zijn deelauto's gemiddeld nieuwer, en dus schoner dan privé-auto's, en vaker elektrisch. Ook voor deelfietsen willen we ruimte bieden. Deel (e-/bak-) fietsen kunnen bovendien het aantal autoritten van bewoners in de stad verminderen of een aantrekkelijk alternatief bieden voor mensen die Utrecht bezoeken.

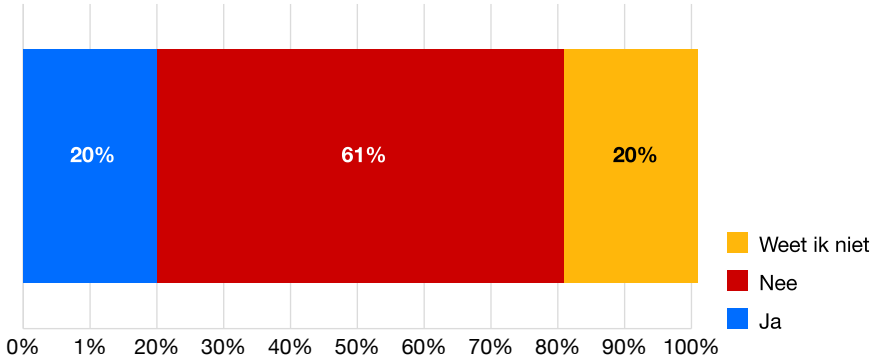
Deelauto's

In Utrecht staan in totaal ruim 4.000 deelauto's. Hiermee heeft Utrecht het grootste aantal deelauto's per 100.000 inwoners. Uit onderzoek van het Planbureau voor de Leefomgeving blijkt dat ruim 30% van de autodelers een eigen auto weg doet of geen (extra) auto aanschaft. Gemiddeld rijden autodelers 15 tot 20 procent minder dan voordat ze gingen autodelen. Autodelers maken bovendien minder korte ritten, slechts 10 procent van de ritten in een deelauto is korter dan 5 kilometer, tegenover een landelijk gemiddelde van 30 procent.

Uit een enquête die wij hebben gehouden onder bewoners met een parkeervergunning blijkt dat 20% van de respondenten ervoor open staat om de eigen auto op termijn te vervangen door een deelauto. Nog eens 20% van de respondenten gaf aan dat ze niet weten of ze hier voor open staan. Een eigen auto kan, afhankelijk van het gebruik, veel voordelen hebben. Maar dat geldt omgekeerd voor een deelauto net zo goed. Afhankelijk van de deelauto-aanbieder en de kosten voor de eigen auto, is een deelauto bij weinig gebruik al snel goedkoper. Daarnaast hebben we vanuit het parkeerbeleid mogelijkheden om deelautogebruik aantrekkelijker te maken. Veel commerciële deelauto's hebben bijvoorbeeld een vaste, eigen parkeerplaats, waardoor het bij thuiskomst nooit nodig is om een plek te zoeken. Dit is zeker in gebieden waar de parkeerdruk hoog is een toegevoegde waarde. En naarmate meer mensen van deelauto's gebruik gaan maken, zal het aantal plekken en daarmee de beschikbaarheid toenemen. De kans dat er altijd een beschikbare deelauto dichtbij is, wordt daarmee steeds groter. Wij, maar ook commerciële partijen, experimenteren hierbij ook met de ontwikkeling van 'buurthubs' op verschillende plekken in de stad, waarbij verschillende vormen van deelmobiliteit beschikbaar zijn. In de Grifthoekgarage is al een dergelijke hub door de gemeente ontwikkeld. Deze buurthubs zullen met name gefocust zijn op gebruik door buurtbewoners, maar ook bezoekers en werknemers kunnen hier gebruik van maken. In elke buurthub zal het aanbod afgestemd worden op de behoeftes van de buurt.

We onderzoeken ook hoe we particulier autodelen aantrekkelijker kunnen maken, bijvoorbeeld door een bredere toepassing van de parkeervergunning voor particulier autodelen, en voorrang op de wachtlijst voor een parkeervergunning voor bewoners die particulier een auto delen. Dit komt aan bod in de module Aanpak parkeren openbare ruimte.

Staat u ervoor open om uw auto op termijn te vervangen voor een deelauto? (uit onderzoek parkeervergunninghouders)



Bron: Onderzoek parkeervergunninghouders, afdeling Onderzoek, gemeente Utrecht

Wat zijn voor u redenen om geen gebruik te maken van een deelauto?

n= 850

Bron: Onderzoek parkeervergunninghouders, afdeling Onderzoek, gemeente Utrecht

Bij bouw- en gebiedsontwikkelingen is veel aandacht voor MaaS-concepten en autodelen. We geven hier ruimte voor door in betaald parkeergebied ruime mogelijkheid te bieden een deel van de autoparkeerbehoefte op te lossen met deelmobiliteit. Ook in de bestaande stad kunnen deze ontwikkelingen een grote rol gaan spelen. Hoe minder mensen een eigen auto bezitten, hoe meer ruimte er over blijft voor andere functies in de openbare ruimte. Hierbij kijken we niet alleen naar deelauto's, maar ook naar andere vormen vaan deelmobiliteit. Vooral bakfietsen en elektrische fietsen kunnen, voor kortere afstanden, een goed alternatief zijn voor de auto. We stimuleren en faciliteren initiatieven op het gebied van MaaS en deelmobiliteit, bijvoorbeeld door voordelen te bieden met betrekking tot parkeervergunningen. Hoewel er veel ontwikkelingen zijn op dit terrein bestaat het ultieme MaaS-concept nog niet. Het is daarom belangrijk om ruimte te bieden voor experimenten, waarbij we kunnen leren en concepten verder kunnen ontwikkelen.

Mobility as a Service (MaaS)
MaaS gaat over een verschuiving in mobiliteit, waarbij mensen niet langer betalen voor het bezit van vervoermiddelen, maar voor het gebruik ervan. Een MaaS-dienstverlener biedt op maat gemaakte reismogelijkheden aan zijn klanten, zodat zij een zorgeloze reis van deur-tot-deur kunnen maken met bijvoorbeeld (een combinatie van) deelauto's, deelfietsen en openbaar vervoer. Deze omslag van bezit naar het gebruik van vervoermiddelen kan zorgen voor een efficiëntere benutting van vervoermiddelen, waardoor er minder vervoermiddelen nodig zijn en het totale ruimtebeslag afneemt.
We verwachten daarnaast dat MaaS kan bijdragen aan een efficiënter en robuuster mobiliteitssysteem, doordat het kan helpen bij het verminderen van drukte en een verschuiving richting duurzamere vervoerswijzen.

4.3 Elektrisch rijden

Elektrische auto's hebben geen uitstoot en dragen zo bij aan een verbetering van het klimaat en de luchtkwaliteit. We stimuleren het gebruik van elektrische auto's door opladen te faciliteren. De aanleg van oplaadpalen in de openbare ruimte kan er, vooral in gebieden met een hoge parkeerdruk, toe leiden dat de parkeermogelijkheden voor niet-elektrische auto's afnemen. Het is niet zo dat de aanleg van laadpalen leidt tot een groter aantal auto's in de stad (een elektrische auto vervangt immers een fossiele auto), maar doordat er voor fossiele auto's minder parkeerplaatsen beschikbaar zijn, zullen deze parkeerders soms iets verder weg moeten parkeren. Het is de verwachting dat er in 2025 minimaal 5.000 publieke laadpunten nodig zijn, en in 2030 minimaal 10.000. Waar mogelijk willen we laadpalen zo veel mogelijk realiseren in parkeergarages. Hierbij is brandveiligheid uiteraard een belangrijk aandachtspunt. Ook door in te zetten op efficiënt gebruik van laadpalen, en alleen laadpunten bij te plaatsen als de bestaande laadplekken overbezet zijn, willen we het effect op de parkeerdruk op straat echter zo veel mogelijk beperken.

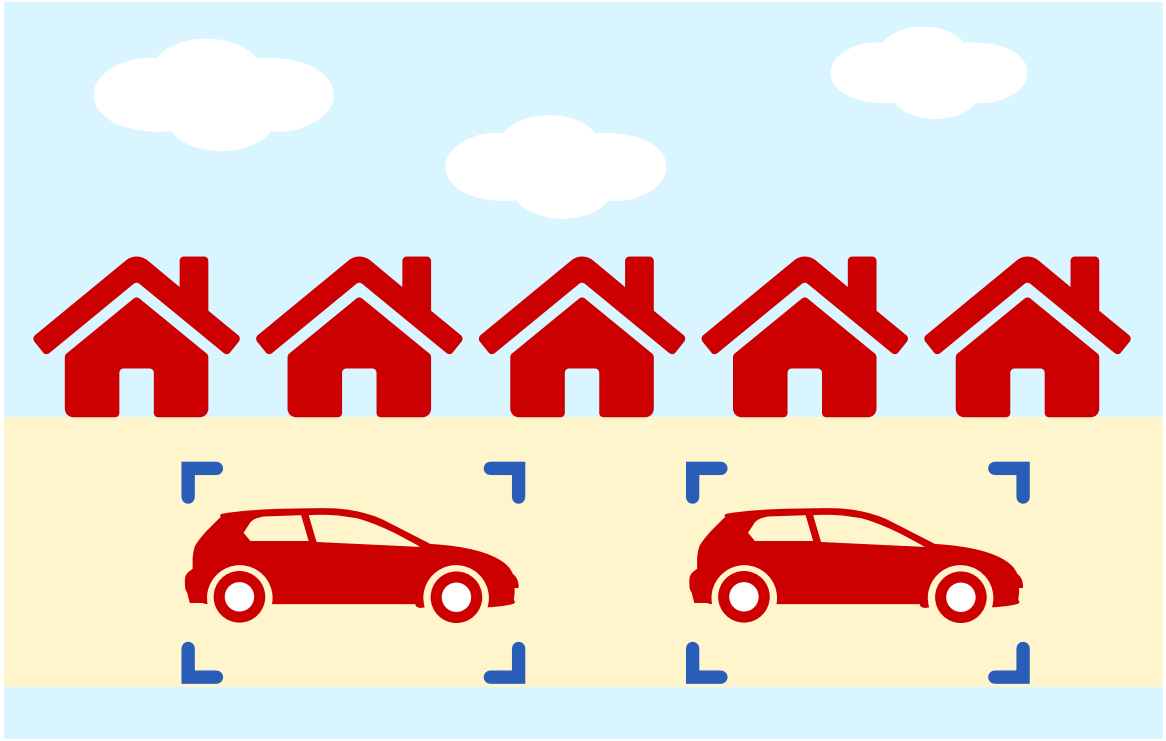
Om het gebruik van schone voertuigen te stimuleren, passen we tariefdifferentiatie toe voor zowel parkeervergunningen als kortparkeren, zodra dit landelijk geregeld is. We gaan dit niet alleen op straat doorvoeren maar ook in de gemeentelijke parkeergarages. Hiermee willen we ook voor elektrisch rijders het parkeren in garages aantrekkelijker maken. Uiteraard houden we hierbij de veiligheid goed in het oog. Zoals het er nu naar uitziet is er straks de mogelijkheid om een onderscheid te maken in twee typen: auto's met en auto's zonder uitstoot. Dat betekent dat elektrische auto's minder betalen voor het parkeren dan auto's op fossiele brandstof. Daarnaast onderzoeken we of we door het bieden van voordelen met betrekking tot parkeervergunningen elektrisch rijden verder kunnen stimuleren. Dit kunnen we bijvoorbeeld doen door in gebieden waar beperkt ruimte is voor uitgifte van een tweede parkeervergunning op adres alleen nog tweede vergunningen uit te geven voor elektrische auto's. In de module Aanpak parkeren openbare ruimte werken we dit verder uit.

Beeldbank gemeente Utrecht.

5. Rechtvaardige verdeling van parkeerruimte

Parkeerregulering heeft niet alleen betrekking op het doseren van het aantal (geparkeerde) auto's in de stad, maar gaat ook over de verdeling van schaarse parkeerruimte.

Autobezit en -gebruik is voor iedereen een persoonlijke keuze. Wij kunnen als gemeente niet bepalen voor wie het gebruik van de auto een noodzaak is, en voor wie luxe. Bij de verdeling van parkeerruimte kijken we dan ook niet naar de motieven voor het autogebruik. De enige uitzondering hierop zijn mensen die voor hun mobiliteit afhankelijk zijn van een auto, zoals mensen met een beperking.



5.1 Toegankelijkheid

We vinden het belangrijk dat de stad voor iedereen bereikbaar en toegankelijk is. Mensen met een beperking, die in veel gevallen voor hun mobiliteit afhankelijk zijn van een auto, moeten altijd in de stad terecht kunnen. Dat geldt ook voor mensen die een auto nodig hebben voor het uitvoeren van werkzaamheden, zoals verhuizers of aannemers die met zware materialen moeten sjouwen. Het is onze ambitie om autoparkeren zo veel mogelijk uit de openbare ruimte te halen. Hierbij moeten we echter goed in de gaten houden wat de consequenties zijn voor de doelgroepen voor wie het noodzakelijk is om dicht bij een bestemming te kunnen parkeren. Waar nodig realiseren we bijvoorbeeld extra gehandicaptenparkeerplaatsen en laad- en losplekken. Daarnaast kijken we hoe we met slimme technologie kunnen zorgen dat deze plekken goed vindbaar zijn, en beschikbaar blijven voor de doelgroep waarvoor ze zijn aangelegd.

Voor mensen die beschikken over een gehandicaptenparkeerkaart geldt dat parkeren in de openbare ruimte in principe gratis is en blijft, omdat veel mensen met een beperking niet de mogelijkheid hebben om van een ander vervoersmiddel gebruik te maken. Zij zijn voor hun mobiliteit afhankelijk van een auto, en hebben die auto nodig om actief mee te kunnen doen in de samenleving.

Als het gaat om mensen met een beperking kijken we niet alleen naar autoparkeervoorzieningen, maar ook naar mogelijkheden voor het parkeren van fietsen, bijvoorbeeld door te onderzoeken of we speciale stallingsplekken kunnen realiseren voor mensen met een beperking in de gemeentelijke fietsenstallingen en aan de randen van het voetgangersgebied. In de module Parkeren en toegankelijkheid werken we uit hoe we de stad voor verschillende doelgroepen toegankelijk willen houden.

Beeldbank gemeente Utrecht.

5.2 Parkeervergunningen en rayons

Het betaald parkeergebied in Utrecht is opgedeeld in parkeerrayons. Bewoners en bedrijven die in de stad zijn gevestigd kunnen, als zij aan specifieke voorwaarden voldoen, één of meer parkeervergunningen krijgen, waarmee tegen een sterk gereduceerd tarief 24/7 in het eigen rayon kan worden geparkeerd. In een aantal rayons is de vraag naar parkeervergunningen groter dan het aanbod, waardoor een wachtlijst is ontstaan.

Een deel van de bewoners en bedrijven in de stad kan relatief goedkoop voor de deur parkeren, terwijl andere bewoners en bedrijven die mogelijkheid niet hebben (omdat ze niet voldoen aan de voorwaarden voor vergunningverlening of omdat ze nog niet voor een vergunning aan de beurt zijn).

Het huidige parkeervergunningenstelsel is gericht op bewoners en bedrijven die continu van een auto gebruik maken, en faciliteert het eigen autobezit. Bewoners en bedrijven die zelf geen auto bezitten, maar wel af en toe een auto willen gebruiken, zijn hierdoor relatief duur uit voor parkeren. Daarnaast geldt ook dat bewoners die autoparkeerplaatsen tijdelijk voor iets anders willen gebruiken, bijvoorbeeld om in de zomer een ontmoetingsplek te creëren, duur uit zijn in vergelijking met de kosten voor een parkeervergunning.

We willen toe naar een vergunningensystematiek die de beschikbare parkeercapaciteit eerlijker onder bewoners en bedrijven verdeelt, en waarbij vergunninghouders die meer gebruik maken van parkeervoorzieningen dus ook meer betalen. Dit kan in sommige, drukke, delen van de stad betekenen dat bewoners en bedrijven in de toekomst niet meer automatisch in aanmerking komen voor een parkeervergunning die 24/7 geldig is, en een deel van de tijd elders moeten parkeren. We denken hierbij bijvoorbeeld aan vergunningen in de vorm van een urentegoed, eventueel met de mogelijkheid om ongebruikte uren door- of terug te verkopen. Een andere optie is een combinatievergunning die op specifieke momenten geldig is op straat en op overige tijden het recht geeft om in een garage te parkeren. In de module Aanpak parkeren openbare ruimte werken we dit verder uit. Ook nemen we in deze module op hoe we tijdelijk gebruik van parkeercapaciteit voor initiatieven die bijdragen aan de leefbaarheid in de wijk beter kunnen faciliteren.

Beperken zoekverkeer vergunninghouders

De huidige indeling in parkeerrayons heeft voor- en nadelen. In onze communicatie is het handig om te kunnen verwijzen naar vaststaande gebieden: vergunninghouders weten precies waar ze wel en niet mogen parkeren met hun parkeervergunning, en we kunnen per gebied precies aangeven wat de parkeerdruk is, en of er wachtlijsten zijn voor een parkeervergunning. Er zijn echter ook nadelen.

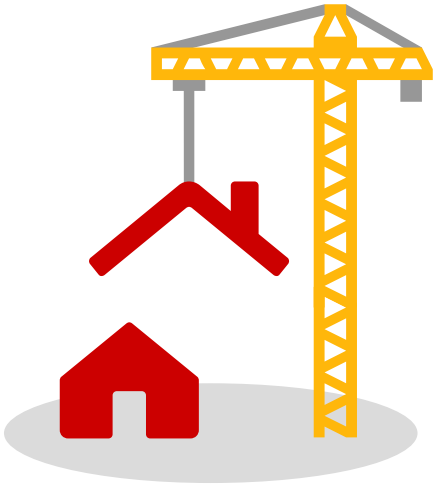
Hoewel een parkeervergunning nooit de garantie of het recht geeft dat er (altijd) een beschikbare parkeerplaats is in het rayon (laat staan dicht bij de woning), vinden wij dat bewoners en bedrijven die een parkeervergunning hebben een redelijke kans moeten hebben om, zonder lang te zoeken, in hun eigen parkeerrayon een plek te kunnen vinden. Vergunninghouders die aan de rand van een rayon wonen, ervaren vaak meer moeite om een plek te vinden dan bewoners en bedrijven die midden in een parkeerrayon gevestigd zijn, omdat zij maar één kant op kunnen zoeken. Wijzigingen in verkeerssituatie of parkeerareaal kunnen er bovendien toe leiden dat bewoners veelvuldig moeten omrijden bij het zoeken naar een plek, of dat ze geen gebruik kunnen maken van parkeerplaatsen die het dichtst bij hun woning liggen (omdat die plekken bij een ander rayon horen). Het verschil in parkeerdruk kan erg groot zijn tussen aangrenzende rayons, waardoor de ene bewoner moeite heeft met het vinden van een parkeerplaats, terwijl een bewoner aan de overkant van de straat (in een ander rayon), zonder problemen voor de deur kan parkeren. In de module Aanpak parkeren openbare ruimte onderzoeken we of we de rayonindeling zo kunnen aanpassen dat zoekverkeer door vergunninghouders wordt beperkt en de parkeerdruk evenrediger over de stad wordt verdeeld.

5.3 Verdeling van autoparkeerruimte bij bouwontwikkelingen

Bij bouwontwikkelingen is het uitgangspunt dat parkeren op eigen terrein wordt opgelost, zodat de extra parkeerbehoefte niet wordt afgewenteld op de omgeving. In gebieden waar voor autoparkeren moet worden betaald, krijgen bewoners en andere gebruikers in zo'n geval bijvoorbeeld geen parkeervergunning.

In praktijk gaat dit echter niet altijd goed. We zien bijvoorbeeld dat bewoners de kosten voor parkeren op eigen terrein te hoog vinden, of dat bepaalde gebruikers door de ontwikkelaar of beheerder worden uitgesloten van een plek op eigen terrein. Als het gaat om een locatie in betaald parkeergebied, kloppen deze bewoners vaak alsnog, tevergeefs, bij de gemeente aan voor een parkeervergunning om op straat te mogen parkeren. Het gevolg is dat garages gedeeltelijk leeg staan, terwijl de parkeerdruk op straat toeneemt. Zelfs al geven wij gebruikers geen parkeervergunning, dat is geen garantie dat zij niet op straat parkeren, al zoeken ze dan vaak een plek net buiten betaald parkeergebied. Communicatie (richting bewoners) over de mogelijkheden en kosten voor parkeren is erg belangrijk. Deze verantwoordelijkheid ligt niet alleen bij de gemeente, maar ook bij ontwikkelaars, beleggers, en woningcorporaties die woningen te huur of te koop aanbieden. Waar bij bouwontwikkelingen lange tijd het uitgangspunt was 'dat ieder adres na oplevering voor (een) parkeervergunning(en) in aanmerking komt, tenzij…' is het uitgangspunt sinds enige tijd nu 'dat geen enkel adres in aanmerking komt voor een parkeervergunning, tenzij…'.

Ook zien we dat bewoners met een eigen oprit of garage aan huis in wijken waar geen betaald parkeren is, die plek niet altijd gebruiken voor parkeren van hun auto. Hierdoor neemt de parkeerdruk op straat toe. We onderzoeken welke mogelijkheden wij hebben om efficiënter gebruik van eigen parkeervoorzieningen te stimuleren, ook in wijken waar voor autoparkeren niet betaald hoeft te worden. Dit komt terug in de module Aanpak parkeren openbare ruimte.



6. Financiën

De groei van de stad leidt vanzelfsprekend tot een grotere mobiliteitsbehoefte. Om deze behoefte te kunnen blijven faciliteren zijn maatregelen en investeringen nodig, bijvoorbeeld voor de aanleg van mobiliteitshubs, en parkeervoorzieningen aan de rand van de stad. Met de bijdragen van de ontwikkelaars alleen zullen niet alle investeringen kunnen worden bekostigd. Substantiële bijdragen van Rijk, provincie en derden zullen noodzakelijk zijn. Ook voor opheffen van parkeerplaatsen op straat is financiële dekking nodig, enerzijds om gederfde parkeerinkomsten te compenseren, en anderzijds voor de fysieke herinrichting van deze plekken.

Bekostiging van (parkeer)voorzieningen
Wanneer in een gebied meerdere bouwontwikkelingen tegelijkertijd plaats vinden, is het niet (altijd) mogelijk of wenselijk om voor iedere ontwikkeling een individuele mobiliteitsoplossing te bieden. Ontwikkelaars kunnen in sommige gevallen en onder voorwaarden gebruik maken van lopende of geplande initiatieven van de gemeente voor alternatieve mobiliteit of kunnen om andere redenen verantwoord afwijken van de eis om parkeren op eigen terrein te realiseren. Zij betalen dan wel een bijdrage aan het Bereikbaarheidsfonds. Met het Bereikbaarheidsfonds kunnen we bijdragen aan gezamenlijke, gebiedsgerichte alternatieven zoals deelmobiliteit en parkeren op afstand. Het Bereikbaarheidsfonds is een belangrijk onderdeel van de nieuwe module Parkeernormen. We moeten nog uitwerken hoe het Bereikbaarheidsfonds straks precies zal werken in de praktijk.

Daarnaast verkennen we hoe de draaiknoppen parkeertarief en uitbreiding betaald parkeren op een slimme en doelmatige wijze kunnen bijdragen aan de realisatie van de ambities uit de parkeervisie. Bij deze uitwerking zal een relatie worden gelegd naar de RSU 2040 en de bijbehorende investeringsstrategie.

Uitwerking
In deze Parkeervisie zijn de kaders en hoofdlijnen vastgelegd voor het Utrechtse parkeerbeleid. We werken deze uitgangspunten verder uit in zes afzonderlijke uitwerkingsmodules. Bij de uitwerking van onze beleidsdoelen zijn er verschillende knoppen waar we aan kunnen draaien, die niet alleen beleidsmatige gevolgen hebben, maar ook financiële consequenties. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om aanpassing van parkeertarieven (hogere tarieven op straat en lagere tarieven in de garages), uitbreiding van betaald parkeren, en opheffen van straatparkeerplaatsen. Bij de uitwerking in concrete maatregelen zoeken we naar een goede balans tussen financiële en beleidsmatige effecten. Hiervoor werken we een financiële strategie uit. Een belangrijk uitgangspunt hierbij is dat maatregelen die we inzetten om extra inkomsten te genereren voor realisatie van onze beleidsdoelen, zelf ook positief bijdragen aan die beleidsdoelen.

Binnen de parkeerexploitatie wordt gewerkt met een egalisatiereserve. Met deze reserve kunnen we schommelingen in de exploitatie opvangen. We verwachten dat de implementatie van beleidsmaatregelen in het kader van de uitwerking van de parkeervisie schommelingen in de exploitatie zal veroorzaken. Het is belangrijk dat de reserve binnen de parkeerexploitatie voldoende groot is om deze schommelingen op te vangen. Dit geldt uiteraard niet voor uitzonderlijke situaties (zoals met de coronapandemie) of grote investeringen.

Colofon

uitgave
Gemeente Utrecht
030 - 286 00 00
parkeervisie@utrecht.nl

www.utrecht.nl/parkeervisie

mei 2021

Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht
Stadsplateau 1
Postbus 16200
3500 CE Utrecht
030 286 00 00
info@utrecht.nl

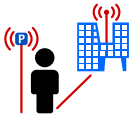
Aanpak betaald parkeren

Ruimte voor de buurt

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl/
parkeervisie

Inhoud



1. Inleiding 3

2. Aanleiding start aanpak betaald parkeren 4

3. Onderzoek 7

4. Participatie 8

5. Buurtpeiling 10

6. Uitvoering 11

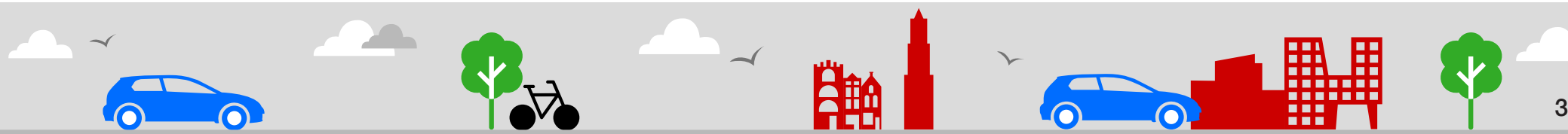
1. Inleiding

Betaald parkeren is een effectieve manier om parkeeroverlast tegen te gaan. Parkeerders die geen bestemming hebben in de wijk gaan op zoek naar een alternatief zodra zij voor parkeren moeten betalen. Dit kan een andere parkeerplaats zijn, of een ander parkeergebied. Daarnaast worden mensen door betaald parkeren gestimuleerd om na te denken over mobiliteitsalternatieven voor de (eigen) auto. In gebieden waar voor parkeren betaald moet worden komen minder auto's. Dat heeft niet alleen consequenties voor de bezetting van parkeerplaatsen, maar ook voor de drukte op de weg.

Soms is het voor een wijk of buurt wenselijk om betaald parkeren in te voeren, omdat de overlast van geparkeerde auto's in het gebied zo groot is dat de leefbaarheid in het geding komt. In andere gevallen is het, naast het tegengaan of voorkomen van parkeeroverlast, nodig om betaald parkeren in te voeren omdat het anders te druk wordt op het omliggende wegennet. Doordat het aantal auto's afneemt in gebieden waar we betaald parkeren invoeren, ontstaan kansen om de openbare ruimte anders in te richten en meer plek te reserveren voor lopen, fietsen, ontmoeten en groen.

Zodra de invoering van betaald parkeren in een gebied ter sprake komt, gaan wij daarover met bewoners en bedrijven in de wijk in gesprek. In deze gesprekken kijken we niet alleen naar het parkeren zelf, maar ook naar alternatieven voor de eigen auto en wensen voor verbetering van de buurt. Zoals meer groen, fietsparkeren en deelauto's. In de meeste gevallen bepalen bewoners en bedrijven of er ook echt betaald parkeren komt. In sommige gevallen, als het belang van betaald parkeren de wijk overstijgt, kunnen bewoners en bedrijven niet kiezen of er betaald parkeren komt. Wel gaan we in gesprek over de wijze waarop we betaald parkeren invoeren. Het kan bijvoorbeeld gaan over de tijden van betaald parkeren en wensen voor verbetering van de leefbaarheid in de wijk.

Parkeervisie
De Aanpak betaald parkeren is een uitwerking van de parkeervisie.
De Aanpak betaald parkeren komt in de plaats van de Procedure Invoering Betaald Parkeren. We beschrijven in deze aanpak hoe we de nieuwe procedure voor invoering van betaald parkeren inrichten. Zowel voor gebieden waar alleen met voldoende draagvlak betaald parkeren kan worden ingevoerd, als in gebieden waar we zonder draagvlakmeting betaald parkeren invoeren. Ook geven we aan op welke manieren we de buurt betrekken bij het proces.



2. Aanleiding start aanpak betaald parkeren

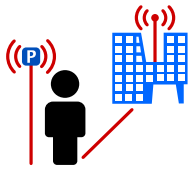
Er zijn twee mogelijke aanleidingen voor het opstarten van de Aanpak betaald parkeren:

- De gemeenteraad heeft besloten dat in een gebied betaald parkeren wordt ingevoerd, om de hoeveelheid verkeer (bijvoorbeeld als gevolg van een nabijgelegen bouwontwikkeling) te beperken.
- We krijgen signalen over parkeeroverlast van bewoners, handhavers, of de nood- en hulpdiensten.

Raadsbesluit invoeren betaald parkeren
Op sommige locaties in de stad is het noodzakelijk om de hoeveelheid verkeer te beperken, bijvoorbeeld omdat in een aangrenzend gebied (nieuw) bouwontwikkelingen zijn gepland. Door het invoeren van betaald parkeren in het ontwikkelgebied en in de omgeving, voorkomen we dat bewoners en bezoekers voor wie bij de ontwikkeling zelf geen plek is, uitwijken naar aangrenzende wijken. Dit is niet alleen noodzakelijk om parkeeroverlast in deze wijken te voorkomen, maar ook om te voorkomen dat er te veel auto's naar het gebied komen en de wegen binnen en buiten de stad overbelast raken.

Parkeeroverlast
Zodra we merken dat er ergens overlast is of gaat ontstaan door geparkeerde auto's bekijken we of er aanleiding is om de stappen in deze aanpak te doorlopen. We monitoren de signalen van parkeeroverlast die we ontvangen via onder andere de 'Slim Melden App' en leggen deze naast parkeerdrukgegevens die we verzamelen en naast constateringen over de toegankelijkheid en veiligheid. De invoering van betaald parkeren is in dit geval alleen mogelijk als uit de buurtpeiling blijkt dat een meerderheid van de aangeschreven adressen voor de invoering van betaald parkeren stemt.

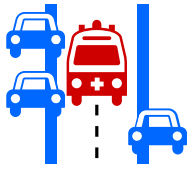
Criteria parkeeroverlast
In een buurt wordt de Aanpak betaald parkeren opgestart bij (verwachte) parkeeroverlast wanneer aan minimaal twee van de volgende criteria is voldaan:



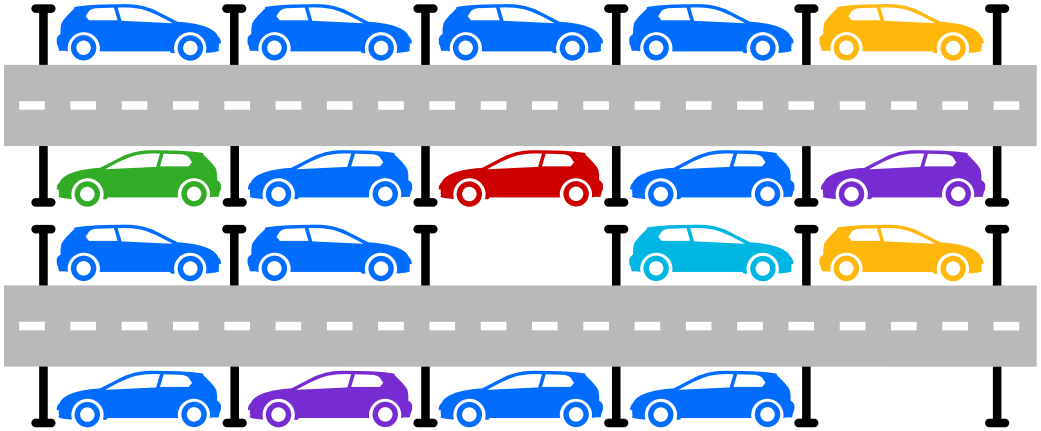
1. Signalen bewoners; de gemeente ontvangt signalen van bewoners over parkeeroverlast.

2. Parkeerdruk; de gemiddelde parkeerdruk is op tenminste één moment gedurende twee weken hoger dan 80%.

3. Toegankelijkheid; er is geconstateerd dat de doorgang voor voetgangers, rolstoelen en kinderwagens op de stoep regelmatig wordt belemmerd, of de inzameling van huisvuil wordt gehinderd, of het zicht wordt belemmerd door geparkeerde auto's.



4. Veiligheid; er is geconstateerd dat de weg niet voldoende vrij is voor nood en hulpdiensten om te kunnen passeren. Bijvoorbeeld als gevolg van foutief parkeergedrag zoals parkeren op hoeken.



Voorbeeld hoge parkeerdruk

Parkeerdruk
Bij het in beeld brengen van de parkeerdruk houden we rekening met éénmalige of tijdelijke gebeurtenissen, zoals evenementen en werkzaamheden.
De parkeerdruk wordt gedurende twee opeenvolgende weken, op drie momenten gemeten. Hier kan van afgeweken worden wanneer daar aanleiding voor is. Bijvoorbeeld als de parkeerdruk in een gebied zich vooral op andere momenten voordoet.

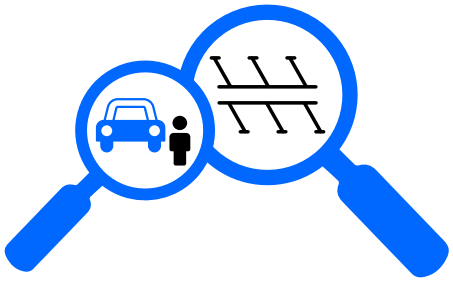
Wat is een hoge parkeerdruk?
Er is sprake van een hoge parkeerdruk wanneer minimaal 8 van de 10 parkeerplaatsen bezet zijn met auto's (80%). Dit hoeft niet altijd te betekenen dat er daadwerkelijk parkeeroverlast wordt ervaren en er geen vrije parkeerplaats te vinden is. Vanaf 80% parkeerdruk zien we wel het aantal meldingen van parkeeroverlast toenemen.

Op de afbeelding hierboven is er in de onderste rij nog 1 van de 5 parkeerplaatsen beschikbaar (80% parkeerdruk), het vinden van een vrije parkeerplaats is dan mogelijk nog eenvoudig. In het midden is 1 op de 10 parkeerplaatsen vrij (90% parkeerdruk), het vinden van een vrije parkeerplaats is lastig(er). In de bovenste rij zijn alle parkeerplaatsen bezet (100% parkeerdruk), er is geen vrije parkeerplaats om de auto parkeren.

Tabel meetmomenten parkeerdruk

Meetmoment	Toelichting
De nacht van maandag op dinsdag tussen 01.00 en 04.00 uur	De meting van dinsdagnacht geeft de meest representatieve indruk van parkeeroverlast veroorzaakt door bewoners omdat dan nagenoeg iedereen thuis is en er geen andere parkeerders zijn.
Dinsdag tussen 10.00 en 13.00 uur	De meting van dinsdag overdag geeft inzicht in de parkeeroverlast veroorzaakt door forensen/werknemers.
Zaterdag tussen 12.00 en 15.00 uur	De meting op zaterdagmiddag geeft inzicht in de eventuele parkeeroverlast veroorzaakt door winkelend publiek. Over het algemeen is zaterdag de drukste dag met winkelend publiek.

3. Onderzoek



Zodra we (op basis van de in hoofdstuk 2 genoemde criteria) vastgesteld hebben dat er sprake is van parkeeroverlast, of er ligt een raadsbesluit voor het invoeren van betaald parkeren, starten we een onderzoek in de wijk. In het onderzoek brengen we onder andere het autobezit en eigen parkeervoorzieningen in beeld. Dit doen we zodat we kunnen inschatten of er voldoende ruimte is om te voldoen aan de (verwachte) vraag naar parkeervergunningen van zowel bewoners als bedrijven.

We bekijken ook of er andere functies in de buurt of omgeving zijn zoals scholen, zwembaden en winkelcentra, zodat deze tijdig worden betrokken en om te kunnen beoordelen of maatwerk nodig is. Ook gaan we na of er (extra) ruimte is te behalen door de inzet van andere mobiliteitsoplossingen. Bijvoorbeeld autodelen en de inzet van parkeren op afstand.

Tot slot bekijken we of er bijzonderheden zijn in de openbare ruimte. Op een paar plekken in Utrecht is in het verleden bijvoorbeeld een blauwe zone ingesteld, met name in winkelstraten. In een blauwe zone mag maximaal twee uur worden geparkeerd, met parkeerschijf. Bij invoering van betaald parkeren komen blauwe zones in het gebied te vervallen. In overleg met ondernemers bekijken we of binnen betaald parkeren alternatieven voor de blauwe zone wenselijk zijn. Hierbij kan het bijvoorbeeld gaan om de aanleg van extra laad- en losplekken, of om het instellen van een ‘winkeltijdenregime’ (voor vergunninghouders niet toegestaan om te parkeren tijdens winkeluren).

In sommige gebieden met parkeeroverlast, biedt een draagvlakmeting geen uitkomst, bijvoorbeeld in gebieden waar geen of weinig woningen zijn en een beperkt aantal bedrijven of organisaties is gevestigd. Dit geldt bijvoorbeeld voor sportverenigingen aan de rand van de stad. Hier maken we maatwerkafspraken met de belanghebbenden. Ook in andere gebieden met een uniek karakter, zoals bijvoorbeeld de woonboulevard, zijn maatwerkafspraken mogelijk. Dit geldt zowel voor de procedure voor invoering van betaald parkeren, als de invulling daarvan (bijvoorbeeld met afwijkende venstertijden).

Uit het onderzoek kan komen dat:

1. Alleen de invoering van betaald parkeren voldoende is om (de verwachte) parkeeroverlast door auto’s tegen te gaan.

2. Alleen de invoering van betaald parkeren de parkeeroverlast niet voldoende vermindert maar ook andere mobiliteitsoplossingen ingezet moeten worden zoals autodelen en parkeren op afstand.

3. Betaald parkeren de parkeeroverlast wel voldoende vermindert maar aanvullende verkeersmaatregelen nodig of wenselijk zijn. Dan wordt op de juiste plekken geparkeerd, zodat de buurt toegankelijk blijft voor onder andere nood en hulpdiensten.

Wat is een eigen parkeervoorziening?
Een eigen parkeervoorziening is bijvoorbeeld een parkeerplaats bij een woning, zoals een garage en/of oprit. Of een voorziening voor parkeren bij een appartementencomplex, zoals een parkeerterrein of (ondergrondse) garage met eigen of gedeelde parkeerplaatsen.

Een gehandicaptenparkeerplaats bij een woning, of een garageabonnement voor een gemeentelijke parkeergarage wordt ook gezien als een eigen parkeervoorziening.

4. Participatie

Na het afronden van het onderzoek gaan we in gesprek met de buurt. De buurt wordt betrokken bij de invoering van betaald parkeren. Afhankelijk van de grootte van de buurt starten we met een inloopspreekuur of informatieavond. Hier geven we een algemene toelichting over betaald parkeren en we leggen uit waarom betaald parkeren specifiek voor dat gebied geldt. We vragen belanghebbenden om zich aan te melden voor een klankbordgroep, waarna een klankbordgroep wordt gevormd. Afhankelijk van de behoefte uit de buurt, of wanneer het gaat om enkele straten, kan er ook gekozen worden om de buurt alleen te informeren over de resultaten van het onderzoek en de buurtpeiling. Bijvoorbeeld door informatie in een wijkbericht te verspreiden en/of deze op een internetpagina te plaatsen.

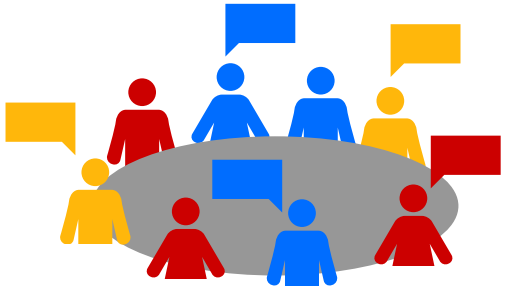
Het verschilt per locatie waar belanghebbenden precies over mee kunnen praten. Het kan bijvoorbeeld gaan over de tijden van betaald parkeren (venstertijden), extra parkeervergunningen, wensen voor verbetering van de leefbaarheid in de wijk, eventueel benodigde of gewenste andere mobiliteitsoplossingen en verkeersmaatregelen, mogelijkheden voor parkeren op afstand en de wijze waarop de invoering van betaald parkeren wordt geëvalueerd.

Is de aanleiding parkeeroverlast dan kan de buurt meepraten over de afbakening van het gebied voor de buurtpeiling. Wanneer de gemeenteraad heeft besloten dat er in een gebied betaald parkeren wordt ingevoerd dan liggen deze grenzen vast.

Eénmalige tegemoetkoming bij invoering betaald parkeren
Bij invoering van betaald parkeren bieden we bewoners, als daarvoor op straat voldoende ruimte is, meer flexibiliteit bij de uitgifte van parkeervergunningen. Dit is eenmalig en bedoeld voor de huidige bewoners tot aan de invoering van betaald parkeren.

Voor bewoners die vóór de ingangsdatum van betaald parkeren een aanvraag indienen geldt dat alle bewoners samen op één adres maximaal vier parkeer-vergunningen aan kunnen vragen. Omdat we misbruik willen voorkomen, en we uitgaan van functioneel gebruik van de auto, kan één persoon voor maximaal twee auto's een vergunning aanvragen. Bij aanvragen die wij voor de ingangsdatum van betaald parkeren ontvangen tellen we eigen parkeervoorzieningen niet mee. Zowel voor de uitgifte van vergunningen als het eenmalig niet meetellen van eigen parkeervoorzieningen moet er wel voldoende ruimte op straat zijn en geen risico bestaan dat de parkeerdruk alsnog te hoog oploopt.

In gebieden waar bewoners niet zelf stemmen voor invoering van betaald parkeren zijn meer uitzonderingen mogelijk. Hierbij kijken we ook naar mogelijkheden voor verbetering van de leefbaarheid in de wijk.



Afbakenen onderzoeksgebied
Bij het afbakenen van het gebied voor de buurtpeiling over de invoering van betaald parkeren houden we zo veel mogelijk rekening met logische begrenzing. De logische begrenzing kan natuurlijk van aard zijn. Bijvoorbeeld water, een spoorlijn of een hoofdstraat. Wanneer de logische begrenzing niet aansluit op de ervaring op straat, kunnen we de grens anders leggen. Als ergens betaald parkeren wordt ingevoerd moet dat immers goed in te richten zijn op straat en voldoende duidelijk zijn voor automobilisten. Eilanden met betaald (of gratis) parkeren willen we om die reden voorkomen. Wanneer het noodzakelijk is om in een gebied betaald parkeren in te voeren om de hoeveelheid verkeer (bijvoorbeeld als gevolg van een nabijgelegen bouwontwikkeling) te beperken, wordt bij de begrenzing ook rekening gehouden met bovenstaande richtlijnen voor het afbakenen van het gebied.

Het gebied voor het houden van de buurtpeiling en de keuzes die we met de peiling aan de buurt voorleggen worden ter besluitvorming voorgelegd aan het college van burgemeester en wethouders. De gemeenteraad wordt hierover geïnformeerd.

Venstertijden (tijden betaald parkeren)
Uit het onderzoek blijkt welke venstertijd(en) we voorleggen bij de buurtpeiling. Een venstertijd is het tijdsblok waarbinnen betaald moet worden voor parkeren. We houden hierbij rekening met bijvoorbeeld aansluiting op bestaande parkeerrayons, specifieke parkeerproblematiek (zoals forenzen), winkelfuncties, en horecaclusters in het gebied.

Wat is een gebied en wat is een parkeerrayon?
In een gebied wordt de buurtpeiling gehouden. Is de aanleiding parkeeroverlast dan kan de buurt meepraten over de afbakening van het gebied voor de buurtpeiling. Een gebied hoeft niet persé overeen te komen met de indeling van wijken, buurten en subbuurten in Utrecht. Zodra er betaald parkeren is ingevoerd wordt het (onderdeel van) een parkeerrayon.

Tabel venstertijden betaald parkeren

Venstertijd	Geldt voor
Maandag t/m zaterdag 09.00 - 23.00 uur	Gebieden die in de parkeerbelastingverordening aangewezen zijn binnen de tarievengrens A2
Maandag t/m vrijdag 06.00 - 11.00 uur	Overige gebieden
Maandag t/m vrijdag 09.00 - 18.00 uur	Overige gebieden
Maandag t/m zaterdag 09.00 - 21.00 uur	Overige gebieden

We passen bovenstaande venstertijden toe in gebieden waar we de invoering van betaald parkeren onderzoeken. Wanneer in een parkeerrayon met de kortste venstertijd, maandag t/m vrijdag van 06.00-11.00 uur, blijkt dat er (nog steeds) signalen binnenkomen van parkeeroverlast kunnen we in dit parkeerrayon onderzoeken of uitbreiding van de venstertijd een oplossing is. Dit doen we alleen als de signalen verspreid over het parkeerrayon aanwezig zijn en niet alleen in een enkele straat. De venstertijd kan worden uitgebreid naar maandag t/m vrijdag van 09.00-18.00 uur of van maandag t/m zaterdag van 09.00-21.00 uur wanneer uit een buurtpeiling blijkt dat er in het hele parkeerrayon voldoende draagvlak is voor de uitbreiding van de venstertijd.

5. Buurtpeiling

Via een buurtpeiling leggen we verschillende opties met betrekking tot de invoering van betaald parkeren voor aan de buurt. In gebieden waar niet door de gemeenteraad is besloten dat er betaald parkeren wordt ingevoerd, is de keuze om wel of niet betaald parkeren in te voeren één van de vragen die we de buurt stellen.

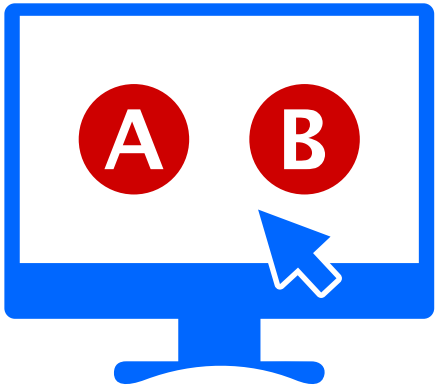
De buurtpeiling wordt uitgevoerd door een onafhankelijk bureau in opdracht van de gemeente Utrecht. De buurtpeiling vindt plaats via internet door middel van een korte digitale vragenlijst. Ieder kadastraal geregistreerd woonadres en ieder bedrijf ontvangt een brief met daarin een persoonlijke code die nodig is voor het uitbrengen van een stem.

Ieder adres of aangeschreven bedrijf dat in de gelegenheid wordt gesteld om te reageren telt mee als één stem. Een buurtpeiling duurt drie weken. Binnen deze drie weken is het mogelijk om met een persoonlijke code tussentijds een stem te wijzigen. We vragen bewoners en ondernemers ook naar hun motief om te stemmen. Dit kan inzicht geven in het verbeteren van deze aanpak.

Uitslag buurtpeiling
De uitslag van de buurtpeiling is bindend als blijkt dat minimaal 30% van de aangeschreven adressen en bedrijven heeft gereageerd. Per voorgelegde vraag geldt dat de optie met de meeste stemmen wordt uitgevoerd. Dit geldt ook voor de vraag of betaald parkeren ingevoerd moet worden. Alleen als het aantal voorstemmers groter is dan het aantal tegenstemmers, voeren we betaald parkeren in. Is het aantal tegenstemmers groter, dan doen we dat niet.

De antwoorden ‘geen mening’ worden wel meegenomen voor het minimale responspercentage van 30% maar hebben geen invloed op het wel of niet invoeren van betaald parkeren of de andere voorgelegde vragen.

Als een buurt via de buurtpeiling tegen betaald parkeren stemt, starten we de Aanpak betaald parkeren binnen een jaar niet opnieuw op, tenzij de situatie zodanig is veranderd dat daar wel reden voor is.

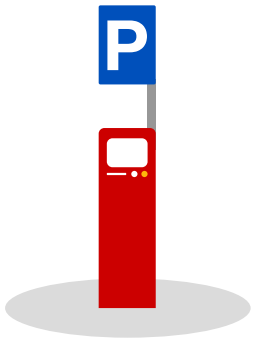


6. Uitvoering

Voor gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd als gevolg van een (bouw)ontwikkeling, start deze aanpak wanneer de gemeenteraad het besluit om betaald parkeren in te voeren heeft genomen. In aanloop naar een raadsbesluit vindt in de buurt alvast een algemene inventarisatie plaats. Dit is nodig om bij nieuwe ontwikkelingen te kunnen adviseren op het gebied van parkeren.

Gemiddeld genomen is de snelst mogelijke doorlooptijd voor de invoering van betaald parkeren ongeveer 9 maanden. Dit is met name in buurten waar parkeeroverlast wordt ervaren en waar het stemmen over het wel of niet invoeren van betaald parkeren onderdeel is van de buurtpeiling.
In gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd als gevolg van een (bouw)ontwikkeling is de verwachting dat dit langere tijd in beslag neemt. Dat hoeft geen probleem te zijn omdat de invoering van betaald parkeren gekoppeld is aan de oplevering van de (bouw) ontwikkeling en vaak verder weg in de tijd ligt.

Het proces vanaf het onderzoek tot de invoering van betaald parkeren is opgebouwd uit een aantal (besluitvormings)stappen. Deze stappen zijn in de tabel hiernaast weergegeven.

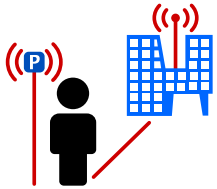


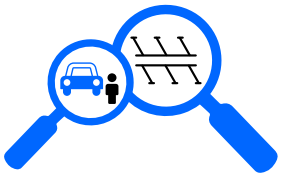
Stappenplan invoeren betaald parkeren

Stap	Omschrijving	Duur
0	Raadsbesluit of signalen parkeeroverlast, hoge parkeerdruk, constateringen toegankelijkheid en veiligheid.	-
1	Onderzoeken mogelijkheden tegengaan parkeeroverlast, buurt betrekken (participatie) en voorbereiding besluit-vorming college.	2 maanden
2	Besluit tot buurtpeiling door college.	1 maand
3	Raad wordt geïnformeerd over voornemen van college voor het houden van een buurtpeiling in een gebied en krijgt de kans om zich te beraden.	2 weken
4	Aankondiging en uitvoeren buurtpeiling in de buurt.	2 maanden
5	Plekken worden door het college aangewezen als betaald parkeren gebied. Dit betreft het vaststellen van het aanwijzingsbesluit.	1 maand*
6	Realisatie betaald parkeren op straat. Denk hierbij aan het aanvragen en aanleggen kabels en leidingen, automaten voor bereiden en vergunningensysteem inrichten.	4 maanden*

* Stap 5 en 6 starten tegelijkertijd

Schema besluitvorming





Aanleiding → **Onderzoek** → **Participatie** → **Peiling** → **Uitvoering**

- signalen uit de wijk
- parkeerdruk
- constateringen toegankelijkheid en veiligheid
- raadsbesluit

- autobezit
- parkeervoorzieningen
- bijzondere functies

- parkeerautomaten
- uitgifte van parkeer vergunningen

Colofon

uitgave
Gemeente Utrecht
030 - 286 00 00
parkeervisie@utrecht.nl

www.utrecht.nl/parkeervisie

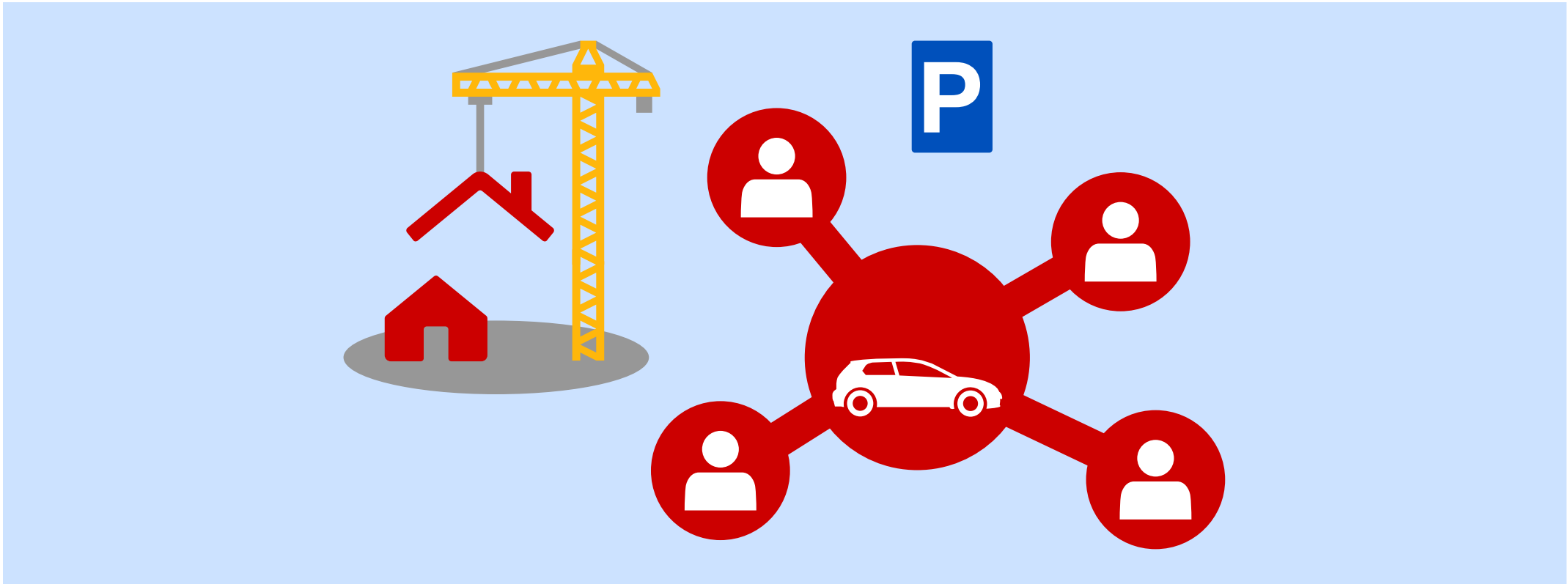
mei 2021

Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht
Stadsplateau 1
Postbus 16200
3500 CE Utrecht
030 286 00 00
info@utrecht.nl

Parkeernormen fiets en auto

Ruimte voor de buurt



Gemeente Utrecht

Utrecht.nl/
parkeervisie

Inhoud

1. Inleiding **3**
1.1 Doel en definitie parkeernormen 3
1.2 Parkeereis auto versus wegcapaciteit 4
1.3 Kwantiteit en kwaliteit van parkeer- en mobiliteitsvoorzieningen 5
1.4 Juridische verankering 5

2. Parkeercapaciteit **7**
2.1 Berekenen parkeereis 7
2.2 Gebieden 9

3. Realisatie parkeereis **11**
3.1 Afwijken van de parkeereis 11
3.2 Ligging parkeervoorzieningen 14
3.3 Ontwerp en kwaliteitseisen 16

4. Beschikbaarheid **17**
4.1 Afspraken voor fiets- en autoparkeren en andere mobiliteitsoplossingen 17
4.2 Uitgifte parkeervergunningen bij bouwontwikkelingen 18

5. Uitvoering **19**
5.1 Gebiedsgerichte aanpak 19
5.2 Vastleggen van afspraken 19

1. Inleiding

Utrecht is een aantrekkelijke stad voor bewoners, bedrijven, en bezoekers, en dat willen we in de toekomst graag blijven. In de komende jaren gaat de stad niet alleen qua inwoneraantal flink groeien, ook het aantal arbeidsplaatsen en bezoekers neemt toe. Met een toename van het aantal mensen groeit ook de mobiliteit in, van, en naar de stad. De ruimte in de stad groeit echter niet mee. Voor een gezonde groei is het daarom noodzakelijk dat we anders met mobiliteit omgaan. Het is ons doel om het autogebruik in de stad, ondanks de groei van het bewoners- en bezoekersaantal, te stabiliseren. We zetten daarom in op andere vormen van mobiliteit, zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer, maar ook deelmobiliteit. De parkeercapaciteit voor zowel fietsen als auto's is een sturingsinstrument dat we kunnen inzetten om fietsgebruik te stimuleren en het aantal (rijdende) auto's in de stad gelijk te houden.

1.1 Doel en definitie parkeernormen

De parkeernormen zijn van oudsher een toetsingscriterium waarmee de gemeente controleert of een initiatiefnemer bij een bouwontwikkeling voldoet aan de kwantitatieve eisen rondom het parkeren van auto's. Inmiddels hebben we het bij parkeernormen niet meer alleen over fysieke parkeervoorzieningen, maar ook over het stimuleren en faciliteren van alternatieven voor de eigen auto. De kwaliteit van geboden parkeer- of andere mobiliteitsoplossingen is bovendien minstens net zo belangrijk als de kwantiteit.

In het verleden keken we bij toepassing van parkeernormen alleen naar de individuele bouwontwikkelingen. Ontwikkelingen staan echter niet op zichzelf, maar hebben invloed op de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad als geheel. Tegenwoordig zien we de parkeernormen daarom ook als een sturingsinstrument om de hoeveelheid autoverkeer in de stad gelijk te houden.

Het doel van parkeernormen is om ervoor te zorgen dat de mobiliteit voor (toekomstige) bewoners, gebruikers, en bezoekers bij bouwontwikkelingen gefaciliteerd wordt, zodat de locatie toegankelijk is en ook in de toekomst bereikbaar blijft, zonder dat de extra mobiliteitsbehoefte wordt afgewenteld op de omgeving. Tegelijkertijd voorkomen we met parkeernormen dat er een overmaat aan parkeerplaatsen wordt aangelegd, en er meer auto's in de stad komen dan nodig is.

Utrecht heeft, naast parkeernormen voor auto's, sinds 2013 ook fietsparkeernormen. Fietsen moeten immers net als auto's ergens worden geparkeerd als ze niet gebruikt worden. Fiets- en autoparkeernormen kunnen niet los van elkaar worden gezien, en komen in deze module daarom gezamenlijk aan bod.

We gebruiken de parkeernormen om bij een bouwontwikkeling de parkeerbehoefte voor fietsen en auto's te berekenen. In het verleden vertaalden we de parkeerbehoefte één op één in het aantal aan te leggen of toe te wijzen parkeerplaatsen. Voor fietsparkeren doen we dat nog steeds. Voor autoparkeren zijn er inmiddels ook andere mobiliteitsoplossingen waarmee, afhankelijk van functie en locatie, de parkeerbehoefte kan worden ingevuld. We spreken nog steeds van parkeernormen, omdat dit een bewezen en onderbouwd instrument is om de behoefte aan parkeercapaciteit te berekenen. In de toepassing breiden we de mogelijkheden echter uit, waardoor we in praktijk ook kunnen spreken van bereikbaarheidsnormen.

Omdat we het aantal toe te voegen parkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen willen begrenzen, maar individuele initiatiefnemers niet altijd de mogelijkheid hebben om alternatieven voor parkeren goed en efficiënt te regelen, introduceren we een bereikbaarheidsfonds. Met dit fonds kunnen we bijvoorbeeld bijdragen aan voorzieningen voor parkeren op afstand of mobiliteitshubs met deelauto's en -fietsen. Hoewel we in deze module nog steeds over parkeernormen

spreken, zien we dat er in de grote steden een verschuiving plaatsvindt van parkeer- naar bereikbaarheidsnormen. Ons uitgangspunt is dat bouwontwikkelingen in de stad voor iedereen bereikbaar moeten zijn, maar dat hoeft niet persé voor iedereen met een (eigen) auto te zijn. Dit principe passen we bijvoorbeeld toe wanneer een deel van de parkeereis op een andere manier wordt ingevuld.

Andere beleidsdoelen
Fiets- en autoparkeernormen dienen ook andere (beleids)doelen. De fietsparkeernorm draagt bijvoorbeeld bij aan het stimuleren van fietsgebruik in de stad. De aantrekkelijkheid van een reis per fiets wordt mede bepaald door de beschikbaarheid en kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen bij vertrekpunt en bestemming. Daarnaast kan een fietsparkeernorm een positieve bijdrage leveren aan het verminderen van de druk op de openbare ruimte, doordat er inpandige voorzieningen worden gerealiseerd. De fietsparkeernormen zijn de basis voor het minimum aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen. Dit aantal noemen we hierna de parkeereis fiets. Deze eis bepaalt hoeveel plekken minimaal gerealiseerd moeten worden, maar beperkt het aantal fietsparkeerplaatsen dat mag worden aangelegd niet. Voor fietsparkeren hanteren we dus geen maximumnorm.

De autoparkeernorm is de basis voor het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen. Dit aantal noemen we hierna de parkeereis auto. Deze eis bepaalt in hoeveel autoparkeerplekken de initiatiefnemer moet voorzien ten behoeve van de ontwikkeling. Afhankelijk van locatie en functie kan de autoparkeereis ook worden ingevuld met een andere mobiliteitsoplossing. De norm voor autoparkeren is tegelijkertijd een minimum- en maximumnorm. Door het stellen van een minimumnorm zorgen we ervoor dat ontwikkelingen bereikbaar zijn en goed functioneren. Met een maximumnorm sturen we op het aantal auto's in de stad en beperken we de ruimte die parkeren inneemt. Dit heeft een positief effect op de bereikbaarheid en leefbaarheid in de omgeving en in de stad als geheel.

1.2 Parkeereis auto versus wegcapaciteit

De parkeernormen voor auto's zijn zowel minimum- als maximumnormen, die variëren per functie en gebied. De parkeernorm is een vertaling van de minimale behoefte aan parkeercapaciteit. Hierbij gaat het erom wat nodig is om ervoor te zorgen dat een ontwikkeling in de gebruiksfase bereikbaar is en functioneert. Een ontwikkeling staat echter niet op zichzelf, maar maakt onderdeel uit van een omgeving, een wijk, een buurt, en de stad als geheel. Er bestaat een verband tussen de parkeercapaciteit in een gebied en de hoeveelheid auto's op de weg. Iedere parkeerplaats is immers een potentiële bestemming voor een auto. Door de toepassing van een maximumparkeernorm is het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen begrensd. Hiermee voorkomen we dat een bouwontwikkeling in de gebruiksfase te veel autoverkeer aantrekt.

Parkeernormen geven aan hoeveel parkeercapaciteit nodig is per eenheid, dit kan bijvoorbeeld een woning zijn of 100 m^2 kantoor. Een uitbreiding van het ontwikkelprogramma leidt in absolute zin dan ook (bijna) altijd tot extra parkeerbehoefte. De wegcapaciteit is echter niet oneindig. Op grond van de bestaande wegcapaciteit en de behoefte om de stad leefbaar en bereikbaar te houden is het nodig om het aantal verkeersbewegingen, en dus het aantal autoparkeerplaatsen in de stad, te begrenzen. Het kan voorkomen dat op grond van het verwachte aantal verkeersbewegingen minder parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd dan standaard voor het ontwikkelprogramma berekend wordt. Utrecht heeft ervoor gekozen om de groei van de stad op te vangen door verdichting binnen de bestaande stadsgrenzen. Hierdoor zal het vaker gebeuren dat er op basis van de parkeernormen meer autoparkeerplaatsen nodig zijn dan er op grond van de beschikbare wegcapaciteit kunnen worden aangelegd. Dit hoeft niet te leiden tot een bijstelling van ontwikkelambities. Er zijn immers andere mobiliteitsoplossingen voor invulling van (een deel van) de parkeerbehoefte van bewoners en gebruikers, zoals extra fietsvoorzieningen, deelauto's, MaaS-concepten, parkeren op afstand, en openbaar vervoer. Door toepassing van deze mobiliteitsoplossingen kan het aantal parkeerplaatsen dat bij de ontwikkeling wordt aangelegd worden verlaagd, zonder dat de bereikbaarheid voor bewoners, bezoekers, en gebruikers van de ontwikkeling in het geding komt. Een belangrijk punt hierbij is dat de inzet van mobiliteitsalternatieven in principe alleen mogelijk is in gebieden waar betaald parkeren is ingevoerd. Als er bij een ontwikkeling (voldoende) gratis parkeerplaatsen beschikbaar zijn, zullen andere mobiliteitsoplossingen immers minder worden gebruikt.

1.3 Kwantiteit en kwaliteit van parkeer- en mobiliteitsvoorzieningen

De meeste mensen denken bij parkeernormen aan kwantiteit: de aantallen benodigde parkeerplaatsen voor fietsen en auto's. Het heeft echter weinig zin om parkeervoorzieningen te realiseren als die onvoldoende toegankelijk zijn of om andere redenen worden gemeden door de beoogde gebruikers. Niet alleen willen we voorkomen dat we, in een stad waar ruimte schaars is, parkeerplaatsen aanleggen voor de leegstand, ook willen we overlast voor de omgeving tegengaan. Daarnaast geldt dat we ervoor zorgen dat parkeerplaatsen, en eventuele andere mobiliteitsoplossingen, niet alleen op papier bestaan, maar ook in praktijk langdurig beschikbaar zijn. We stellen daarom niet alleen eisen aan de hoeveelheid parkeerplaatsen die bij bouwontwikkelingen worden gerealiseerd, maar ook aan de toegankelijkheid, kwaliteit, en beschikbaarheid. Hierbij houden we in het oog dat we niet kunnen voorspellen wat er in de toekomst gaat gebeuren en dat behoeften met betrekking tot parkeervoorzieningen kunnen veranderen.

Parkeervoorzieningen bij bouwontwikkelingen worden doorgaans op eigen terrein aangelegd. Het is niet aan de gemeente om tot in detail voor te schrijven hoe parkeercapaciteit op eigen terrein wordt ingezet, verdeeld, en beheerd. Wel verlangen wij van ontwikkelaars dat zij vooraf regelen hoe de parkeervoorzieningen in praktijk moeten functioneren en dat parkeerplaatsen en andere mobiliteitsoplossingen ook beschikbaar zijn voor de doelgroep waarvoor ze zijn bedoeld. Ook is het de verantwoordelijkheid van ontwikkelaars dat toekomstige bewoners en gebruikers goed geïnformeerd worden over de mogelijkheden voor parkeren en alternatieve mobiliteit.

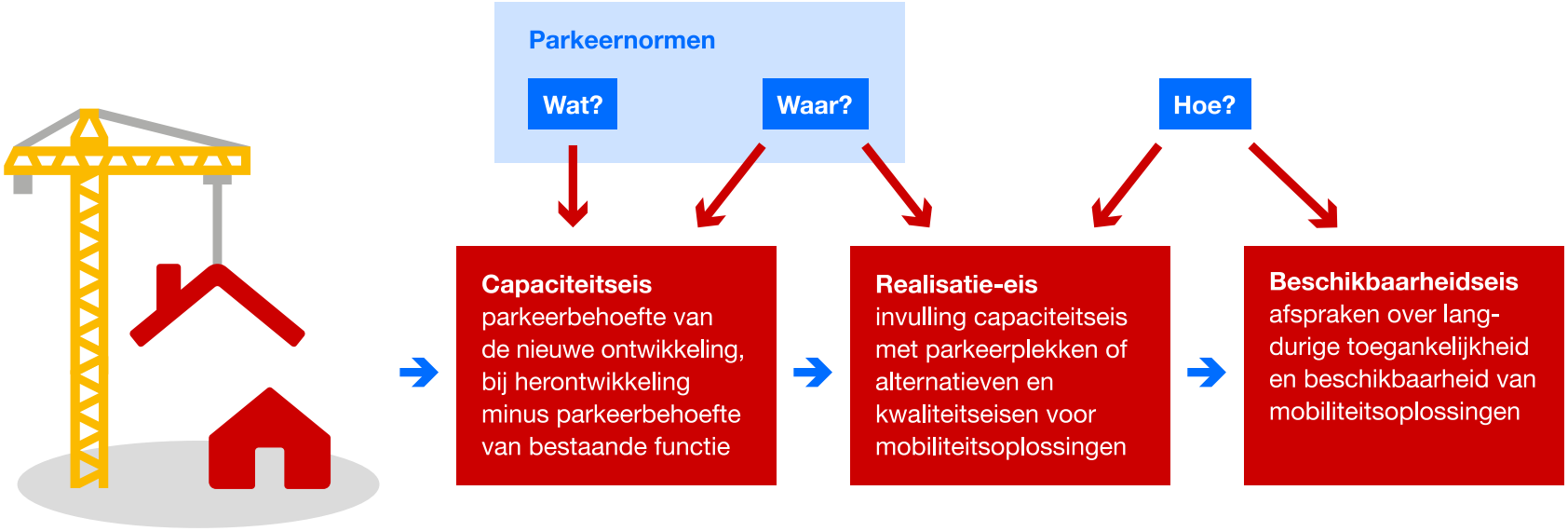
1.4 Juridische verankering

Op 28 november 2014 zijn de bepalingen uit de Woningwet geschrapt die de grondslag vormden voor het opnemen van stedenbouwkundige voorschriften in de bouwverordening, met artikel 2.5.30 voor parkeren. Als een gemeente het parkeren wil blijven reguleren, dan moet zij in nieuwe bestemmingsplannen een regeling hiervoor opnemen. Op basis van het Crisisherstelwet besluit van november 2016 is Utrecht een gemeente waar, vooruitlopend op de Omgevingswet, alle bestemmingsplannen van de gemeente samen gelden als één bestemmingsplan. Dit biedt de mogelijkheid om de algemene regels over bouwen en gebruik te uniformeren voor alle bestemmingsplannen in de hele stad. Op 30 november 2017 heeft de gemeenteraad van Utrecht het bestemmingsplan Utrecht, Algemene regels over bouwen en gebruik vastgesteld. Dit bestemmingsplan is op 25 januari 2018 in werking getreden. Tegelijk zijn een aantal geldende beheersverordeningen aangepast. Daarmee geldt de parkeerregeling nu in de hele gemeente Utrecht. In een aantal ontwikkelplannen wordt inmiddels nu ook het maximum aantal verkeersbewegingen en/of een parkeerplafond voor een gebied vastgelegd. Daarbij is het aantal parkeerplaatsen in het gebied een belangrijk uitgangspunt. Dit betekent dat in zo'n gebied het aantal parkeerplaatsen moet worden beperkt, wat ertoe leidt dat men voor het realiseren van de bouwambitie moet kiezen voor een andere invulling van de parkeereis, zoals hierboven beschreven.

Opbouw van deze module

De module Parkeernormen is een uitwerking van de Parkeervisie. In deze module zijn de uitgangspunten en beleidskaders opgenomen voor het Utrechtse parkeernormenbeleid. Met de beleidsregels Parkeernormen fiets en de beleidsregels Parkeernormen auto geeft het college hier invulling aan. De verdere uitwerking van het Bereikbaarheidsfonds nemen we op in een apart raadsvoorstel. Hiermee legt de gemeenteraad vast voor welke ontwikkelingen het Bereikbaarheidsfonds kan worden toegepast, welke bijdrage per parkeerplaats wordt gevraagd van ontwikkelaars, aan welke doelen de bijdragen worden besteed en hoe hierover verantwoording wordt afgelegd.

Hoe werken parkeernormen?



De locatie en functie bepalen de hoogte van de parkeernormen en het te realiseren aantal parkeerplaatsen. Tegelijkertijd hangt het ook van de locatie af of de parkeernormen kunnen worden ingevuld met andere mobiliteitsoplossingen. Het is tot slot niet alleen van belang dat er parkeer- of alternatieve mobiliteitsoplossingen worden gerealiseerd, maar ook dat deze toegankelijk en beschikbaar zijn voor de doelgroepen waarvoor ze zijn aangelegd.

2. Parkeercapaciteit

De hoogte van de parkeernormen verschilt per locatie en per functie. In centrumgebieden, waar goede OV-voorzieningen zijn en een hoge mate van functiemenging is, is minder behoefte aan autoparkeerplaatsen en zijn de normen voor autoparkeren lager dan in gebieden waar je minder makkelijk komt met OV, en waar minder verschillende functies zijn. En voor functies die meer bezoekers trekken zijn de normen voor zowel fiets als auto hoger dan voor voorzieningen waar weinig mensen op af komen.

Er bestaat geen landelijke, wettelijk voorgeschreven normering voor fiets- en autoparkeerplaatsen. Wel zijn er landelijke parkeerkencijfers die zijn ontwikkeld door het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte: CROW. De Utrechtse parkeernormen voor fiets en auto zijn afgeleid van de CROW-parkeerkencijfers.[1] Deze cijfers worden, vanwege het onderzoek dat daaraan ten grondslag ligt, beschouwd als de landelijke standaard en de meeste Nederlandse gemeenten gebruiken ze als basis voor de parkeernormering. Hoewel het bij parkeernormen niet meer alleen gaat om parkeerplaatsen, gebruikt ook Utrecht nog steeds de parkeerkencijfers van CROW als basis voor een groot aantal functies. Voor het centrum en de schil direct rond het centrum hanteren we ten opzichte van de CROW-kencijfers lagere normen vanwege de specifieke aard van het Utrechtse centrumgebied. Daarnaast hebben we voor een aantal functies de parkeernormen aangepast aan de situatie in Utrecht.

De CROW-kencijfers vormen dus de basis voor de Utrechtse normen voor fiets- en autoparkeren. Voor het centrum (A-gebied) en de schil rond het centrum (B-gebied) hebben we de normen al in 2013 verlaagd met respectievelijk 25% en 15% ten opzichte van de CROW-kencijfers. Een lagere parkeernorm biedt een stimulans voor een aantrekkelijke en bereikbare stad, en voor binnenstedelijke ontwikkelingen. In deze gebieden is het autobezit veel lager dan het landelijk gemiddelde, de gebieden zijn bovendien uitstekend tot goed bereikbaar met openbaar vervoer en fiets, en betaald parkeren voorkomt dat eventuele nadelige gevolgen worden afgewenteld op de omgeving (aan de gebruikers van nieuwe, gewijzigde of uitgebreide functies worden geen parkeervergunningen verstrekt). Voor de functies waarvoor we geen normen hebben opgenomen in het Utrechts beleid, hanteren we de kencijfers van CROW, met voor A- en B-gebied de hierboven genoemde korting. De systematiek voor fiets- en autoparkeernormen is zoveel mogelijk gelijk. Dit houdt concreet in dat we zo veel mogelijk dezelfde functie-indeling hanteren, en een gezamenlijke tabel hebben voor dubbelgebruik.

2.1 Berekenen parkeereis

We gebruiken de parkeernorm om de parkeereis, oftewel het concrete aantal benodigde fiets- en autoparkeerplaatsen voor een ontwikkeling, te berekenen. Hiervoor vermenigvuldigen we de omvang van de functie met de fiets- en autoparkeernorm. Dit noemen we de basisparkeereis. Vervolgens bepalen we of er sprake is van, een ‘rechtens verkregen niveau’ (bij functiewijziging en/of sloop/nieuwbouw). Dit punt wordt hieronder toegelicht. Na aftrek van ‘rechtens verkregen niveau’ blijft de (netto) parkeereis over.

Als de parkeereis van de oude functie hoger is dan de parkeereis van de nieuwe functie, dan is het wenselijk dat deze ‘overtollige’ parkeerplaatsen worden opgeheven. Als op basis van het rechtens verkregen niveau voor een deel van de parkeereis van de ontwikkeling gebruik wordt gemaakt van aanwezige parkeerplaatsen in de openbare ruimte, worden deze parkeerplaatsen in eerste instantie toegerekend aan het bezoekersdeel van de parkeereis. Als daarnaast ook (een deel van het) parkeren voor bewoners of andere gebruikers in de openbare ruimte is voorzien, is (beperkte) uitgifte van parkeervergunningen mogelijk.

[1] CROW, Toekomstbestendig parkeren, publicatie 381, 10 december 2018.

Rechtens verkregen niveau (functiewijziging en sloop/nieuwbouw)
Bij functiewijzigingen van bestaande gebouwen zijn er vaak beperkte mogelijkheden om parkeervoorzieningen te realiseren. Dit geldt met name voor fietsparkeren, maar ook voor autoparkeerplaatsen is niet altijd ruimte. In dit soort situaties hoeft echter alleen te worden voorzien in de extra parkeerbehoefte, die als gevolg van de bouwontwikkeling ontstaat. We houden bij het bepalen van de parkeereis voor fiets en auto rekening met de parkeervraag van de bestaande (legale) situatie. Dit noemen we het “rechtens verkregen niveau”. De parkeerbehoefte van de meest recente legale functie (conform de huidige parkeernorm), trekken we af van de parkeereis van de nieuwe functie. Alleen het verschil in parkeerplaatsen hoeft dan nog te worden aangelegd. Als er vanwege de ontwikkeling parkeerplaatsen worden opgeheven op eigen terrein of in de openbare ruimte, trekken we die af van het rechtens verkregen niveau. Dit is geen Utrechts beleid, maar landelijke praktijk op basis van jurisprudentie.

De toepassing van het rechtens verkregen niveau is het uitgangspunt, maar bij wijziging of afwijking van het bestemmingsplan kan het college hier nog een afweging maken in het kader van de goede ruimtelijke ordening. Als de toepassing van het rechtens verkregen niveau ertoe leidt dat de parkeerdruk te veel toeneemt, of verschuift naar een tijdsvenster waarin de parkeerdruk al (te) hoog is, kan het college concluderen dat er geen sprake is van goede ruimtelijke ordening en medewerking aan het plan weigeren. Een aanvrager kan bij de planvorming al onderbouwen dat hij geen gebruik maakt van (een deel van) het rechtens verkregen niveau.

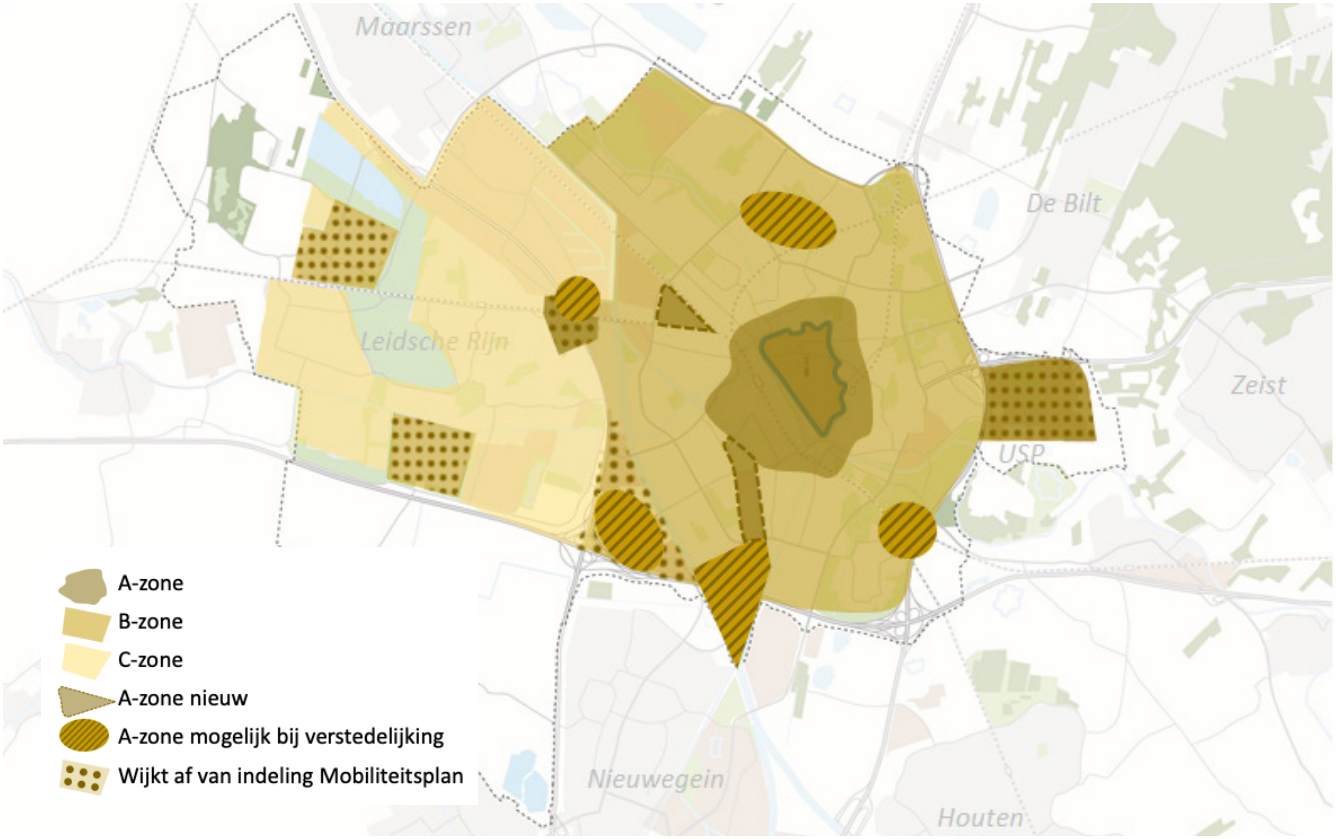
Bij sloop/nieuwbouw maken we maatwerkafspraken voor zowel fiets- als autoparkeren. Als het om sloop van één pand gaat (en niet om een gebied met meerdere panden) hanteren we hierbij voor autoparkeren het rechtens verkregen niveau als uitgangspunt.

Dubbelgebruik van parkeerplaatsen
Als binnen een ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, is het mogelijk om bij berekening van de parkeereis rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen, bijvoorbeeld overdag door werkers en ’s avonds door bewoners. Voorwaarde is wel dat de aanvrager in het bouwplan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit ook daadwerkelijk door de beoogde doelgroepen gebruikt kan worden. Autoparkeerplaatsen die exclusief voor één functie zijn gereserveerd, bijvoorbeeld bewonersparkeren, kunnen daar dus geen deel van uit maken. Dit geldt in ieder geval wanneer een deel van de autoparkeereis is ingevuld met deelauto’s. Ook bij fietsparkeren voor bewoners is in de regel geen dubbelgebruik mogelijk. Dubbelgebruik wordt berekend volgens de methodiek van CROW. Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen worden de aanwezigheidspercentages gehanteerd die in de beleidsregels zijn opgenomen.

Beeldbank gemeente Utrecht

2.2 Gebieden

De gemeente Utrecht is ingedeeld in verschillende parkeergebieden, met verschillende parkeernormen per functie. Onderstaande plattegrond geeft de verschillen weer tussen de ABC-indeling in het Mobiliteitsplan 2040 en de Parkeervisie. Leidsche Rijn Centrum en Utrecht Science Park liggen voor parkeren niet in zone A, maar in zone B. En de kernen van Vleuten en de Meern liggen voor parkeren niet in zone B, maar in zone C.



Gebiedsindeling

De gebiedsindeling voor de fiets- en autoparkeer-normen is gebaseerd op de ABC-indeling van het Mobiliteitsplan 2040, maar wijkt op een aantal punten af. De indeling in parkeerzones hangt samen met:

- de bereikbaarheid van gebieden met openbaar vervoer en fiets;
- de mate van functiemenging;
- de intensiteit van het gebruik van openbare ruimte.

Voor de parkeernormen maken we onderscheid in onderstaande gebieden:

A-gebied: hoog- en centraalstedelijk gebied

In zone A hechten we veel belang aan verblijfskwaliteit en is de verkeersruimte schaars. Voetganger en fietser zijn hoofdgebruiker en krijgen prioriteit. Het uitgangspunt is dat voor auto's betaald parkeren geldt in de openbare ruimte.

In A-gebied is het autobezit, en -gebruik lager dan in andere delen van de stad, en zijn meer andere mobiliteitsvoorzieningen zoals openbaar vervoer en deelmobiliteit beschikbaar. Hier geldt dat er geen parkeerplaatsen op eigen terrein hoeven te worden aangelegd als er voldoende andere mobiliteits-oplossingen zijn/worden gerealiseerd. Wat we hieronder verstaan wordt toegelicht in hoofdstuk 3.

B-gebied: stedelijk gebied

In de B-zone is meer ruimte dan in A, maar ook hier is de ruimte schaars. Net als in A-gebied willen we

hier meer ruimte creëren voor lopen, fietsen, en verblijven. In B1 moet voor autoparkeren in de openbare ruimte betaald worden, in B2 niet. De parkeernorm in beide zones is wel gelijk. Zodra in een deel van B2 betaald parkeren wordt ingevoerd, verandert het gebied naar B1.

In B-gebied geldt dat een deel van de autoparkeereis op eigen terrein moet worden aangelegd. Het overige deel wordt ingevuld met andere mobiliteitsoplossingen. Hoe groot dit percentage is hangt af van de precieze locatie en de geboden mobiliteitsoplossing. In B2 is het bijvoorbeeld maar beperkt mogelijk om in plaats van autoparkeren een andere mobiliteitsoplossing aan te bieden. Daarnaast geldt dat een mobiliteitsoplossing moet passen bij locatie en doelgroep.

C1: suburbaan gebied
In C-gebied is in het algemeen voldoende ruimte om iedere vervoerswijze zijn eigen plek te geven. Het uitgangspunt is dat er voor auto's geen betaald parkeren is in de openbare ruimte, maar dit is bij uitzondering wel mogelijk als regulering noodzakelijk blijkt.

C2: buitenstedelijk gebied
Ook hier is het uitgangspunt dat voor parkeren in de openbare ruimte niet betaald hoeft te worden, maar zijn uitzonderingen mogelijk.

In C-gebied geldt dat de hele parkeereis op eigen terrein moet worden gerealiseerd, of op loopafstand moet worden geregeld.

Gebieden met beperkingen voor toevoegen van autoparkeercapaciteit
We hebben een aantal gebieden aangewezen als maatwerklocatie. In deze gebieden kunnen we voor het hele gebied, of bij een specifieke ontwikkeling, een maximum (relatief of absoluut) aantal te realiseren parkeerplaatsen vaststellen, als dat op grond van de capaciteit of milieuruimte van de ontsluitingsweg(en) noodzakelijk is. De onderbouwing hiervan ligt in het gemeentelijk Mobiliteitsplan 2040, waarin is opgenomen dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen de capaciteit volgen van de infrastructuur. De (toekomstige) capaciteit van het omliggende wegennet voor auto's, is randvoorwaardelijk voor de ontwikkelmogelijkheden en functionele invulling van een locatie. Het gaat om de uurcapaciteit van de afwikkeling, de capaciteit vanuit luchtkwaliteits- en geluidsnormen en de benodigde oversteekbaarheid en verkeersveiligheid.

De volgende gebieden zijn al aangewezen:

- het centrumgebied (zone A1: binnenstad en stationsgebied): hier geldt dat er geen parkeerplaatsen mogen worden toegevoegd, met uitzondering van gehandicaptenparkeerplaatsen en plekken voor deelauto's
- de grote (overwegend) werkgebieden buiten de binnenstad, te weten Papendorp, Oudenrijn, Rijnsweerd, Leidsche Rijn Centrum en Utrecht Science Park; hier kunnen per locatie of gebied beperkingen worden opgelegd
- binnenstedelijke ontwikkelgebieden, te weten Belastingkantoor, Kruisvaartkwartier, Merwedekanaalzone, Rotsoord, Tweede Daalsedijk, Cartesiusdriehoek en Werkspoorkwartier: hier kunnen (of zijn) per gebied beperkingen (worden) opgelegd

Het college kan in de volgende situaties nieuwe maatwerkgebieden aanwijzen:

- locaties die in betaald parkeergebied liggen (A of B1) op minimaal 500 meter van de grens met niet-betaald parkeergebied, waarbij de verkeersruimte beperkt is;
- bij ontwikkelingen die kleiner zijn dan 3000 m^2 bvo, in zone A of zone B liggen of hier direct aan grenzen en aansluiten op betaald parkeergebied of op gebieden waarvan al is besloten dat er betaald parkeren wordt ingevoerd, als het op deze locaties noodzakelijk is om de hoeveelheid verkeer te beperken, en/of de ontwikkelaar kan onderbouwen waarom het toevoegen van minder parkeerplaatsen noodzakelijk en verantwoord is.

Het college informeert de raad minimaal twee weken van tevoren over een voorgenomen aanwijzing, zodat de raad nog kan vragen om commissiebespreking en kan bijsturen als er bedenkingen zijn. Daarnaast kan de gemeenteraad, als niet aan bovenstaande voorwaarden is voldaan, op voorstel van het college, nieuwe maatwerkgebieden aanwijzen.

3. Realisatie parkeereis

Er zijn, afhankelijk van de locatie in de stad en eventuele beperkingen voor het toevoegen van parkeercapaciteit voor auto's, verschillende manieren om aan de parkeereis te voldoen. Wanneer de parkeereis niet volledig op eigen terrein wordt gerealiseerd, is er sprake van afwijken van de parkeereis. Voor realisatie van parkeerplaatsen en/of andere mobiliteitsoplossingen gelden de volgende drie uitgangspunten:

- de initiatiefnemer onderbouwt in een mobiliteitsbeheerplan hoe de gekozen mobiliteitsoplossing aansluit bij de mobiliteitsbehoefte van de ontwikkeling en dat de extra mobiliteitsbehoefte niet wordt afgewenteld op de omgeving, en
- iedere mobiliteitsoplossing (dit kunnen fysieke parkeerplaatsen zijn en/of een mobiliteitsalternatief) die bij een ontwikkeling wordt gerealiseerd of aangeboden is toegankelijk en bereikbaar voor de betreffende doelgroep, en kwalitatief in orde, en
- voor iedere parkeerplaats die een ontwikkelaar (uitgaande van de parkeereis) niet aanlegt en waarvoor hij niet in een alternatief voorziet, is een bijdrage verschuldigd aan het bereikbaarheidsfonds.
  De hoogte van de bijdrage hangt af van de onderbouwing voor afwijking van de parkeereis en/of de gerealiseerde mobiliteitsalternatieven. Bij grote gebiedsontwikkelingen worden hierover separaat afspraken gemaakt.

Mobiliteitsbeheerplan
Voor iedere bouwontwikkeling geldt de verplichting om een mobiliteitsbeheerplan aan te leveren. In dit plan neemt de initiatiefnemer op hoe mobiliteit voor de ontwikkeling duurzaam en langdurig wordt geregeld en hoe wordt gewaarborgd dat de extra mobiliteitsbehoefte niet wordt afgewenteld op de omgeving. Ook staat hierin welke doelgroepen toegang hebben tot welke mobiliteitsoplossingen, en op welke wijze huidige en toekomstige belanghebbenden daarover worden geïnformeerd. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is hoe wordt voorzien in mobiliteit voor mensen met een beperking. De eisen die we stellen aan een mobiliteitsbeheerplan zijn afhankelijk van de grootte van de ontwikkeling, en de gekozen mobiliteitsoplossing(en).

Wanneer deelmobiliteit of MaaS onderdeel is van de mobiliteitsoplossing, hanteren we een aantal criteria bij de beoordeling van het Mobiliteitsbeheerplan. De initiatiefnemer biedt in elk geval de garantie dat het mobiliteitsconcept toekomstbestendig georganiseerd en langjarig gefinancierd is. Bewonersbetrokkenheid maakt hier onderdeel vanuit, evenals (juridisch vastgelegde) afspraken met mobiliteitsdienstverleners, onder andere over de kwaliteit en flexibiliteit van het mobiliteitsaanbod.

Voorzieningen voor deelmobiliteit worden bij voorkeur ook toegankelijk gemaakt voor gebruikers die niet bij de bouwontwikkeling horen. Ook staat in het plan op welke wijze bewoners en andere gebruikers worden geïnformeerd over toegankelijkheid en gebruik van mobiliteitsoplossingen.

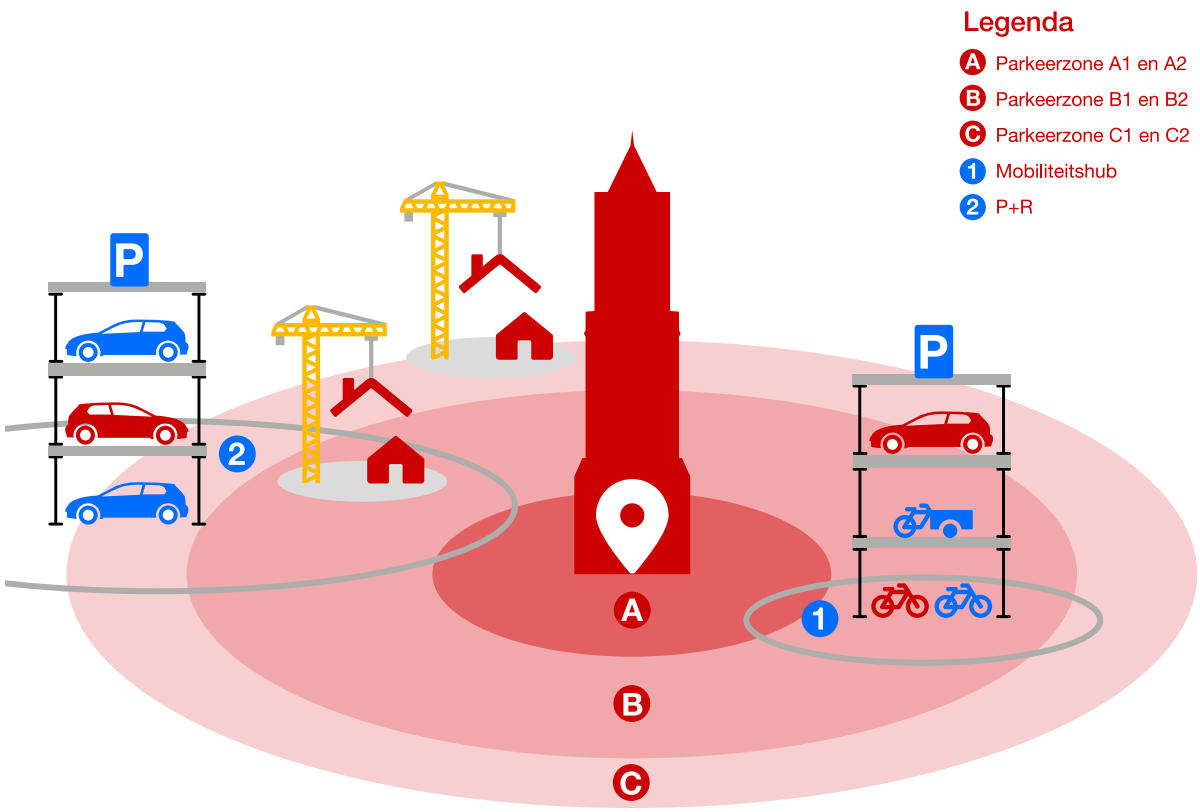
3.1 Afwijken van de parkeereis

Als een initiatiefnemer afwijkt van de parkeereis, en dus kiest voor een (gedeeltelijk) andere invulling van de mobiliteit, dan zijn er een aantal mogelijkheden om alsnog in een mobiliteitsoplossing te voorzien. In welke mate kan (of moet) worden afgeweken van de parkeereis verschilt per gebied.

Fietsparkeren
Voor fietsparkeren geldt als hoofdregel dat afwijken van de parkeereis niet is toegestaan. In bepaalde situaties, bijvoorbeeld bij functiewijziging van panden in de bestaande stad, is het echter niet mogelijk om te voldoen aan de parkeereis fiets. In zo'n situatie kan onder voorwaarden worden afgeweken van de eis om parkeerplaatsen te realiseren op eigen terrein als dit verantwoord is. In dat geval is wel een bijdrage aan het bereikbaarheidsfonds vereist.

Extra fietsparkeerplaatsen
In A- en B1-gebied kunnen initiatiefnemers een korting toepassen op de parkeereis auto, op voorwaarde dat voor iedere niet aangelegde autoparkeerplaats extra fietsparkeerruimte wordt aangelegd. Dit is bovenop de parkeereis voor fietsen.

Deelmobiliteit en MaaS-concepten
In A- en B-gebied kunnen initiatiefnemers een korting toepassen op de parkeereis auto op voorwaarde dat



De locatie van een ontwikkeling bepaalt wat de beperkingen zijn voor toevoegen van parkeerplaatsen, en welke mogelijkheden er zijn voor alternatieve mobiliteit. We kijken enerzijds naar het gebied (A, B, of C), en anderzijds naar de nabijheid van een mobiliteitshub.

zij voorzien in een mobiliteitsconcept dat gebruik maakt van deelmobiliteit en/of MaaS. Hierbij is het uitgangspunt dat in plaats van particuliere autoparkeerplaatsen een ‘mobiliteitsruimte’ (op eigen terrein) wordt gerealiseerd voor deelauto’s. Deze mobiliteitsruimte kan voor een deel ook worden ingericht voor het stallen van andere deelmodaliteiten die een alternatief vormen voor korte autoritten (zoals e-bikes, e-bakfietsen en/of e-scooters). Deelauto’s die worden geplaatst zijn bij voorkeur zero emissie. Voor andere vormen van deelmobiliteit is alleen zero emissie toegestaan.

Afhankelijk van de schaal van de ontwikkeling en de lokale context en omstandigheden kan het mobiliteitsconcept uiteenlopen van het plaatsen van enkele deelauto’s tot het aanbieden van een volwaardig MaaS-concept, waarin bewoners via een digitaal platform hun reis met allerlei vormen van deelmobiliteit, (H)OV en taxi kunnen plannen, boeken en betalen. Het is niet mogelijk om de korting op basis van deelmobiliteit toe te passen op het bezoekersdeel van de parkeereis. Bij functies anders dan wonen moet de initiatiefnemer aantonen dat het alternatieve concept past bij de desbetreffende doelgroep.

Parkeren op fiets- of OV-afstand

Voor bouwontwikkelingen in A- en B1 gebied kan (een deel van het) autoparkeren worden gerealiseerd op fiets- of OV-afstand, op voorwaarde dat de ontwikkeling niet grenst aan een gebied met gratis parkeren. Gebieden waarvan al is besloten dat er betaald parkeren komt tellen we mee als betaald parkeergebied.

Parkeren op loopafstand
Voor de hele stad geldt dat parkeren op loopafstand van de ontwikkeling mag worden opgelost, in een gemeentelijke of particuliere parkeervoorziening. Hierbij gelden de maximale loopafstanden zoals die zijn opgenomen in de beleidsregels

Gebruik maken van een gemeentelijke P+R-voorziening of mobiliteitshub
In A1-gebied, en op andere locaties die in het bereik liggen van een transferium of mobiliteitshub kunnen ontwikkelaars afwijken van de parkeereis als zij voor mobiliteit gebruik maken van deze voorzieningen. Via een plattegrond op onze website wordt aangegeven voor welke locaties dit geldt. Bij individuele bouwontwikkelingen is het niet altijd mogelijk of wenselijk om mobiliteit op eigen terrein te realiseren. Met collectieve voorzieningen in de wijk of aan de rand van de stad kunnen we voorzien in (ruimte-)efficiënte mobiliteitsoplossingen.

Maatwerklocaties
In aangewezen maatwerkgebieden geldt bovenop de standaardafwijkingsmogelijkheden het volgende:

- Voor het plangebied kan een maximaal aantal verkeersbewegingen of parkeerplaatsen (parkeerplafond) worden opgelegd bovenop het standaardbeleid dat geldt in de zone.
- In het plangebied zelf, en de omgeving, kan betaald parkeren, zonder draagvlakmeting, worden ingevoerd als dit noodzakelijk is om de hoeveelheid verkeer in het gebied te beperken. Dit moet worden aangetoond met een berekening van de uitwijkbewegingen die te verwachten zijn bij het niet invoeren van betaald parkeren in omliggende gebieden en de gevolgen daarvan op het ontwikkelprogramma.
- Een hogere afwijking van de parkeereis in ruil voor realisatie van extra fietsparkeerplekken of deelauto's is mogelijk, eventueel in combinatie met een MaaS-concept.
- Parkeren op grote afstand is ook buiten A gebied toegestaan, op voorwaarde dat het plangebied binnen het invloedsgebied ligt van een P+R-voorziening. Dit houdt in dat de reisafstand met OV en/of fiets acceptabel is.

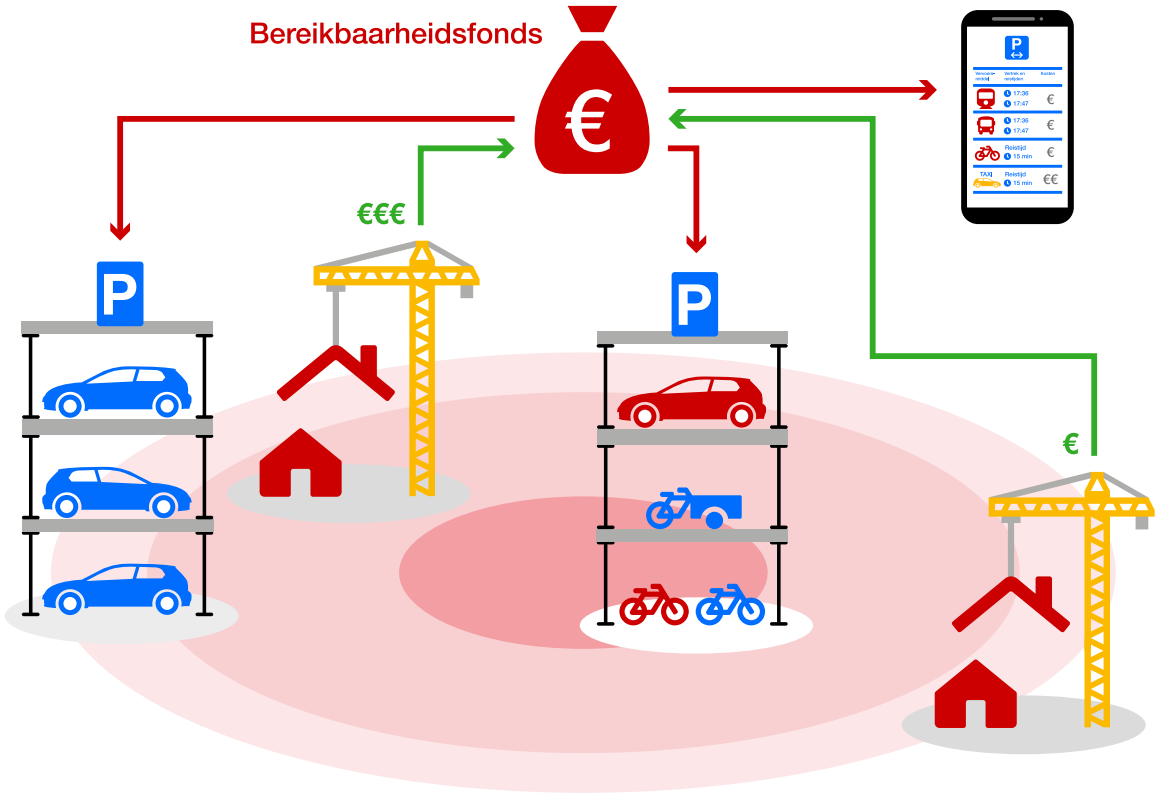
Bereikbaarheidsfonds
Bij grotere gebiedsontwikkelingen is het uitgangspunt dat voor het hele gebied een eigen mobiliteitsconcept wordt ontwikkeld. Mogelijk kunnen de grotere gebiedsontwikkelingen via rechtstreekse afspraken met de ontwikkelaars (anterieure overeenkomst) wel een deel van hun concept uitwerken via geplande of bestaande (gemeentelijke) voorzieningen voor deelmobiliteit of parkeren op afstand.

Bij individuele bouwontwikkelingen is het niet altijd mogelijk of wenselijk om als (gedeeltelijk) alternatief voor autoparkeerplaatsen een eigen mobiliteitsoplossing of -concept te realiseren. Wanneer ontwikkelingen in de omgeving liggen van een bestaand of gepland mobiliteitsalternatief, zoals een transferium of een mobiliteitshub, is het onder voorwaarden mogelijk om daar voor invulling van de mobiliteitsbehoefte (gedeeltelijk) op mee te liften. Wanneer in de omgeving van de ontwikkeling geen mobiliteitsalternatieven beschikbaar zijn, is het aan de initiatiefnemer zelf om te voorzien in een passende mobiliteitsoplossing.

Bij overige ontwikkelingen is het uitgangspunt dat initiatiefnemers voor iedere parkeerplaats die ze niet aanleggen een bijdrage betalen aan het bereikbaarheidsfonds. Met dit fonds dragen we vervolgens bij aan voorzieningen die een alternatief bieden voor de (privé)auto, zoals transferia en mobiliteitshubs.

De hoogte van het tarief dat initiatiefnemers betalen aan het Bereikbaarheidsfonds is afhankelijk van het geboden mobiliteitsalternatief. Dit werken we verder uit in de beleidsregels en het voorstel Bereikbaarheidsfonds. Bij de verkenning van nieuw bekostigingsinstrumentarium dat voortvloeit uit de investeringsstrategie van de RSU zal de werking van het Bereikbaarheidsfonds worden meegenomen.

Afwijken van de parkeereis fiets is in principe niet toegestaan, maar in geval van sloop/nieuwbouw en/of functiewijzing kan hiervoor een uitzondering worden gemaakt als het niet mogelijk is om op eigen terrein (extra) fietsparkeerplaatsen te realiseren. Ook dit werken we verder uit in de beleidsregels en bij het voorstel Bereikbaarheidsfonds.



Ontwikkelingen die in het invloedsgebied van een transferium of mobiliteitshub liggen, kunnen voorzien in de mobiliteitsbehoefte met een bijdrage aan het bereikbaarheidsfonds. Ontwikkelingen die niet in het invloedsgebied van een transferium of mobiliteitshub liggen, moeten zelf zorgen voor mobiliteitsoplossingen, maar betalen in sommige gevallen ook voor iedere niet aangelegde parkeerplek een (lagere) bijdrage aan het bereikbaarheidsfonds.

3.2 Ligging parkeervoorzieningen

Fietsparkeervoorzieningen moeten op eigen terrein worden gerealiseerd. Dat geldt in principe ook voor autoparkeervoorzieningen. Uitgangspunt is dat fietsvoorzieningen het meest gunstig zijn gesitueerd, en voorzieningen voor privéauto's het minst gunstig. Dit betekent dat fietsplekken waar mogelijk altijd dichter bij de ingang liggen en/of beter toegankelijk zijn dan autoparkeerplaatsen, en dat deelauto's op een gunstiger plek parkeren dan privéauto's.

Fietsparkeren in de buurt

Afwijking van het aantal op eigen terrein te realiseren fietsparkeerplaatsen is mogelijk als de parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand worden gerealiseerd, in sommige situaties kan dit ook in de openbare ruimte. Deze afwijking is niet toegestaan voor de fietsstallingen voor bewoners als daardoor niet meer voldaan wordt aan het bouwbesluit. Als fietsparkeren binnen loopafstand wordt geregeld, vragen we geen bijdrage aan het bereikbaarheidsfonds.

Autoparkeren op loopafstand

De parkeereis auto mag deels buiten de bouwplot worden gerealiseerd als de initiatiefnemer aantoont dat binnen acceptabele loopafstand rond de ontwikkeling voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is. Hierbij moet de initiatiefnemer aantonen dat deze alternatieve parkeerruimte structureel en duurzaam beschikbaar is op tijden dat die nodig zijn voor de parkeervraag van de ontwikkeling. Of de loopafstand acceptabel is hangt af van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres. In de regel mag alleen van de maximale loopafstand worden afgeweken als

dit kan worden onderbouwd op grond van stedenbouwkundige aspecten en belangen. De acceptatie van loopafstanden wordt mede bepaald door de aantrekkelijkheid van de looproute, de hoogte van de parkeertarieven, de parkeerduur en de concurrentiekracht van alternatieven zoals openbaar vervoer en fiets. Daarom zijn de maximaal acceptabele loopafstanden per zone verschillend.

Autoparkeren buiten loopafstand
In maatwerkgebieden en zone A2 en B1 kan autoparkeren ook buiten loopafstand (bijvoorbeeld bij een mobiliteitsknooppunt) worden geregeld.

Voorwaarden hierbij zijn:

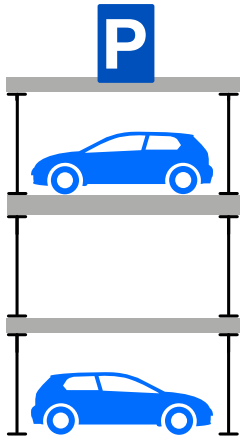
- Voor bewoners ligt de autoparkeervoorziening binnen de gemeentegrens, op acceptabele fiets- en/of OV-afstand. Bij de voorziening moet voldoende parkeerruimte aanwezig zijn voor fietsen en auto's.
- Voor bezoekers en werkenden mag de parkeerruimte verder weg liggen. Bij de voorziening moet, rekening houdend met de aanwezigheidspercentages zoals die zijn opgenomen in de beleidsregels, voldoende autoparkeercapaciteit aanwezig zijn. Het mobiliteitsknooppunt ligt bovendien op een locatie die goed bereikbaar is, en het natransport (met OV en fiets) is goed geregeld. Het tarief voor parkeren en eventuele kosten voor natransport zijn in verhouding met de kosten voor parkeren in de omgeving van de bouwontwikkeling en rondom het knooppunt zelf.

Beschikbaarheid parkeerplaatsen (duurzaam en structureel)
Wanneer parkeren op loop-, fiets- of OV-afstand wordt geregeld, dan moet de initiatiefnemer aantonen dat de parkeerplaatsen op afstand voor onbepaalde tijd structureel beschikbaar zijn ten behoeve van de bouwontwikkeling. Het is wel mogelijk om wijzigingen aan te brengen in de afspraken die met de gemeente zijn gemaakt als de parkeerplaatsen aantoonbaar niet (meer) nodig zijn. Wanneer de parkeerbehoefte wordt opgelost in een nog te bouwen parkeervoorziening dan moet een parkeerbalans gemaakt worden voor al het afgesproken gebruik, op basis van de tabel met aanwezigheidspercentages in de beleidsregels.

Als ten behoeve van een bouwontwikkeling gebruik wordt gemaakt van bestaande parkeerruimte, dan moet de ontwikkelaar aantonen dat deze parkeerruimte structureel en duurzaam aanwezig is voor de maximale planologische mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt. Utrecht hanteert echter als uitgangspunt dat aanwezige parkeerplaatsen zo efficiënt mogelijk benut moeten kunnen worden. Dit betekent dat plekken niet meer beschikbaar hoeven te blijven als ze aantoonbaar niet meer nodig zijn ten behoeve van de ontwikkeling. De bewijslast ligt hierbij bij de ontwikkelaar en/of eigenaar van het pand.

De gemeente houdt van de gemeentelijke garages een actueel overzicht bij waarin gehonoreerde aanpassingen op basis van bovenstaande punten periodiek worden verwerkt. Wanneer parkeerplaatsen bij een andere partij dan de gemeente worden afgenomen moet een contract worden overlegd waaruit blijkt dat de parkeerplaatsen duurzaam en structureel beschikbaar zijn.

In een aantal gevallen, wanneer er geen ander gebruik van de openbare ruimte is voorzien, kan voor wat betreft de parkeerbehoefte van bezoekers ook een beroep worden gedaan op de bestaande openbare ruimte als vervangende parkeerruimte, voor zover dit past in een goede ruimtelijke ordening. In de beleidsregels is opgenomen onder welke voorwaarden dit mogelijk is.



3.3 Ontwerp en kwaliteitseisen

Fietsparkeren bij woningen moet inpandig worden gerealiseerd, conform het bouwbesluit. Ook voor autoparkeren geldt dat voorzieningen waar mogelijk inpandig, en verdiept gerealiseerd worden.
De gemeente Utrecht toetst het ontwerp van fiets- en autoparkeervoorzieningen aan de volgende functionele eisen:

- Ligging: voldoende en logische situering van parkeerruimtes voor lang- en kortparkeerders, en voor bijzondere doelgroepen (mensen met een beperking, laad- en losplekken, deelauto's).
- Maatvoering: minimale afmetingen van parkeer- en verkeersruimtes.
- Toegankelijkheid: is deze voldoende (deuren, hellingen, trappen, liften e.d.) en kunnen de beoogde doelgroepen ook daadwerkelijk gebruik maken van de parkeerruimtes (bijvoorbeeld bezoekers in een garage met dubbelgebruik).
- Aanvullende eisen: zoals mogelijk opgenomen in SpvE, bouwenvelop e.d.[2]

Een algemeen ontwerpaspect lichten we hier uit:

- De verhouding tussen het gebruik van auto en fiets kan de komende decennia substantieel verder wijzigen. Daarom is het wenselijk om hier bij het ontwerp van (inpandige) parkeervoorzieningen rekening mee te houden, bijvoorbeeld door fiets- en autoparkeerruimtes op dezelfde hoogte te realiseren met een flexibele scheidingswand daartussen en in- en uitritten die voor alle voertuigen bruikbaar zijn.

Voor fietsparkeren geldt bovendien:

- dat bij de realisatie van collectieve stallingen voldoende ruimte moet worden gerealiseerd voor bakfietsen, elektrische fietsen, etc.
- dat onder voorwaarden ook voor woningen groter dan 50 m2 gbo een collectieve stalling kan worden gerealiseerd, in plaats van individuele inpandige fietsenbergingen.[3]
- dat bij woningbouwontwikkelingen ook fietsparkeerplaatsen voor bezoekers moeten worden aangelegd.

En voor autoparkeren geldt:

- dat er vanwege de groei van elektrische en hybride auto's voldoende basisinfrastructuur moet worden aangelegd om de komende jaren zonder hoge investeringen genoeg laadpalen te kunnen bijplaatsen.
- dat bij maatwerklocaties als eis kan worden gesteld dat autoparkeerplaatsen zo veel mogelijk worden geconcentreerd in (liefst gebouwde) voorzieningen aan de rand van de ontwikkellocatie, nabij de stedelijke ontsluitingsweg.

Deelmobiliteit en MaaS

Voor deelmobiliteit en MaaS gelden de volgende kwaliteitseisen die moeten zijn uitgewerkt in het Mobiliteitsbeheerplan:

- Interoperabiliteit: het digitale platform voor deelmobiliteit en MaaS maakt gebruik van de nationale open standaard (TOMP-API) voor MaaS.
- Monitoring: kwantitatieve en kwalitatieve monitoringsinformatie wordt AVG-proof verzameld om in de toekomst te kunnen bijsturen. Deze informatie is beschikbaar voor een evaluatiegesprek met de gemeente.
- Betaalbaarheid en toegankelijkheid: het deelconcept voorziet in betaalbare en toegankelijke mobiliteit voor alle groepen bewoners en/of andere gebruikers van de ontwikkeling.
- Communicatie en marketing: in de verkoop-/verhuurfase worden toekomstige bewoners geïnformeerd over de dienstverlening met betrekking tot deelmobiliteit en MaaS. In het Mobiliteitsbeheerplan wordt toegelicht hoe de doelgroep wordt gestimuleerd om van het deelaanbod gebruik te maken.

---

[2] Dit geldt alleen voor zaken die niet volledig/uitputtend in het bouwbesluit zijn geregeld.
[3] Bij woningontwikkeling geldt voor fietsparkeren het bouwbesluit met doorgaans individuele inpandige bergruimtes bij de woningen, uitzonderingen daargelaten, zoals woningen tot 50 m² gbo. Om uiteenlopende redenen kan het wenselijk zijn om ook voor grotere woningen in appartementencomplexen een collectieve fietsstalling te realiseren. Daarom is een gelijkwaardig alternatief uitgewerkt dat in 2019 al is vastgesteld door de Gemeenteraad. Deze is terug te vinden in bijlage Gelijkwaardige oplossing fietsparkeren woningbouw.

4. Beschikbaarheid

Wanneer de parkeereis voor een ontwikkeling en de wijze waarop die gerealiseerd zal worden, is bepaald, is het van belang dat de afspraken daarover nauwkeurig worden vastgelegd. Zo kan de bouwende partij door de gemeente aan de voorgestelde parkeeroplossing worden gehouden. Als bijvoorbeeld is afgesproken om een deel van de autoparkeereis op eigen terrein te voldoen en voor de overige parkeerplaatsen gebruik te maken van een privaat parkeerterrein op afstand, moet een overeenkomst aan de gemeente overgelegd worden waaruit blijkt dat de parkeerplaatsen structureel en duurzaam beschikbaar blijven voor deze ontwikkeling. De afspraken moeten door de gemeente afdwingbaar zijn. Het is toegestaan om in deze afspraken een wijzigingsclausule op te nemen zodat het aantal overeengekomen parkeerplaatsen na goedkeuring van de gemeente kan worden aangepast op basis van gemeentelijk beleid, gebleken structureel lager gebruik (monitoring), of bijvoorbeeld omdat er inmiddels elders structureel parkeerplaatsen gehuurd worden.

4.1 Afspraken voor fiets- en autoparkeren en andere mobiliteitsoplossingen

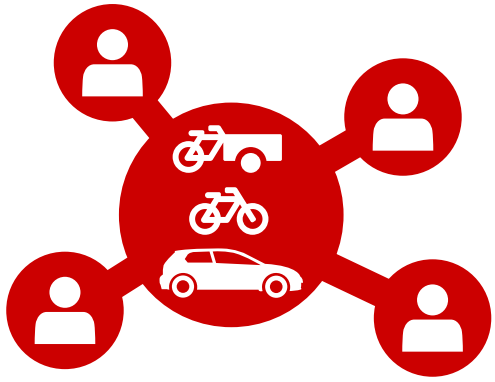
Om het fietsen duurzaam te stimuleren moeten de fietsparkeervoorzieningen blijvend gebruikt kunnen worden door de beoogde doelgroep(en) van de ontwikkeling: bewoners, werkenden, studenten en/of bezoekers. De plannen van de initiatiefnemer worden hieraan getoetst. Deze duurzame beschikbaarheid is vooral een punt van aandacht bij collectieve stallingen, zeker wanneer dubbelgebruik van de fietsplekken mogelijk wordt gemaakt. Ook bij autoparkeren is het van belang dat voorzieningen duurzaam beschikbaar zijn. De gemeente toetst de beschikbaarheid van fiets- en autoparkeerplaatsen aan de hand van de volgende vragen:

- Zijn de afspraken over eigendom, gebruik en beheer van parkeervoorzieningen en eventuele mobiliteitsconcepten (zoals deelauto's) voldoende vastgelegd?
- Hoe worden de huidige en toekomstige betrokkenen (eigenaren en diverse gebruikersgroepen) voldoende geïnformeerd? Met name bij schaarse collectieve parkeervoorzieningen, bij parkeren op afstand en bij meervoudig gebruik is dit van belang.
- Hoe is geborgd dat de afspraken ook in de toekomst blijven werken (bijvoorbeeld met een kettingbeding voor opvolgende eigenaren)?
- Is vastgelegd wie nu en in de toekomst verantwoordelijk is voor nakoming van de vastgelegde afspraken?

Deelmobiliteit en MaaS

Voor deelmobiliteit en MaaS gelden concreet de volgende eisen:

- Het deelconcept moet toekomstbestendig worden geborgd.
- De financiering is langjarig geborgd.
- Het aanbod van deelmobiliteit en/of het MaaS-concept kan worden aangepast als dat beter aansluit op de (veranderende) vraag van bewoners en gebruikers in de toekomst
- Het deel- en/of MaaS-concept wordt goed gemonitord. Op verzoek van de gemeente kan het concept met verantwoordelijke en overige belanghebbende partijen worden geëvalueerd.



4.2 Uitgifte parkeervergunningen bij bouwontwikkelingen

Het is van belang dat ruimtelijke ontwikkelingen de (extra) autoparkeerbehoefte niet afwentelen op de openbare ruimte. Zo waarborgen we de kwaliteit van de buitenruimte, gaan we zoekverkeer tegen, en zorgen we dat een gebied bereikbaar blijft. In betaald parkeergebied kan dit voldoende worden gereguleerd met betaald parkeren. Dat is de reden waarom in betaald parkeergebied de parkeernormen ook laag zijn.

Autoparkeren moet bij bouwontwikkelingen in beginsel op eigen terrein worden opgelost. Daarom verstrekt de gemeente aan bewoners of werkenden van bouwontwikkelingen in principe geen parkeervergunningen. Een uitzondering hierop zijn situaties waarin het autoparkeren (gedeeltelijk) in de openbare ruimte is opgelost. Bewoners en bedrijven kunnen in dat geval wel recht hebben op een parkeervergunning, bijvoorbeeld als er sprake is van rechtens verkregen niveau of de gemeente akkoord is gegaan met realisatie van het parkeren op straat omdat er voldoende ruimte beschikbaar is. Parkeervergunningen worden in dat geval verstrekt tot maximaal de parkeernorm (bewonersdeel). Wanneer de gehele parkeereis op eigen terrein is voldaan, of op grond van een afwijkingsmogelijkheid minder parkeerplaatsen zijn gerealiseerd dan de parkeereis (met aftrek van dubbelgebruik), komen gebruikers van de bouwontwikkeling nooit in aanmerking voor een parkeervergunning.

Regelgeving hierover is te vinden in de Utrechtse “nadere regel uitgifte parkeervergunningen en garageplaatsen”. Het bovenstaande geldt ook voor ontwikkelingen waar pas ná de oplevering betaald parkeren wordt ingevoerd. De initiatiefnemer is verplicht om toekomstige gebruikers, verhuurders en eventuele tussenpersonen zoals makelaars vooraf voldoende te informeren over de onmogelijkheid om een parkeervergunning te krijgen. In het Mobiliteitsbeheerplan dat initiatiefnemers voortaan voor iedere bouwontwikkeling moeten maken, moet worden toegelicht hoe bewoners en gebruikers (ook in de toekomst) worden geïnformeerd over de mogelijkheden rondom parkeren.

Beeldbank gemeente Utrecht.

5. Uitvoering

5.1 Gebiedsgerichte aanpak

Bouwontwikkelingen staan niet op zichzelf. In veel gevallen geldt dat de omgeving van invloed is op wat er gebouwd kan worden, en op hoe het parkeren wordt geregeld. Daarnaast geldt dat ontwikkelingen ook invloed hebben op de omgeving. Als in een gebied tegelijkertijd op verschillende locaties wordt gebouwd, kan het bijvoorbeeld nuttig zijn om in kaart te brengen wat de gecombineerde effecten zijn van deze ontwikkelingen met betrekking tot de verkeersgeneratie. De effecten van een op zichzelf staande (kleine) ontwikkeling zijn misschien niet zo groot, maar de opgetelde consequenties van meerdere ontwikkelingen zijn dat mogelijk wel. Een gebiedsgerichte aanpak geeft ons de mogelijkheid om voor een heel gebied te bekijken wat de gewenste parkeeraanpak is. Uitgangspunt is dat we voor gebieden een parkeerbalans maken, waarbij we enerzijds de huidige capaciteit (openbaar en privaat) en bezetting in kaart brengen en anderzijds inventariseren wat de toekomstige parkeerbehoeften zijn. Voor grote ontwikkelgebieden, zoals de Merwedekanaalzone en Cartesiusdriehoek, passen we deze strategie al toe. Ook ontwikkelaars kunnen gezamenlijk optrekken om te komen tot een gebiedsgerichte aanpak. Hierbij denken we ook aan projecten waarbij we een uitstraling naar de omliggende (bestaande) wijken verwachten.

We willen de gebiedsgerichte aanpak namelijk ook in de bestaande stad gaan toepassen. Het bereikbaarheidsfonds, dat in paragraaf 3.1 is toegelicht, kan hier een rol bij spelen. Door voor een heel gebied in kaart te brengen welke (onbenutte) parkeermogelijkheden er zijn, en welke behoefte we in de toekomst verwachten, kunnen we ook parkeeralternatieven zoals parkeren op afstand en deelhubs voor een heel gebied plannen.

5.2 Vastleggen van afspraken

We zetten verschillende instrumenten in om de eisen en afspraken voor het realiseren van mobiliteitsoplossingen helder vast te leggen. We lichten het mobiliteitsbeheerplan hieronder kort toe.

Mobiliteitsbeheerplan

Initiatiefnemers worden voortaan verplicht om een mobiliteitsbeheerplan aan te leveren, waarin is toegelicht hoe mobiliteit voor de bouwontwikkeling toekomstvast is geregeld. Dit geldt voor alle bouwontwikkelingen. We bieden hiervoor een aantal standaard formats aan, die initiatiefnemers kunnen gebruiken. Voor kleine ontwikkelingen, waarbij fiets- en autoparkeren op eigen terrein wordt gerealiseerd, volstaat een eenvoudig invulformulier waarop de initiatiefnemer aangeeft voor wie de parkeerplaatsen beschikbaar komen, en hoe bewoners en gebruikers daarover worden geïnformeerd.

Het vastleggen van parkeerafspraken via een mobiliteitsbeheerplan geeft de gemeente de mogelijkheid om ook in de toekomst te kunnen controleren of de parkeeroplossingen worden gebruikt zoals ze zijn afgesproken. Maar het vastleggen van de afspraken gebeurt ook om onduidelijkheid te voorkomen over situaties die zich in de toekomst kunnen voordoen.

Colofon

uitgave
Gemeente Utrecht
030 - 286 00 00
parkeervisie@utrecht.nl

www.utrecht.nl/parkeervisie

mei 2021

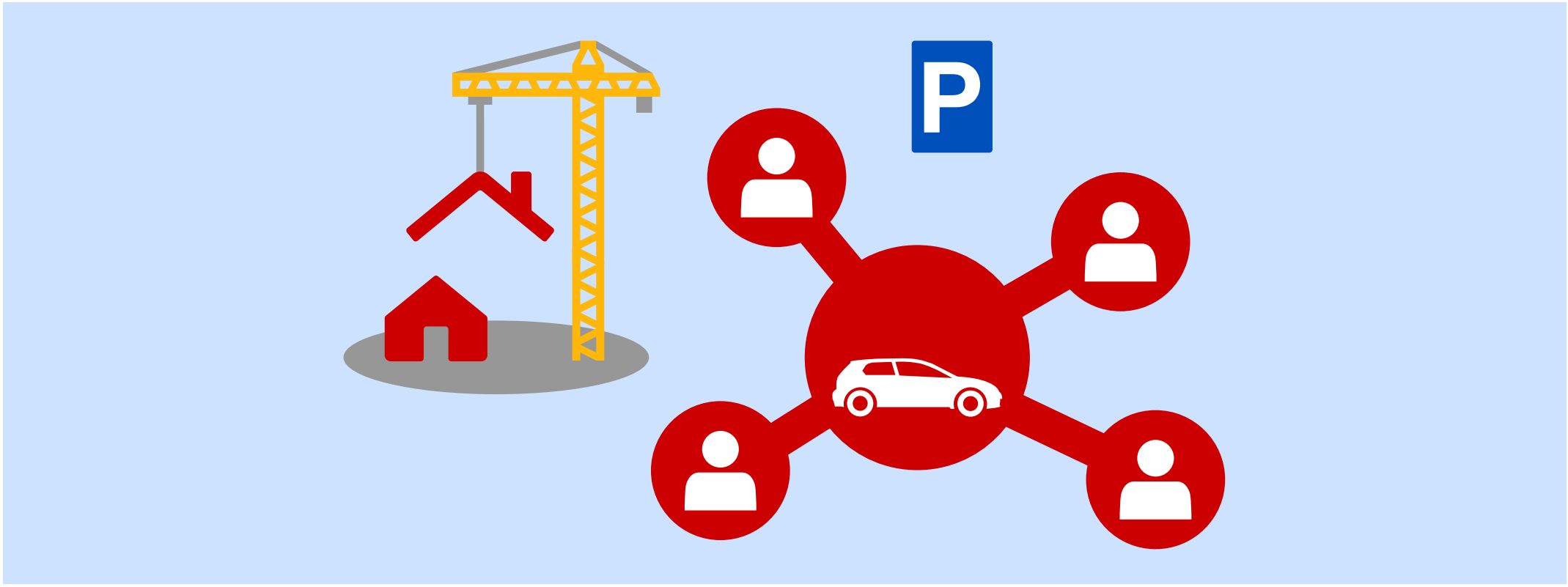
Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht
Stadsplateau 1
Postbus 16200
3500 CE Utrecht
030 286 00 00
info@utrecht.nl

Parkeernormentabellen

Bijlage bij module Parkeernormen

Ruimte voor de buurt

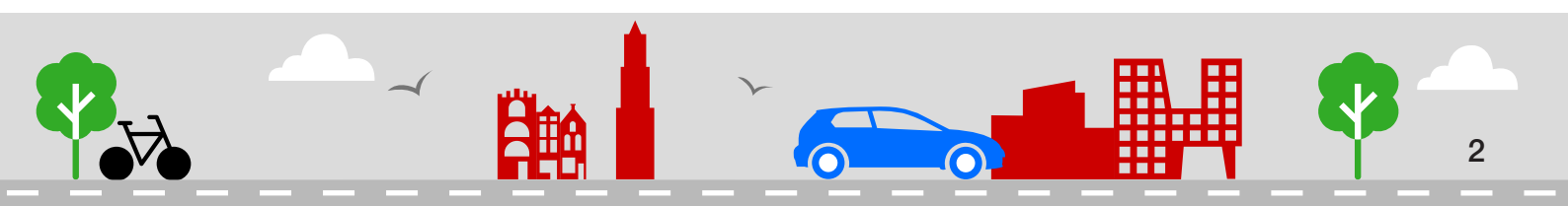


Gemeente Utrecht

Utrecht.nl/
parkeervisie

Parkeernormen auto

Functie	norm-grondslag	A	B	C1	C2	aandeel bezoek
woning boven 130 m2 bvo	woning	0,78	1,01	1,40	1,70	*
woning 80 tot 130 m2 bvo	woning	0,70	0,92	1,30	1,50	*
woning 80 tot 130 m2 bvo: sociale of middenhuur	woning	0,53	0,69	0,98	1,13	*
woning 55 tot 80 m2 bvo	woning	0,68	0,89	1,15	1,25	*
woning 55 tot 80 m2 bvo: sociale huur of middenhuur	woning	0,51	0,67	0,86	0,94	*
woning tot 55 m2 bvo	woning	0,28	0,43	0,50	0,60	*
geoormerkte serviceflat / aanleunwoning	woning	0,10	0,20	0,2	0,8	*
geoormerkte studentenhuurwoningen tot 45 m² bvo	woning	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10
kantoor	100 m² bvo	0,4	0,5	0,8	0,9	0,05
bedrijfsverzamelgebouw / atelier	100 m² bvo	0,4	0,5	0,8	1,1	0,20
arbeidsintensieve bezoekersextensieve bedrijven (industrie / laboratorium / werkplaats)	100 m² bvo	0,53	0,6	1,2	1,6	0,05
arbeidsextensieve bezoekersextensieve bedrijven (loods / opslag / transportbedrijf)	100 m² bvo	0,15	0,17	0,3	0,6	0,05
detailhandel	100 m² bvo	2,03	2,3	2,9	3,6	0,90
supermarkt	100 m² bvo	0,68	1,2	2,2	2,9	0,95
commerciële dienstverlening	100 m² bvo	0,68	0,77	1,1	1,4	0,20
grootschalige detailhandel	100 m² bvo	4,35	4,93	6,6	7,3	0,90
bouwmarkt / tuincentrum / winkelboulevard / meubelboulevard	100 m² bvo	0,6	0,68	1,2	1,7	0,90
café / bar / cafetaria / restaurant	100 m² bvo	2	3	4	5	0,90
discotheek	100 m² bvo	1,2	1,36	5,2	8,7	0,99
museum	100 m² bvo	0,23	0,26	0,5	0,9	0,95
bibliotheek	100 m² bvo	0,08	0,09	0,4	0,6	0,95
bioscoop	100 m² bvo	0,75	0,85	3	5	0,95
theater / schouwburg	100 m² bvo	0,75	0,85	3	5	0,95
sporthal (binnen)	100 m² bvo	0,9	1,02	1,8	2,4	0,95
sportveld (buiten)	ha. Netto terrein	9,75	11,05	13	13	0,95
dansstudio / sportschool / fitness	100 m² bvo	0,45	0,51	2,1	3,2	0,90
evenementenhal / beursgebouw / congresgebouw	100 m² bvo	2,25	2,55	4	5	0,99
cultureel centrum / wijkgebouw	100 m² bvo	0,75	0,85	1	1	0,60
ziekenhuis	100 m² bvo	0,83	0,94	1,2	1,4	0,30
verpleeg- / verzorgingstehuis	wooneenheid	0,38	0,43	0,5	0,5	0,60
arts / maatschap / therapeut / consultatiebureau	behandelkamer	0,53	0,6	0,9	1,1	0,55
apotheek	100 m² bvo	1,35	1,53	2,3	2,7	0,45
ROC	100 leerlingen	2,1	2,38	3,3	3,7	0,10
hogeschool	100 leerlingen	4,13	4,68	6,1	6,6	0,75
universiteit	100 leerlingen	6,45	7,31	10,2	11,3	0,50
voorbereidend dagonderwijs (Vwo, Havo, Vmbo)	100 leerlingen	1,5	1,7	2,6	2,9	0,10
basisonderwijs	leslokaal	0,38	0,43	0,5	0,5	0,00
crèche / peuterspeelzaal / kinderdagverblijf	100 m² bvo	0,53	0,6	0,9	1	0,00
hotel	10 kamers	0,83	0,94	1,9	3,6	0,75
religiegebouw	gebedsplaats	0,08	0,09	0,1	0,1	1,00



Opmerkingen bij de tabel parkeernormen auto

1. Het aandeel bezoek bij wonen is in A-gebied 0,1, in B-gebied 0,2, bij woningen tot 80 m^2 in C-gebied 0,25, en bij woningen groter dan 80 m^2 in C-gebied 0,3.

2. De woningoppervlakte betreft het totale bruto vloeroppervlak van de woning achter de voordeur, gemeten volgens de meetmethoden van NEN2580. Gemeenschappelijke ruimten bij meergezinswoningen blijven dus buiten beschouwing. De NEN-norm beschouwt ook de ‘parkeerruimte’ als onderdeel van de BVO. In afwijking hiervan wordt deze ruimte niet gezien als oppervlak van de woning achter de voordeur en telt deze dus niet mee.

3. Indien de minimum norm lager ligt dan 0,2, geldt dat het aandeel bezoek gelijk is aan de minimum norm.

4. Een geoormerkte studentenwoning is een woning met een campuscontract of een woning die verhuurd wordt door een toegelaten instantie conform de woningwet. De minimum parkeernorm is ten opzichte van het CROW verlaagd conform de afspraak in het Landelijk Actieplan Studentenhuisvesting.

5. Buiten betaald parkeergebied kan worden afgeweken van de autoparkeernorm voor kantoren, op basis van een onderbouwing waaruit blijkt dat de standaardparkeernorm in een specifieke situatie voor een tekort aan parkeerplaatsen zorgt. De op die manier onderbouwde maatwerkparkeereis mag in dat geval niet hoger zijn dan twee keer de parkeereis.

6. Buiten betaald parkeergebied kan worden afgeweken van de autoparkeernorm voor horeca, op basis van een onderbouwing waaruit blijkt dat de standaardparkeernorm in een specifieke situatie voor een tekort aan parkeerplaatsen zorgt. De op die manier onderbouwde maatwerkparkeereis mag in dat geval niet hoger zijn dan twee keer de parkeereis.

7. Bij sporthal met wedstrijdfunctie: + 0,1-0,2 parkeerplaats per bezoekersplaats.

8. De parkeernorm is bij basisonderwijs exclusief Kiss & Ride, hierbij moet de CROW-rekentool voor halen en brengen worden gebruikt.

9. De parkeernorm voor hotels betreft alleen het hoteldeel en is dus exclusief eventuele congres- en vergaderfaciliteiten.

10. De parkeernorm voor wonen is inclusief beroep aan huis en Bed and Breakfast.

De parkeereis wordt met twee cijfers achter de komma berekend. De uiteindelijke parkeereis na toepassing van eventuele afwijkingsmogelijkheden, wordt afgerond: bij 0,50 of hoger naar boven en anders naar beneden.

Parkeernormen fiets

Functie	opmerking	normgrondslag	A	B1	B2 en C
wonen	1. Een woonfunctie heeft als nevenfunctie een niet gemeenschappelijke afsluitbare bergruimte met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m² bij een breedte van ten minste 1,8 m en een hoogte daarboven van ten minste 2,3 m.				
	2. In afwijking van het eerste lid kan bij een woonfunctie met een gebruiksoppervlakte van niet meer dan 50 m² de bergruimte gemeenschappelijk zijn indien de vloeroppervlakte van de bergruimte ten minste 1,5 m² per woonfunctie bedraagt.				
	3. Een bergruimte als bedoeld in dit artikel is vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar via het aansluitende terrein of een gemeenschappelijke verkeersruimte.				
	4. Per woning geldt een bezoekersnorm van 0,5 fietsparkeerplaats.				
kantoor medewerkers		100 m²	2,4	1,7	1,7
kantoor bezoekers	minimaal 10 fietsplaatsen	balie	6,0	6,0	6,0
detailhandel		100 m² bvo	3,4	3,4	3,4
supermarkten		100 m² bvo	5,3	5,3	5,3
commerciële dienstverlening (en met baliefunctie)	minimaal 10 fietsplaatsen	balie	6,0	6,0	6,0
bouwmarkt, tuincentrum	maatwerk: per ontwikkeling bepalen				
(week)markt	maatwerk: per ontwikkeling bepalen				
afhaalcentra, fastfood, cafetaria		locatie	12,5	12,5	6,0
restaurant, café		100 m² bvo	23,5	23,5	19,3
museum		100 m² bvo	1,2	1,2	1,2
bibliotheek		100 m² bvo	4,3	4,3	4,3
bioscoop		100 m² bvo	10,0	10,0	5,8
theater / schouwburg		100 zitplaatsen	31,8	27,5	23,5
sporthal		100 m² bvo	3,3	3,3	3,3
sportzaal		100 m² bvo	5,2	5,2	5,2
sportschool, dansstudio, fitness, bowlingbaan		100 m² bvo	6,8	4,9	2,6
squahbaan, tennisbaan	maatwerk: per ontwikkeling bepalen				
stadion	maatwerk: benodigde capaciteit beoordelen a.d.h.v. mobiliteitsbeheerplan				
evenementenhal, beurs- en congresgebouw	maatwerk: benodigde capaciteit beoordelen a.d.h.v. mobiliteitsbeheerplan				
stedelijk evenement		100 bezoekers	42,0	42,0	42,0
zwembad (open lucht)		100 m² bassin	36,0	36,0	36,0
zwembad (overdekt)		100 m² bassin	26,8	26,8	26,8
cultureel centrum, wijkgebouw		bezoekersaantal	0,5	0,5	0,5
ziekenhuis medewerker		100 m² bvo	0,6	0,5	0,3
ziekenhuis bezoeker		100 m² bvo	0,6	0,6	0,6
verpleeg- / verzorgingstehuis	maatwerk: per ontwikkeling bepalen				
gezondheidscentrum bezoekers		100 m² bvo	1,8	1,8	1,8
gezondheidscentrum medewerkers		100 m² bvo	0,6	0,6	0,6
medewerkers (middelbaar en hoger onderwijs)		100 m² bvo	0,9	0,8	0,6
bezoekers (middelbaar en hoger onderwijs)		100 m² bvo	12,5	12,5	12,5
medewerkers (basisonderwijs)		10 leerlingen	0,6	0,6	0,6
bezoekers (basisonderwijs)		10 leerlingen	6,5	6,5	6,5
crèche / peuterspeelzaal / kinderdagverblijf	minimaal 3 bakfietsplaatsen per locatie	100 m² bvo	2,0	2,0	2,0
hotel	maatwerk: per ontwikkeling bepalen				
ov-voorziening	maatwerk: per ontwikkeling bepalen				
religiegebouw	maatwerk: per ontwikkeling bepalen				

Colofon

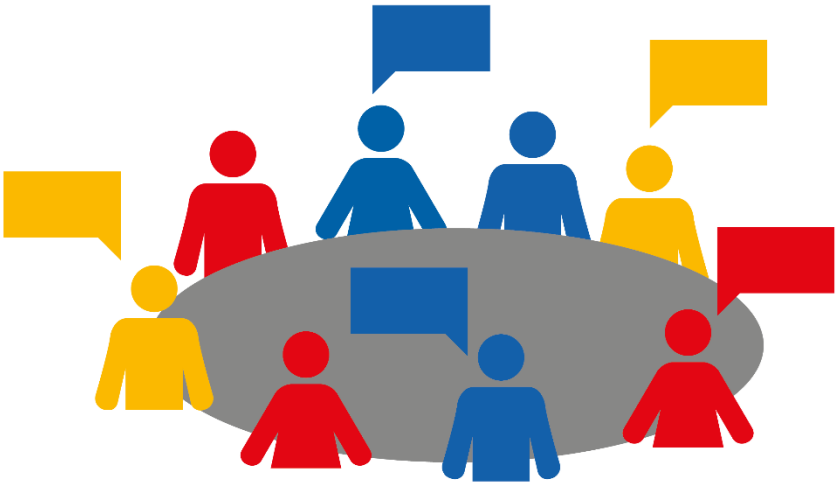
uitgave
Gemeente Utrecht
030 - 286 00 00
parkeervisie@utrecht.nl

www.utrecht.nl/parkeervisie

mei 2021

Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht
Stadsplateau 1
Postbus 16200
3500 CE Utrecht
030 286 00 00
info@utrecht.nl



Nota van Beantwoording

op inspraakreacties

Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Projectgroep
Projectteam Parkeervisie

Projectmanagement
Richard van der Westen

Opdrachtgever
Veronique Hulsebosch, Gemeente Utrecht

Versiedatum
21 mei 2021

Inhoudsopgave

Colofon 2
1 Over deze nota van beantwoording 4
1.1. Doel van de nota van beantwoording 4
1.2. Opbouw van de nota van beantwoording 4
1.3. Parkeervisie – context en raakvlakken 4
1.4. Inspraakreacties 5
1.5. Wijze van beantwoording van de inspraakreacties 5
1.6. Procedure voor de vaststelling 5
2. Belangrijkste thema's in de inspraakreacties 6
2.1 Parkeernormen en bereikbaarheidsfonds 6
2.1.1 Parkeernormen in gebieden zonder betaald parkeren 6
2.1.2 Afschaffen bandbreedte parkeernormen 6
2.1.3 Parkeernormen sociale huur 7
2.1.4 Fietsparkeernormen 7
2.1.5 Fietsparkeernormen en autoparkeernormen 7
2.1.6 Bereikbaarheidsfonds 7
2.2 Invoeren betaald parkeren 8
2.2.1 Betaald parkeren in de hele stad 8
2.2.2 Parkeervergunning voor bewoners bij invoering van betaald parkeren 8
2.2.3 Afbakening van gebieden voor invoering van betaald parkeren 8
2.3 Wonen en leefbaarheid 9
2.3.1 Parkeren in de binnenstad 9
2.3.2 Parkeren voor bewoners 9
2.3.3 Parkeren op afstand voor bewoners 10
2.4 Toegankelijkheid 10
2.4.1 Toegankelijkheid voor mensen met een beperking 10
2.4.2 Parkeervoorzieningen voor mensen met een beperking 10
3. Wijzigingen in Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en parkeernormen 12
3.1. Wijzigingen in de Parkeervisie 12
3.2. Wijzigingen in de module Aanpak betaald parkeren 14
3.3. Wijzigingen in de module Parkeernormen 15

1 Over deze nota van beantwoording

1.1. Doel van de nota van beantwoording

Tijdens de inspraakperiode van 17 december 2020 tot 1 februari 2021 zijn de Parkeervisie en bijbehorende modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen ter inzage gelegd. Iedereen kon in deze periode reageren op deze stukken.

Op 11 en 18 januari 2021 zijn er informatieavonden geweest, waarin de hoofdlijn van de Parkeervisie en beide modules zijn toegelicht en waarin de deelnemers in deelsessies hun vragen konden stellen. Deze vragen zijn grotendeels in die sessies beantwoord en waar nodig is naderhand persoonlijk contact opgenomen om (aanvullende) vragen te beantwoorden.

Inspraak is noodzakelijk voor de gemeenteraad om alle belangen te kennen en een goede afweging te maken bij besluitvorming. Met inspraak worden burgers in het algemeen - en belanghebbenden in het bijzonder - betrokken bij het voorbereiden, vormen of uitvoeren van beleid van de overheid. Daarnaast worden - met de reacties en kennis van bewoners en betrokkenen uit het gebied en omliggende wijken - de plannen beter.

In deze reactienota zijn alle inspraakreacties van bewoners, gebruikers (van het gebied), belangenorganisaties en andere belanghebbenden opgenomen en beantwoord.

1.2. Opbouw van de nota van beantwoording

In de volgende paragrafen staat een korte uitleg over de context van de Parkeervisie en bijbehorende modules, de inspraakreacties, de wijze van beantwoording en de vervolgprocedure voor de vaststelling van de Parkeervisie.

In hoofdstuk 2 beantwoorden we thematisch de verschillende onderwerpen die naar voren zijn gekomen in de inspraakreacties.

Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van de wijzigingen die in de Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen zijn aangebracht naar aanleiding van de inspraakreacties en nadere afstemming met andere projecten.

In de bijlage staan alle inspraakreacties in een tabel.

1.3. Parkeervisie – context en raakvlakken

Met de Parkeervisie geven wij weer wat onze kijk is op fiets – en autoparkeren in Utrecht voor de komende jaren, in relatie met het overkoepelende mobiliteitsbeleid en de ontwikkelingen in de stad. De Parkeervisie kent daarom een nauwe samenhang met het Mobiliteitsplan 2040, waarin de kaders voor het Utrechtse mobiliteitsbeleid zijn opgenomen.

Ook het Mobiliteitsplan 2040 heeft de afgelopen periode (deels overlappend met de Parkeervisie) ter inzage gelegen. Inspraakreacties op het mobiliteitsplan 2040 en de Parkeervisie zijn in onderlinge samenhang beantwoord.

We werken de Parkeervisie uit in zes afzonderlijke modules: Aanpak betaald parkeren, Parkeernormen, Aanpak parkeren openbare ruimte, Parkeren en toegankelijkheid, Parkeren op afstand, en fietsparkeren. De eerste twee modules, Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen hebben tegelijk met de Parkeervisie ter inzage gelegen. De overige vier modules volgen later.

1.4. Inspraakreacties

We hebben in totaal 36 inspraakreacties ontvangen over het onderwerp parkeren, waarvan 24 reacties van individuele bewoners/belanghebbenden. De overige 12 zijn ingediend door bewonersgroepen, bedrijven, instellingen, belangengroeperingen en verenigingen. De reacties over parkeren die zijn ingediend in het inspraaktraject voor het Mobiliteitsplan 2040 zijn beantwoord in de Nota van beantwoording op inspraakreacties Mobiliteitsplan.

1.5. Wijze van beantwoording van de inspraakreacties

Een inspraakreactie bevat de mening, zorgen, wensen, vragen en suggesties van een indiener. De meningen in een inspraakreactie of de inspraakreactie zelf zijn nooit te beoordelen als goed of fout. Elke inspraakreactie is zorgvuldig bestudeerd, om te bezien of de Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen aangepast kunnen of moeten worden. Doel is dat de inspraakreacties kenbaar worden gemaakt aan de gemeenteraad, zodat de gemeenteraad alle belangen kan afwegen en in de raad transparante besluitvorming plaatsvindt. De doorgevoerde wijzigingen of aanvullingen naar aanleiding van alle reacties zijn benoemd in hoofdstuk 3.

1.6. Procedure voor de vaststelling

Het college van burgemeester en wethouders bereidt de vaststelling van de Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen voor. De voorbereiding bestaat uit de beoordeling of de plannen voldoende duidelijk zijn of wellicht nog aangepast moet worden. Deze nota van beantwoording maakt onderdeel uit van deze voorbereiding.

Vervolgens stelt het college de gemeenteraad voor om de plannen (met verwerkte wijzigingen) vast te stellen.

2. **Belangrijkste thema's in de inspraakreacties**

In dit hoofdstuk komen veel voorkomende vragen en opmerkingen uit de inspraakreacties aan de orde. Een tabel met alle inspraakreacties en antwoorden is bijgevoegd als aparte bijlage.

Achtereenvolgend komen de volgende onderwerpen aan bod: parkeernormen en bereikbaarheidsfonds, invoeren betaald parkeren, wonen en leefbaarheid, parkeren voor mensen met een beperking.

2.1 Parkeernormen en bereikbaarheidsfonds

In de module parkeernormen staat welke eisen we bij bouwontwikkelingen stellen voor de aanleg van parkeerplaatsen voor fietsen en auto's en/of andere mobiliteitsoplossingen. De hoogte van de parkeernormen, en de mogelijkheden voor alternatieve mobiliteitsoplossingen zijn afhankelijk van de ontwikkellocatie. Een belangrijk onderdeel van het nieuwe parkeernormenbeleid is het bereikbaarheidsfonds. Dit onderdeel wordt nog verder uitgewerkt.

2.1.1 Parkeernormen in gebieden zonder betaald parkeren

- Biedt de module parkeernormen voldoende mogelijkheid om ook in gebieden zonder betaald parkeren het aantal autoparkeerplaatsen te beperken?

Beantwoording:
De Utrechtse parkeernormen zijn afgeleid van de parkeerkencijfers van het CROW. Deze cijfers worden, vanwege het onderzoek dat daaraan ten grondslag ligt, beschouwd als de landelijke standaard en de meeste Nederlandse gemeenten gebruiken ze als basis voor de parkeernormering. Voor het centrum en de schil direct rond het centrum hanteren we ten opzichte van de CROW-kencijfers lagere normen vanwege de specifieke aard van het Utrechtse centrumgebied. Daarnaast hebben we voor een aantal functies de parkeernormen aangepast aan de specifieke situatie in Utrecht.

We hebben al sinds 2013 de mogelijkheid om in betaald parkeergebied (zones A1, A2, en B1) een deel van de parkeereis met mobiliteitsalternatieven in te vullen, zoals deelmobiliteit en extra fietsparkeren. Deze mogelijkheden worden met het nieuwe beleid verruimd. Daarnaast willen we voor het eerst mogelijk maken om ook in B2 een klein deel van de autoparkeereis in te vullen met deelmobiliteit. Dit komt bovenop de verlaging van de parkeernormen in B2 naar de normen in B1.

De hoogte van de parkeernormen hang af van een aantal factoren. In gebieden met een hoge mate van verstedelijking zijn de parkeernormen lager, omdat hier de auto-afhankelijkheid lager is. In deze gebieden zijn voorzieningen op loop- of fietsafstand, en zijn over het algemeen meer mobiliteitsalternatieven voor de auto. Betaald parkeren zorgt er bovendien voor dat alternatieven voor de (eigen) auto aantrekkelijker worden. Daarom kan in deze gebieden een aanzienlijk deel van de parkeernorm worden ingevuld met alternatieve mobiliteitsoplossingen. Buiten betaald parkeergebied zijn de mogelijkheden voor alternatieve invulling van de parkeernormen beperkt, omdat in deze gebieden het risico op parkeeroverlast in de omgeving te groot is. Iedereen kan hier immers gratis een auto op straat parkeren.

2.1.2 Afschaffen bandbreedte parkeernormen

- Door afschaffen van de bandbreedte bij de parkeernormen valt bij sloop/nieuwbouw en functiewijziging het rechtens verkregen niveau lager uit, waardoor meer parkeerplaatsen moeten worden aangelegd.

Beantwoording:
In de beleidsregels parkeernormen auto, die het college zal vaststellen na besluitvorming over de module Parkeernormen, willen we opnemen dat bij berekening van het rechtens verkregen niveau bij ontwikkelingen in B2 en C-gebied mag worden uitgegaan van een hoger rechtens verkregen niveau. Hierdoor komt het rechtens verkregen niveau ongeveer even hoog uit als bij toepassing van de bestaande maximumparkeernormen.

In betaald parkeergebied zijn de mogelijkheden om af te wijken van de parkeernorm verruimd, en leidt een lager rechtens verkregen niveau dus niet tot aanleg van een groter aantal parkeerplaatsen.

2.1.3 Parkeernormen sociale huur

- De parkeernormen voor sociale huurwoningen sluiten niet aan op het autobezit van de doelgroep.

Beantwoording:
Wij hebben in april 2019 de parkeernorm voor sociale- en middenhuurwoningen groter dan 55 m2 met 25% verlaagd. Dit hebben we onder andere gedaan op basis van onderzoeken naar autobezit onder de doelgroep. Wij hebben geen aanwijzingen dat het autobezit sindsdien (sterk) is verminderd en dat een verdere verlaging van de parkeernormen voor sociale- en middenhuur op dit moment verantwoord is, maar staan ervoor open om hier opnieuw naar te kijken als er bronnen zijn waaruit blijkt dat de parkeernormen niet aansluiten op het autobezit van de doelgroep.

2.1.4 Fietsparkeernormen

- Zijn ontwikkelaars in grote ontwikkelgebieden verplicht om voldoende fietsparkeerplaatsen aan te leggen, ook voor afwijkende fietsformaten?

Beantwoording:
Ook in grote ontwikkelgebieden moeten initiatiefnemers zich houden aan de fietsparkeernormen. Kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen is hierbij een belangrijk aspect. Dat betekent onder andere dat er voldoende ruimte moet zijn voor het stallen van fietsen met afwijkende maten. Ook bij de realisatie van collectieve stallingen moet voldoende ruimte worden gerealiseerd voor bakfietsen, elektrische fietsen, etc.

2.1.5 Fietsparkeernormen en autoparkeernormen

- Worden de parkeernormen voor fiets verhoogd en de normen voor auto verlaagd?

Beantwoording:
Voor autoparkeren worden de parkeernormen niet structureel verlaagd. Wel schaffen we de bandbreedte af, waardoor de minimumnorm vanaf nu ook de maximumnorm is. Daarnaast verlagen we de normen in B2 naar het niveau van B1, en verruimen we in betaald parkeergebied de mogelijkheden om de parkeereis in te vullen met alternatieven zoals deelmobiliteit en extra fietsparkeervoorzieningen.

Bij de fietsparkeernormen hebben we geen grote veranderingen doorgevoerd. Wel hebben we voor het eerst een parkeernorm opgenomen voor bezoek aan woningen. In betaald parkeergebied zijn bovendien de mogelijkheden verruimd om een deel van de autoparkeereis in te vullen met extra fietsparkeerplaatsen.

2.1.6 Bereikbaarheidsfonds

- Hoe werkt het Bereikbaarheidsfonds straks in praktijk?

Beantwoording:
Het uitgangspunt is dat ontwikkelaars die geen parkeerplaatsen aanleggen op eigen terrein een bijdrage betalen aan het Bereikbaarheidsfonds. Hoe dit precies gaat werken, wat de voorwaarden en tarieven zijn, werken we uit in een apart raadsvoorstel.

2.2 Invoeren betaald parkeren

Een aantal reacties gaan over de uitbreiding van betaald parkeren in de stad. Ook zijn er bewoners die zorgen hebben over de mogelijkheden voor parkeren als betaald parkeren wordt ingevoerd.

2.2.1 Betaald parkeren in de hele stad

- Waarom voeren jullie niet in de hele stad betaald parkeren in?

Beantwoording:
We vinden het belangrijk om bewoners zoveel mogelijk te betrekken bij de invoering van betaald parkeren. Ons uitgangspunt is dat het doel van betaald parkeren de procedure bepaalt. Wanneer het doel is om op lokaal niveau parkeeroverlast tegen te gaan, bepalen bewoners en andere belanghebbenden in de wijk via een draagvlakmeting of er betaald parkeren komt. Wanneer betaald parkeren een gebiedsoverstijgend doel dient, bijvoorbeeld omdat het noodzakelijk is om verdichting van de stad mogelijk te maken en/of het autoverkeer te beperken, voeren we zonder draagvlakmeting betaald parkeren in. Wel betrekken we bewoners en andere belanghebbenden bij de manier waarop we betaald parkeren invoeren.

2.2.2 Parkeervergunning voor bewoners bij invoering van betaald parkeren

- Komen bewoners nog wel in aanmerking voor een parkeervergunning als in een gebied betaald parkeren wordt ingevoerd?

Beantwoording:
In gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd bepalen we op basis van de beschikbare parkeercapaciteit hoeveel parkeervergunningen we uit kunnen geven. We bekijken samen met bewoners, ondernemers en organisaties uit de buurt, hoe betaald parkeren het beste kan worden ingevoerd. In het huidige parkeerbeleid hebben we vastgelegd dat we maximaal twee parkeervergunningen uitgeven per adres. In de nieuwe module Aanpak betaald parkeren stellen we voor om, als er op straat voldoende ruimte is, bewoners bij invoering van betaald parkeren eenmalig de mogelijkheid te geven om een derde en vierde parkeervergunning aan te vragen.

Als bewoners een parkeerplaats hebben op eigen terrein, dan wordt die in mindering gebracht op het aantal parkeervergunningen dat op het adres kan worden uitgegeven. Bewoners van nieuwbouwwoningen komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning.

2.2.3 Afbakening van gebieden voor invoering van betaald parkeren

- Waarom stellen jullie niet een bepaalde termijn vast waarbinnen de gebiedsgrenzen ongewijzigd blijven, als er na een draagvlakmeting onvoldoende stemmen zijn voor invoering van betaald parkeren?

Beantwoording:
In het huidige beleid worden de gebieden waar we draagvlak kunnen meten vastgesteld door de gemeenteraad. We zien in praktijk echter dat de afbakening van gebieden niet altijd aansluit bij de situatie op straat.

In de nieuwe Aanpak betaald Parkeren stellen wij voor om de gebieden voor meten van draagvlak niet meer vooraf door de gemeenteraad vast te laten stellen, maar om die in overleg met bewoners (op basis van parkeerdruk, en signalen van parkeeroverlast) te bepalen. Het idee hierbij is dat we op deze manier de parkeerdruk kunnen aanpakken op de plek waar die zich voordoet. Wanneer na meting blijkt dat er geen draagvlak is voor invoering van betaald parkeren, zullen wij pas weer opnieuw draagvlak meten als er in het gebied veranderingen hebben plaatsgevonden. Bijvoorbeeld als de parkeerdruk flink is gestegen, of er voorzieningen in de buurt zijn bijgekomen die veel autoverkeer aantrekken. Hierbij houden we geen vaste termijn aan, omdat ontwikkelingen in parkeerdruk/parkeeroverlast niet altijd te voorspellen zijn.

2.3 Wonen en leefbaarheid

Verschillende reacties zijn positief over het uitgangspunt om meer ruimte op straat te creëren voor lopen, fietsen, en groen. Maar er zijn ook zorgen van bewoners die vragen of zij straks nog wel een auto in de buurt van hun woning kunnen parkeren. In een aantal reacties wordt gerefereerd aan de verhoging van de tarieven voor parkeervergunningen per 1 april 2021. Hoewel deze tariefsverhoging geen onderdeel is van de Parkeervisie, is gezien het aantal reacties toch een antwoord hierover opgenomen.

2.3.1 Parkeren in de binnenstad

- Enerzijds wordt gevraagd om te blijven zorgen voor voldoende parkeergelegenheid voor bewoners, en ondernemers (en bezoek en klanten), anderzijds wordt genoemd dat de plannen niet ver genoeg gaan en dat de binnenstad helemaal autovrij zou moeten worden.

Beantwoording:
We streven naar het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat, waardoor ruimte ontstaat voor andere functies, zoals lopen en fietsen. Voor parkeren zijn parkeerplaatsen beschikbaar in parkeergarages rondom de binnenstad en aan de rand van de stad. Uiteraard willen we de noodzakelijke autoritten en het daarbij horende parkeren mogelijk blijven maken, dus voor het afzetten van of parkeren voor personen die minder goed ter been zijn, mensen met een beperking, (mantel)zorgverleners, en nood- en hulpdiensten. Laden- en lossen voor bedrijven gebeurt op de daarvoor aangegeven plekken. Voor bewoners en goederenvervoer gaan we onderzoeken of we kunnen sturen op venstertijden en niet noodzakelijke voertuigbewegingen kunnen beperken door middel van intelligente toegang. We denken dat een dergelijk systeem een bijdrage levert aan het beperken van het niet noodzakelijke autoverkeer.

2.3.2 Parkeren voor bewoners

- Kunnen bewoners van Utrecht in de toekomst nog wel een auto in de buurt van hun woning parkeren?
- Waarom zijn de tarieven voor parkeervergunningen verhoogd?

Beantwoording:
We zien dat er op veel plekken in de stad behoefte is aan meer groen, en ruimte voor spelen, lopen en fietsen. Door auto’s te verplaatsen naar parkeergarages, en alternatieven voor de (eigen) auto te stimuleren, ontstaat ruimte om parkeerplaatsen op te heffen. De vrijgekomen ruimte zetten we in voor een verbetering van de leefbaarheid. Opheffen van parkeerplaatsen kan alleen als er ook minder auto’s op straat parkeren, bijvoorbeeld doordat we minder parkeervergunningen uitgeven. Dit doen we niet door bestaande parkeervergunningen in te trekken, maar door minder nieuwe vergunningen uit te geven als bestaande bewoners (bijvoorbeeld vanwege verhuizing) een parkeervergunning opzeggen. Bestaande bewoners, die al beschikken over een parkeervergunning (en aan de voorwaarden voor een parkeervergunning blijven voldoen) kunnen dus gebruik blijven maken van de parkeervergunning(en) die zij hebben.

Met de verhoging van de parkeervergunningtarieven in zone A1 en A2 komen de bedragen meer in verhouding met de schaarse beschikbare (parkeer-) ruimte en hoge parkeerdruk in deze gebieden. Omdat de tarieven voor garage- en P+R-abonnementen niet zijn verhoogd, zorgen we zo bovendien dat deze parkeeralternatieven aantrekkelijker worden ten opzichte van parkeren op straat.

2.3.3 Parkeren op afstand voor bewoners

- Is het reëel om te verwachten dat bewoners hun auto op afstand gaan parkeren?

Beantwoording:
Gezien de beperkte parkeercapaciteit in sommige wijken (waaronder wijken als Merwede), en de aantrekkelijke tarieven voor parkeren in een P+R, verwachten wij dat dit ook voor bewoners een goed alternatief is. In de modules Parkeren op afstand en Aanpak parkeren openbare ruimte werken we uit welke maatregelen nodig zijn om parkeren in garages en op P+R-terreinen aantrekkelijker te maken voor bewoners.

2.4 Toegankelijkheid

Verschillende reacties bevatten zorgen over de toegankelijkheid voor mensen die niet zo goed ter been zijn. Voor deze doelgroepen kan een auto belangrijk of zelfs noodzakelijk zijn voor hun mobiliteit.

2.4.1 Toegankelijkheid voor mensen met een beperking

- Is Utrecht straks nog wel toegankelijk voor mensen die niet (goed) kunnen lopen?

Beantwoording:
We realiseren ons dat het niet voor iedereen een optie is om de (eigen) auto weg te doen. We vinden het belangrijk dat Utrecht voor alle doelgroepen toegankelijk blijft, ook voor mensen die (bijvoorbeeld vanwege een beperking) voor hun mobiliteit afhankelijk zijn van een auto. Dat betekent dat we, met name in autoluwe gebieden, goed moeten nadenken over mobiliteit voor deze doelgroep. In de uitwerkingsmodule Parkeren en toegankelijkheid werken we uit welke maatregelen nodig zijn om ervoor te zorgen dat de stad voor alle doelgroepen toegankelijk blijft. Hierbij gaat het om mensen die een gehandicaptenparkeerkaart hebben, maar ook om andere mensen die niet (meer) lange afstanden kunnen lopen.

2.4.2 Parkeervoorzieningen voor mensen met een beperking

- Hoe zorgt de gemeente dat er voldoende parkeervoorzieningen, zoals algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en fietsparkeerplaatsen, zijn voor mensen met een beperking, en dat deze plekken goed vindbaar zijn?

Beantwoording:
In de module Parkeren en toegankelijkheid werken we uit wat er nodig is om de binnenstad en overige wijken in de stad toegankelijk te houden voor alle doelgroepen. Een plan voor aanleg/uitbreiding van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen is hier onderdeel van. We richten bovendien een proces in voor aanleg/wijziging/verplaatsing van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen, waar afstemming met de doelgroep onderdeel van wordt. Daarnaast willen kijken naar technologische oplossingen die bereikbaarheid en vindbaarheid van gehandicaptenparkeerplaatsen vergroot. Hierbij kijken we niet alleen naar gehandicaptenparkeerplaatsen op straat, maar ook naar plekken in gemeentelijke parkeergarages. Waar mogelijk nemen we maatregelen om garages en P+R-terreinen beter toegankelijk te maken. In de module Parkeren en toegankelijkheid zullen wij ook kwaliteitseisen opnemen voor aanleg van gehandicaptenparkeerplaatsen. Het zal, met name in de historische

binnenstad, niet altijd mogelijk zijn om (exact) te voldoen aan de gestelde normen voor afmetingen van een algemene gehandicaptenparkeerplaats. In dat geval zorgen we dat in de directe omgeving plekken aanwezig zijn die wel voor iedereen toegankelijk zijn. We zorgen bovendien dat naast locatiegegevens, ook per gehandicaptenparkeerplaats de fysieke kenmerken worden vastgelegd, en dat die eenvoudig online of via een app te raadplegen zijn. In de module Fietsparkeren kijken we naar de mogelijkheden voor fietsparkeerplaatsen voor mensen met een beperking.

3. Wijzigingen in Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en parkeernormen

In dit hoofdstuk staat een overzicht van de wijzigingen die naar aanleiding van de inspraakreacties of ambtshalve (tekstuele verduidelijkingen en laatste inzichten) zijn doorgevoerd in de Parkeervisie en de modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen.

3.1. Wijzigingen in de Parkeervisie

In onderstaande tabel staan zowel de wijzigingen naar aanleiding van vragen en suggesties uit de inspraakreacties van bewoners en de reacties van de adviespartners, als de ambtshalve wijzigingen.

Pagina	Was	Wordt	Motivatie
hele document	module Transferia	module Parkeren op afstand	Sluit beter aan op inhoud module.
6	Dat betekent dat we bij nieuwbouwontwikkelingen in gebieden waar voldoende alternatieven zijn (of gerealiseerd kunnen worden) voor de (privé-)auto zo veel mogelijk inzetten op andere mobiliteitsoplossingen.	Bij nieuwbouwontwikkelingen in gebieden waar voldoende alternatieven zijn (of gerealiseerd kunnen worden) voor de (privé-)auto zetten we daarom zo veel mogelijk in op andere mobiliteitsoplossingen.	Tekstuele verduidelijking.
9	Deze module geeft invulling aan de vraag hoe we parkeren aan de rand van de stad in transferia willen vormgeven. Hierbij de richten we onze horizon op 2040, maar geven we ook aan welke stappen we op korte termijn kunnen zetten. We beschrijven wat er nodig is om parkeren in transferia aantrekkelijk te maken voor verschillende doelgroepen, en wat de randvoorwaarden zijn voor het functioneren van transferia.	In de module Parkeren op Afstand staan de noodzakelijke beleidsuitgangspunten om het systeem van parkeren op afstand in ring- en regiohubs te kunnen laten functioneren. Welke stappen door wie de komende jaren concreet moeten worden gezet om tot daadwerkelijke realisatie van het systeem te komen, staat in de bijlage bij deze module de Routekaart Parkeren op Afstand.	De aankomende module heeft inmiddels een concretere invulling.
11	De actuele gebiedsindeling wordt aangeduid op een digitale parkeerplattegrond.	De actuele gebiedsindeling wordt aangeduid op een digitale printbare parkeerplattegrond.	Toegevoegd n.a.v. inspraakreactie. De plattegrond moet ook bruikbaar zijn voor mensen die geen gebruik maken van digitale voorzieningen.
15	Voor het bepalen van de mobiliteitsbehoefte bij bouwontwikkelingen blijven wegebruik maken van het parkeernormeninstrument, maar	Voor het bepalen van de mobiliteitsbehoefte bij bouwontwikkelingen blijven we gebruik maken van het parkeernormeninstrument. Maar het	Tekstuele verduidelijking.

	het gaat bij toepassing van de parkeernormen niet (meer) alleen om de aanleg van (auto-)parkeerplaatsen.	gaat bij toepassing van de parkeernormen niet (meer) alleen om de aanleg van (auto-)parkeerplaatsen.	
15	Dat kunnen alternatieven zijn voor de eigen auto, zoals extra fietsparkeerplaatsen, deelmobiliteit en MaaS-concepten, maar ook alternatieve locaties voor autoparkeren zijn mogelijk, zoals parkeren op afstand, aan de rand van de wijk of zelfs aan de rand van de stad.	Dat kunnen alternatieven zijn voor de eigen auto, zoals extra fietsparkeerplaatsen, deelmobiliteit en MaaS-concepten. Maar ook alternatieve locaties voor autoparkeren zijn mogelijk, zoals parkeren op afstand, aan de rand van de wijk of zelfs aan de rand van de stad.	Tekstuele aanpassing.
21		Het verplaatsen van auto's naar parkeergarages gebeurt op vrijwillige basis. We gaan niet actief parkeervergunningen voor de openbare ruimte intrekken, maar stimuleren bewoners en bedrijven om de overstap te maken door parkeren in garages aantrekkelijker te maken, en te laten zien wat bewoners terugkrijgen als er minder auto's in hun straat staan.	Alinea toegevoegd n.a.v. inspraak. Er zijn zorgen dat bewoners straks niet meer op straat kunnen parkeren. Met deze alinea verduidelijken we dat we niet actief parkeervergunningen intrekken en dat parkeren op straat mogelijk blijft.
22	In gehele kader: Transferia/transferium	mobiliteitsknooppunt(en)	(Mobiliteits)knooppunt dekt de lading beter.
22	Een transferium is een mobiliteitsknooppunt met een parkeervoorziening, waar we de overstap tussen verschillende vervoersmiddelen faciliteren.	Een mobiliteitsknooppunt is een (parkeer)voorziening waar we de overstap faciliteren tussen verschillende vervoermiddelen.	(Mobiliteits)knooppunt dekt de lading beter.
22	transferiaknopen	andere knopen	Tekstuele verduidelijking.
23	transferia	knooppunten	(Mobiliteits)knooppunt dekt de lading beter.
23	werken we uit wat er gezien de ontwikkelingen in de stad de komende vijf jaar concreet nodig is, en wat de doorkijk is voor de periode daarna. Hierbij gaan we in op de vraag hoe we de bestaande transferia verder kunnen ontwikkelen en op welke (toekomstige) knooppunten we nieuwe transferia kunnen toevoegen.	staan de noodzakelijke beleidsuitgangspunten om het systeem van parkeren op afstand in ring- en regiohubs te kunnen laten functioneren. Welke stappen door wie de komende jaren concreet moeten worden gezet om tot daadwerkelijke realisatie van het systeem te komen, staat in de bijlage bij deze module, de Routekaart Parkeren op Afstand.	De aankomende module heeft inmiddels een concretere invulling.
24		Het verplaatsen van auto's naar parkeergarages gebeurt altijd op vrijwillige basis. Bewoners die een parkeervergunning hebben hoeven zich dus geen zorgen te maken dat de vergunning wordt ingetrokken.	Alinea toegevoegd n.a.v. inspraak. Er zijn zorgen dat bewoners straks niet meer op straat kunnen parkeren. Met deze alinea verduidelijken we

			dat we niet actief parkeervergunningen intrekken en dat parkeren op straat mogelijk blijft.
27	Transferia	mobiliteitsknooppunten	(Mobiliteits)knooppunt dekt de lading beter.
27	transferia	parkeerplaatsen in een mobiliteitsknooppunt	(Mobiliteits)knooppunt dekt de lading beter.

3.2. Wijzigingen in de module Aanpak betaald parkeren

In onderstaande tabel staan zowel de wijzigingen naar aanleiding van reacties, vragen en suggesties uit de inspraakreacties van bewoners en de reacties van de adviespartners, als de ambtshalve wijzigingen.

Pagina	Was	Wordt	Motivatie
5	Er kan hiervan afgeweken worden wanneer daar aanleiding voor is.	Hier kan van afgeweken worden wanneer daar aanleiding voor is.	Tekstuele verduidelijking.
7		Toegevoegd: Tot slot bekijken we of er bijzonderheden zijn in de openbare ruimte. Op een paar plekken in Utrecht is in het verleden bijvoorbeeld een blauwe zone ingesteld, met name in winkelstraten. In een blauwe zone mag maximaal twee uur worden geparkeerd, met parkeerschijf. Bij invoering van betaald parkeren komen blauwe zones in het gebied te vervallen. In overleg met ondernemers bekijken we of binnen betaald parkeren alternatieven voor de blauwe zone wenselijk zijn. Hierbij kan het bijvoorbeeld gaan om de aanleg van extra laad- en losplekken, of om het instellen van een 'winkeltijdenregime' (voor vergunninghouders niet toegestaan om te parkeren tijdens winkeluren).	Alinea toegevoegd naar aanleiding van een traject invoering betaald parkeren.
7	In sommige gevallen is een draagvlakmeting echter geen uitkomst,	In sommige gebieden met parkeeroverlast, biedt een draagvlakmeting geen uitkomst,	Tekstuele verduidelijking.
7	Zowel wat betreft de procedure voor invoering van betaald parkeren, als de invulling daarvan (bijvoorbeeld met afwijkende venstertijden).	Dit geldt zowel voor de procedure voor invoering van betaald parkeren, als de invulling daarvan (bijvoorbeeld met afwijkende venstertijden).	Tekstuele verduidelijking.
8	Afhankelijk van de grootte van de buurt starten we met een inloopspreekuur of informatieavond waarin we een algemene toelichting geven over	Afhankelijk van de grootte van de buurt starten we met een inloopspreekuur of informatieavond. Hier geven we een algemene toelichting over	Tekstuele verduidelijking.

	betaald parkeren en we leggen uit waarom betaald parkeren specifiek voor dat gebied geldt.	betaald parkeren en we leggen uit waarom betaald parkeren specifiek voor dat gebied geldt.	

3.3. Wijzigingen in de module Parkeernormen

In onderstaande tabel staan zowel de wijzigingen naar aanleiding van reacties, vragen en suggesties uit de inspraakreacties van bewoners en de reacties van de adviespartners, als de ambtshalve wijzigingen.

Pagina	Was	Wordt	Motivatie
hele document (inclusief bijlage parkeernormentabellen)	Mobiliteitsplan	Mobiliteitsbeheerplan	Tekstuele verduidelijking (om verwarring met Mobiliteitsplan 2040 te voorkomen).
3	Utrecht is een aantrekkelijke stad voor bewoners, bedrijven, en bezoekers, en dat willen we ook in de toekomst graag blijven.	Utrecht is een aantrekkelijke stad voor bewoners, bedrijven, en bezoekers, en dat willen we in de toekomst graag blijven.	Tekstuele verduidelijking.
3	De parkeernormen zijn van oudsher een toetsingscriterium waarmee de gemeente controleert of een initiatiefnemer bij een bouwontwikkeling voldoet aan de kwantitatieve eisen rondom het parkeren van auto's. Inmiddels hebben we het bij parkeernormen echter niet meer alleen over fysieke parkeervoorzieningen, maar ook over het stimuleren en faciliteren van alternatieven voor de eigen auto.	De parkeernormen zijn van oudsher een toetsingscriterium waarmee de gemeente controleert of een initiatiefnemer bij een bouwontwikkeling voldoet aan de kwantitatieve eisen rondom het parkeren van auto's. Inmiddels hebben we het bij parkeernormen niet meer alleen over fysieke parkeervoorzieningen, maar ook over het stimuleren en faciliteren van alternatieven voor de eigen auto.	Tekstuele verduidelijking.
4 en 5	Omdat we het aantal toe te voegen parkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen willen begrenzen, maar individuele initiatiefnemers niet altijd de mogelijkheid hebben om alternatieven voor parkeren goed en efficiënt te regelen, introduceren we een bereikbaarheidsfonds. Met dit fonds kunnen we bijvoorbeeld bijdragen aan voorzieningen voor parkeren op afstand	alinea verwijderd	Deze alinea stond twee keer in de tekst

	of mobiliteitshubs met deelauto's en -fietsen. Hoewel we in deze module nog steeds over parkeernormen spreken, zien we dat er in de grote steden een verschuiving plaatsvindt van parkeer- naar bereikbaarheidsnormen. Ons uitgangspunt is dat bouwontwikkelingen in de stad voor iedereen bereikbaar moeten zijn, maar dat hoeft niet persé voor iedereen met een (eigen) auto te zijn. Dit principe passen we bijvoorbeeld toe wanneer een deel van de parkeereis op een andere manier wordt ingevuld.		
5	Tegelijk een aantal geldende beheersverordeningen aangepast.	Tegelijk zijn een aantal geldende beheersverordeningen aangepast.	Tekstuele verduidelijking.
7	Daarnaast hebben we voor een aantal functies de parkeernormen aangepast aan de specifieke situatie in Utrecht.	Daarnaast hebben we voor een aantal functies de parkeernormen aangepast aan de situatie in Utrecht.	Tekstuele verduidelijking.
7 (voetnoot)	Voor berekenen van de verkeersgeneratie hanteren we de publicatue 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' uit 2012 (publicatie 317).	zin verwijderd	Verwijzing klopt niet, juiste verwijzing staat in module.
8	Rechtens verkregen niveau (Functiewijziging en sloop/nieuwbouw)	Rechtens verkregen niveau (functiewijziging en sloop/nieuwbouw)	Tekstuele verduidelijking.
8 (voetnoten)	Publicatienummer 182 'Parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering', CROW te Ede, sept. 2008. 3 Dubbelgebruik is niet bedoeld voor verlaging parkeereis als gevolg van het bezoeken van meer functies in één ritketen. Dit verschijnsel is verwerkt in de hoogte van de parkeernormen van het CROW. 4 CROW, Toekomstbestendig parkeren, publicatie 381, 10 december 2018.	voetnoten verwijderd	Verwijzing klopt niet, juiste verwijzing staat in module.

11	voor iedere auto- of fietsparkeerplaats die een ontwikkelaar, (uitgaande van de parkeereis minus eventueel aftrek voor), niet aanlegt, is een bijdrage verschuldigd aan het bereikbaarheidsfonds.	voor iedere parkeerplaats die een ontwikkelaar (uitgaande van de parkeereis) niet aanlegt en waarvoor hij niet in een alternatief voorziet, is een bijdrage verschuldigd aan het bereikbaarheidsfonds	Tekstuele verduidelijking.
13	Bij grote gebiedsontwikkelingen kunnen we, via een anterieure overeenkomst, rechtstreeks afspraken maken over realisatie van een mobiliteitsconcept. Daar kan het betalen van een bijdrage aan het bereikbaarheidsfonds onderdeel van uitmaken.	alinea verwijderd	Dubbeling in de tekst.
13	Mogelijk kunnen de grotere gebiedsontwikkelingen via rechtstreekse afspraken wel een deel van hun concept uitwerken via geplande of bestaande (gemeentelijke) voorzieningen voor deelmobiliteit of parkeren op afstand.	Mogelijk kunnen de grotere gebiedsontwikkelingen via rechtstreekse afspraken met de ontwikkelaars (anterieure overenkomst) wel een deel van hun concept uitwerken via geplande of bestaande (gemeentelijke) voorzieningen voor deelmobiliteit of parkeren op afstand.	Tekstuele verduidelijking.
14	Ontwikkelingen die niet in het invloedsgebied van een transferium of mobiliteitshub liggen, moeten zelf zorgen voor mobiliteitsoplossingen, maar betalen ook voor iedere niet aangelegde parkeerplek een (lagere) bijdrage aan het bereikbaarheidsfonds.	Ontwikkelingen die niet in het invloedsgebied van een transferium of mobiliteitshub liggen, moeten zelf zorgen voor mobiliteitsoplossingen, maar betalen in sommige gevallen ook voor iedere niet aangelegde parkeerplek een (lagere) bijdrage aan het bereikbaarheidsfonds.	Tekstuele verduidelijking
15	Het is wel mogelijk om wijzigingen aan te brengen als de parkeerplaatsen aantoonbaar niet (meer) nodig zijn.	Het is wel mogelijk om wijzigingen aan te brengen in de afspraken die met de gemeente zijn gemaakt als de parkeerplaatsen aantoonbaar niet (meer) nodig zijn.	Tekstuele verduidelijking.

15	Autoparkeren buiten loopafstand (transferia)	Autoparkeren buiten loopafstand	Tekstuele verduidelijking.
15	In maatwerkgebieden en zone A2 en B1 kan autoparkeren ook buiten loopafstand (bijvoorbeeld op een transferium) worden geregeld.	In maatwerkgebieden en zone A2 en B1 kan autoparkeren ook buiten loopafstand (bijvoorbeeld bij een mobiliteitsknooppunt) worden geregeld.	Tekstuele verduidelijking.
15	Het transferium ligt bovendien op een locatie die goed bereikbaar is, en het natransport (met OV en fiets) is goed geregeld.	Het mobiliteitsknooppunt ligt bovendien op een locatie die goed bereikbaar is, en het natransport (met OV en fiets) is goed geregeld.	Tekstuele verduidelijking.
15	Het tarief voor parkeren en eventuele kosten voor natransport zijn in verhouding met de kosten voor parkeren in de omgeving van de bouwontwikkeling en rondom het transferium zelf.	Het tarief voor parkeren en eventuele kosten voor natransport zijn in verhouding met de kosten voor parkeren in de omgeving van de bouwontwikkeling en rondom het knooppunt zelf.	Tekstuele verduidelijking.
16 (voetnoot)	Daarom is een gelijkwaardig alternatief uitgewerkt dat in 2019 al is vastgesteld door de Gemeenteraad. Deze is terug te vinden in bijlage X.	Daarom is een gelijkwaardig alternatief uitgewerkt dat in 2019 al is vastgesteld door de Gemeenteraad. Deze is terug te vinden in bijlage Gelijkwaardige oplossing fietsparkeren woningbouw.	Juiste naam bijlage ingevoegd.
18	Regelgeving hierover is te vinden in de Utrechtse “Beleidsregels uitgifte parkeervergunningen en garageplaatsen”.	Regelgeving hierover is te vinden in de Utrechtse “Nadere regel uitgifte parkeervergunningen en garageplaatsen”.	Juiste naam Nadere regel ingevoegd.
18	Het bovenstaande geldt ook voor ontwikkelingen waar pas ná de oplevering fiscaal parkeren wordt ingevoerd.	Het bovenstaande geldt ook voor ontwikkelingen waar pas ná de oplevering betaald parkeren wordt ingevoerd.	Tekstuele verduidelijking.
19	Toetsingsformulier De parkeereis, afwijkingsmogelijkheden, en bijdrage	alinea verwijderd	Betreft uitwerking, waarvan de precieze invulling nog volgt.

	aan het bereikbaarheidsfonds, worden bepaald aan de hand van een standaard toetsingsformulier. Dit formulier is via onze website voor iedereen beschikbaar. Zo kunnen initiatiefnemers gedurende het hele proces zien wat een wijziging van de bouwplannen betekent voor de mobiliteitsbehoefte van een ontwikkeling, en voorkomen we dat bij berekeningen verschillende interpretaties van de beleidsregels worden gehanteerd.		
Bijlage (tabel parkeernormen)	Indien de minimum norm lager ligt dan 0,2, geldt dat het aandeel bezoek gelijk is aan de minimum norm.	Indien de norm lager ligt dan 0,2, geldt dat het aandeel bezoek gelijk is aan de minimum norm.	Tekstuele verduidelijking.
Bijlage (tabel parkeernormen)	Exclusief Kiss & Ride, hierbij dient de CROW-rekentool voor halen en brengen te worden gebruikt.	De parkeernorm is bij basisonderwijs exclusief Kiss & Ride, hierbij moet de CROW-rekentool voor halen en brengen worden gebruikt.	Tekstuele verduidelijking.
Bijlage (tabel parkeernormen)	Dit betreft alleen het hoteldeel en is dus exclusief eventuele congres- en vergaderfaciliteiten.	De parkeernorm voor hotels betreft alleen het hoteldeel en is dus exclusief eventuele congres- en vergaderfaciliteiten.	Tekstuele verduidelijking.
Bijlage (tabel parkeernormen)	Tabel fietsparkeernormen, functie wonen.	Toegevoegd: 4. Per woning geldt een bezoekersnorm van 0,5 fietsparkeerplaats	In praktijk blijkt er een noodzaak om fietsparkeervoorziening en voor bezoek aan woningen te realiseren, zodat er geen overlast van geparkeerde fietsen ontstaat.
Bijlage (tabel parkeernormen)	Tabel fietsparkeernormen	Functienamen toegevoegd.	Bij een aantal functies was de functienaam weggevallen en stond alleen de norm vermeld.

Reacties en vragen Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen

Nr.	Vraag/reactie	Antwoord
1	Om de gracht op den duur vrij te kunnen maken van parkerende de auto's is het cruciaal dat de Paardeveld, Springweg en de Vaartsche Rijn garages voor de bewoners gebruikt gaan worden. Hierdoor stimuleer/verplicht je bezoekers van de stad ook meer om de P&R's te gebruiken en het OV. Natuurlijk heeft dit wel een negatief effect op het financiële belang van de gemeente bij het ontvangen van parkeergeld. Nu las ik dat de gemeente de Springhaver garage juist wilt verkopen aan een ontwikkelaar om te slopen en ruimte te maken voor woningen, waardoor de druk alleen maar groter wordt en de leefbaarheid minder. Voor de leefbaarheid en de gracht vrij te kunnen maken van geparkeerde auto's zou dit in stap in de verkeerde richting zijn en het verzet van de bewoners ook groter maken, doordat hun auto dan verder weg komt te staan.	Voor het autovrij maken van de Oudegracht en Janskerkhof, zetten we in op een pakket van maatregelen. We stimuleren houders van een parkeervergunning om over te stappen naar een (gemeentelijke) parkeergarage. Er ligt een voorstel bij de gemeenteraad waarin is opgenomen om tot 2028 ook de Springweggarage hiervoor beschikbaar te hebben. Daarnaast kan de gemeente langdurig bewonersabonnementen uitgeven voor de parkeergarages van Hoog Catharijne. Bij de uitwerking van de Parkeervisie (onder andere in de module Aanpak parkeren openbare ruimte) onderzoeken we of we naast de gemeentelijke parkeergarages ook private parkeervoorzieningen in de binnenstad kunnen inzetten voor parkeren van bewoners. Ook bieden we bewoners van de binnenstad de mogelijkheid om aan de rand van de stad te parkeren in een P+R, en zetten we in op deelmobiliteit. Voor bezoekers is er voldoende parkeercapaciteit beschikbaar in de garages in en rondom het centrum. Door al deze maatregelen is het aanhouden van parkeergarage Springweg niet noodzakelijk.
2	• Sommige buurtbewoners denken dat de gemeente haar zakken wil vullen met betaald parkeren in de wijk. Ik niet, maar communicatie en transparantie daarover lijkt me nuttig. • Zelf heb ik een grote voorkeur voor meer betaald parkeren in Oog in al. Onze eigen straat is vaak overvol. • Een aantal mensen meldt de 2e auto weg te doen als er betaald parkeren wordt ingevoerd, omdat ze hem toch maar weinig gebruiken. Dat zou winst zijn.	Betaald parkeren is een effectief middel om parkeeroverlast tegen te gaan. In onze nieuwe module Aanpak betaald parkeren hebben we veel aandacht voor participatie en communicatie. Onderdeel van het participatietraject is dat we samen met bewoners willen kijken naar alternatieven voor de (tweede) auto, zoals bijvoorbeeld deelmobiliteit, en goede fietsparkeervoorzieningen.
3	Vooropgesteld is het een vreemde gedachte om mensen hun auto te ontzeggen door maatregelen alleen maar omdat zij in de stad wonen. Zoals we op dagen kunnen zien dat parkeren vrij is, maken de bewoners geen onderdeel uit van de parkeeroverlast in Utrecht.	In Utrecht is de openbare ruimte schaars. In veel wijken is behoefte aan extra ruimte voor groen, lopen, fietsen, spelen, en verblijven. Die ruimte kunnen we creëren door auto's, die nu veelal op straat worden geparkeerd, te verplaatsen naar parkeergarages of P+R-terreinen aan de rand van de stad, en door in te

	Bereikbaarheid van en binnen de stad Maak de stad uitsluitend toegankelijk voor auto's van eigenaren en huurders van woningen en panden. Stimuleer bezoekers te komen met faciliteiten aan de rand van de stad (transferia, tram, fietsen, trein, bus). **Ander gebruik openbare ruimte** Inmiddels wordt ieder stukje groen in Utrecht volgebouwd en gaat de leefbaarheid drastisch omlaag binnen de stadsgrenzen. Daarnaast gaat de parkeerdruk hiermee ook verder oplopen. Bouw woningen in polder Rijnenburg (conform de stellige wens van de Tweede Kamer) en laat de stad verder met rust. **Stimuleren gezonde en duurzame(re) vormen van mobiliteit** Het streven lijkt prachtig. Iedereen die in de stad woont, gaat al zoveel mogelijk met de fiets of lopend. Helaas kan en wil niet iedereen fietsen of lopen. Het mag niet zo zijn dat alleen gezonde mensen (ook ouderen zijn vaker slecht ter been) in de stad kunnen wonen of dat gezinnen met jonge kinderen niet in de stad willen wonen, omdat er geen parkeerfaciliteit is. Dit jaar is het autobezit in Nederland gestegen naar een record van 9 miljoen auto's. De gemeente mag hier haar ogen niet voor sluiten en moet dus mee in het faciliteren van dit autobezit. Realiteitszin is geboden in deze. **Rechtvaardige verdeling van parkeerruimte in de stad** Maak de stad uitsluitend toegankelijk voor auto's van eigenaren en huurders van woningen en panden. Plaats aan de randen van de stad opties voor bezoekers (transferia, fietsen, tram, trein, bus). Algemeen moet de gemeente veel meer doen voor de grondbezitters in de stad, dus de eigenaren en huurders van woningen en panden.	zetten op alternatieven voor de (eigen) auto. Dat we op straat minder ruimte willen reserveren voor het parkeren van auto's, betekent echter niet dat bewoners per definitie geen auto meer kunnen parkeren in de buurt van hun woning. De druk op de parkeercapaciteit wordt overigens niet alleen veroorzaakt door bezoekers. In verschillende wijken is de vraag naar parkeervergunningen groter dan de beschikbare ruimte, waardoor een wachtlijst is ontstaan. **Bereikbaarheid / Rechtvaardige verdeling parkeerruimte** Utrecht is een aantrekkelijke en gastvrije stad, voor bewoners en bedrijven, maar ook voor bezoekers. We stimuleren, onder andere met parkeertarieven, iedereen (bewoners én bezoekers) om gebruik te maken van alternatieven voor de (eigen) auto, maar we blijven ook toegankelijk voor wie met de auto wil komen. Hierbij denken we ook aan doelgroepen voor wie openbaar vervoer, lopen, en fietsen niet altijd een goed alternatief zijn (zoals bijvoorbeeld mensen met een beperking). **Ander gebruik openbare ruimte** Juist door geparkeerde auto's te verplaatsen naar parkeergarages en P+R-terreinen aan de rand van de stad, creëren we meer ruimte op straat, voor lopen, fietsen, spelen, en groen. In gebieden waar de parkeerdruk te hoog oploopt, is de invoering van betaald parkeren een oplossing. Voor bewoners van nieuwbouw geldt dat zij niet voor een parkeervergunning in aanmerking komen. Als zij toch een auto in de buurt van de woning willen parkeren, kan dat alleen op eigen terrein. In Utrecht is het autobezit per huishouden in 2019 iets afgenomen ten aanzien van het jaar ervoor. Daarnaast zien we dat het deelautogebruik blijft toenemen. Op dit moment wordt ook gewerkt aan de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) 2040. Hierin staat hoe we de stad op lange termijn willen inrichten, en hoe we de groei van de stad in goede banen kunnen leiden. Een van de uitgangspunten in de RSU is dat we vooral ontwikkelen en bouwen rondom een aantal knooppunten in de stad. Het was tot en met 10 maart 2021 mogelijk om op de concept RSU 2040 te reageren.

		Stimuleren gezonde en duurzame(re) vormen van mobiliteit We vinden het belangrijk dat Utrecht voor alle doelgroepen bereikbaar en toegankelijk is, dus ook voor mensen voor wie lopen, fietsen, en openbaar vervoer geen goede alternatieven zijn. Mensen met een beperking, die beschikken over een gehandicaptenparkeerkaart, kunnen bijvoorbeeld in de hele stad op straat gratis parkeren. In het onderdeel Parkeren en Toegankelijkheid, werken we verder uit hoe we de stad voor iedereen bereikbaar en toegankelijk willen houden.
4	Parkeren bij mij in de straat kost €4,27 per uur. Als ik gasten wil ontvangen die met de auto moeten komen, moet ik ze uitleggen dat een avondje van 18:00 tot 23:00u ze meer dan €20 kost. Zelfs met bewonerskorting, die slechts één keer per adres kan worden aangevraagd is dit meer dan €10. Ik begrijp dat het idee is om autogebruik te ontmoedigen, maar dit gaat toch nergens meer over? Ik pak zelf binnen de stad altijd de fiets, en waar het kan buiten de stad het OV, maar het OV heeft ook haar beperkingen. Ik verzoek u daarom om parkeren in de stad, en specifiek buiten de binnenstad, waar mensen gewoon wonen en leven, niet duurder maar goedkoper te maken.	In grote delen van Utrecht is de parkeerruimte schaars. Betaald parkeren is dan een efficiënt middel om parkeeroverlast tegen te gaan en de parkeerdruk te verlagen. We bieden bewoners van betaald parkeergebied de mogelijkheid om een bezoekersvergunning aan te vragen, waarmee bezoek voor maximaal 70 uur per kwartaal met 50% korting kan parkeren. We maken parkeren voor bezoek van bewoners niet goedkoper, omdat we ook deze doelgroep willen stimuleren om te kiezen voor een alternatief voor de auto als ze naar Utrecht komen.
5	Als u eens op zondagmiddag tussen 14.00 en 18.00 uur in Lombok oost rondkijkt naar de parkeeroverlast in Lombok, dan komt u m.i. tot de conclusie dat winkels open op zondag en gratis parkeren niet samengaan. Zelfs nu de niet essentiële winkels en eetgelegenheden noodgedwongen dicht zijn. De vele voedsel afhaalmensen eten meestal direct hun lekkers op in de auto of op straat. Ook zijn er hier al veel minder parkeerplekken voor auto's gekomen door de vele oplaad- en invalide parkeerplekken en bij de parkeergarage staat vaak een rij auto's te wachten op een parkeerplek in de garage. Ook zijn er in het verleden aan de Florisstraat ook plekken weggehaald voor een grasstrook en 4 oplaadpunten,	In wijken die grenzen aan de binnenstad kan de parkeerdruk op zondag hoog oplopen, omdat op die dag in de binnenstad wel betaald parkeren geldt maar in de aangrenzende wijken niet. Gratis parkeren heeft een aantrekkende werking op auto's, zowel bezoekers van de wijk zelf als bezoekers van de binnenstad. Het toevoegen van extra parkeercapaciteit zorgt echter (op lange termijn) niet voor een vermindering van parkeeroverlast, omdat dit ook meer auto's aantrekt. Eind 2017 hebben wij in een aantal parkeerrayons die grenzen aan het centrum een draagvlakmeting gehouden voor betaald parkeren op zondag. In geen enkele wijk was een meerderheid voor betaald parkeren op zondag.

	Verder moet u maar eens rondkijken waar er al veel parkeerplekken verdwenen zijn, ook voor o.a. fiets parkeerplekken. Ik heb ook sterk de indruk dat veel bewoners hun fietsen nu op straat parkeren in plaats van in hun schuurtje. Dan kan je meer andere spullen in je schuur opslaan. Als de situatie na Covid 19 weer gewoon wordt kunt u misschien ook wat minder activiteiten op zondag laten plaatsvinden. Denk aan het Molenpark en de Ulu moskee. De oplossing lijkt mij niet betalen voor parkeren op zondag, maar meer parkeerruimte voor bezoek en bewoners. Ik hoop dat er een goede oplossing voor ons zondagse parkeer probleem komt.	
6	Wat mij betreft gaan de plannen niet ver genoeg. Het centrum zou volledig auto- en parkeervrij moeten worden, ter bescherming van de mensen en historische binnenstad. De kwetsbare grachten moeten helemaal afgesloten worden voor gemotoriseerd vervoer, de rest zou alleen nog gebruikt mogen worden voor hulpdiensten, elektrische bevoorradingsvoertuigen en OV. Bewoners die hechten aan een auto voor de deur gaan maar in autowalhalla Leidsche Rijn wonen. Kijk naar Gent, daar is het ook gelukt.	We streven in de binnenstad naar het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat, waardoor meer ruimte ontstaat voor andere functies, zoals lopen en fietsen. Voor parkeren zijn parkeerplaatsen beschikbaar in parkeergarages rondom de binnenstad en op P+R-locaties aan de rand van de stad. We willen de noodzakelijke autoritten en het daarbij horende parkeren mogelijk blijven maken, dus voor het afzetten van of parkeren voor personen die minder goed ter been zijn (mensen met een beperking), (mantel)zorgverleners, en nood- en hulpdiensten. Laden- en lossen voor bedrijven gebeurt op de daarvoor aangegeven plekken. Voor bewoners en goederenvervoer gaan we onderzoeken of we kunnen sturen op venstertijden en niet noodzakelijke voertuigbewegingen kunnen beperken door middel van intelligente toegang. We denken dat zo'n systeem, waarbinnen specifieke doelgroepen kunnen worden toegelaten of geweerd, een bijdrage levert aan het beperken van het niet noodzakelijke autoverkeer.
7	Hierbij zou ik graag reageren tav van jullie plannen mbt tot het parkeerbeleid. Alhoewel het streven naar 'gezond stedelijk leven' een mooi ideaal lijkt, is de praktijk voor de bewoners van de stad juiat minder leefbaarheid. Voor mijn man en mijzelf, *[toelichting beroep]*[1], is thuiswerken geen optie en derhalve 2 auto's de enige manier om op	We zien dat er op veel plekken in de stad behoefte is aan meer groen, en ruimte voor spelen, lopen en fietsen. Door auto's te verplaatsen naar parkeergarages, en alternatieven voor de (eigen) auto te stimuleren, ontstaat ruimte om parkeerplaatsen op te heffen. De vrijgekomen ruimte zetten we in voor een verbetering van de leefbaarheid. Opheffen van parkeerplaatsen kan

[1] Cursieve tekst is redactioneel t.b.v. waarborging privacy.

	een normale manier naar werk te komen. Inperken van parkeerplaatsen of verminderen van de mogelijkheid tot 2 vergunningen is derhalve voor ons desastreus. Wij hopen ten sterkste dat jullie dergelijke situaties voor jullie bewoners meenemen in het besluit.	alleen als er ook minder auto's op straat parkeren, bijvoorbeeld doordat we minder parkeervergunningen uitgeven. Dit doen we niet door bestaande parkeervergunningen in te trekken, maar door minder nieuwe vergunningen uit te geven als bestaande bewoners (bijvoorbeeld vanwege verhuizing) een parkeervergunning opzeggen. Bestaande bewoners, die al beschikken over een parkeervergunning (en aan de voorwaarden voor een parkeervergunning blijven voldoen) kunnen dus gebruik blijven maken van de parkeervergunning(en) die zij hebben.
8	Afgelopen dinsdag heb ik een brief in de bus gehad over de nieuwe tarieven van de parkeervergunningen in Utrecht. Ik ben woonachtig *[straatnaam]*[2] in zone A2 en tot mijn grote schrik zag ik dag mijn parkeervergunning met €20 per kwartaal omhoog gaat. Ik ben zelf werkzaam *[toelichting beroep]* en na mijn dagdiensten en avonddiensten is het al erg moeilijk om een parkeerplekje te zoeken in de wijk. Ik ben helemaal voorstander voor het groener maken van de stad, maar in de afgelopen 2 maanden zijn er in onze wijk al 10 plekken gereserveerd voor elektrische auto's. Wij hebben geen elektrische auto en hebben ook niet de mogelijkheid om deze aan te schaffen. Op deze plekken zijn er steeds 2 maar bezet en heb ik dus moeite met het zoeken naar een parkeerplek na mijn werk. Als ik dan ook nog €20 extra moet betalen per kwartaal en geen parkeerplekken beschikbaar zijn dan heb ik hier erg veel moeite mee. Ik hoop dat er een gepaste oplossing gevonden kan worden dat er voor de mensen die al een parkeervergunning hebben een goede regeling getroffen kan worden en dat er ook minder nieuwe auto's komen. Zodat iedereen tevreden blijft.	Met de verhoging van de parkeervergunningtarieven in zone A1 en A2 komen de bedragen meer in verhouding met de schaarse beschikbare (parkeer-) ruimte en hoge parkeerdruk in deze gebieden. Omdat de tarieven voor garage- en P+R-abonnementen niet zijn verhoogd, zorgen we zo bovendien dat deze parkeeralternatieven aantrekkelijker worden ten opzichte van parkeren op straat. We stimuleren elektrisch rijden, omdat dit een positieve bijdrage levert aan de luchtkwaliteit. Zodra we zien dat laadpalen in een wijk veel gebruikt worden, plaatsen we palen bij die in het locatieplan zijn aangewezen. In de Parkeervisie geven wij op hoofdlijnen weer wat onze ambities zijn voor de stad in de komende jaren. We werken de visie uit in zes uitwerkingsmodules, waarmee we invulling geven aan onze ambities en concrete beleidsvoorstellen doen. In de uitwerkingsmodule Aanpak parkeren openbare ruimte werken we uit hoe we zoekverkeer door vergunninghouders zoveel mogelijk kunnen beperken. Dit doen we onder ander door het aantal uit te geven parkeervergunningen te maximeren, maar we kijken ook naar andere oplossingen.
9	Graag reageer ik hierbij op de Parkeervisie zoals die op de site van de gemeente Utrecht staat vermeld (Parkeervisie | Gemeente Utrecht - Omgevingsvisie).	Met de Parkeervisie zetten we in op het verplaatsen van auto's van straat naar parkeergarages en P+R-terreinen aan de rand van de stad, en op het stimuleren van alternatieven voor de (eigen) auto, zoals lopen, fietsen, OV, en

[2] Cursieve tekst is redactioneel t.b.v. waarborging privacy.

	In zijn algemeenheid schetst de parkeervisie een beeld dat auto's en het parkeren van auto's uit de stad Utrecht moet worden geweerd. Hoewel ik zelf voorstander ben van de fiets en het Openbaar Vervoer als vervoersmiddelen, mis ik in deze een gewichtige nuance: niet voor iedereen is het een keuze om een auto te bezitten. Vanwege fysieke/medische staat of vanwege zijn/haar beroep kan dit immers een (bittere) noodzaak zijn. Zo reis ik zelf voor mijn werk zoveel mogelijk met het Openbaar Vervoer (even los gezien van de huidige situatie met COVID-19), maar omdat ik met piketdiensten wordt belast en soms voor mijn werk op locaties moet zijn waar het (op het vereiste tijdstip) niet mogelijk is om met het Openbaar Vervoer te komen, is het bezitten van een auto voor mij onontbeerlijk. Desalniettemin schetst de parkeervisie het beeld dat het bezitten van een auto een luxeproduct is. In mijn geval, maar al helemaal in het geval dat het bezit van een auto uit een medische noodzaak voortvloeit, is dat absoluut niet het geval. Dit betreft niet enkele inwoners van de stad, maar vele honderden en misschien zelfs wel duizend(e)n. Graag zou ik zien dat er in de Parkeervisie een dergelijke nuance wordt meegenomen en dat er wordt gekeken naar mogelijkheden om hen te ontzien bij het 'aanpakken van de autobezitter in de stad'. Verder ben ik van mening dat naast dat de onlangs aangekondigde tariefverhoging voor een deel van de parkeervergunningen (parkeerzones A1 en A2) buitenproportioneel hoog is, dat deze ook uiterst onredelijk selectief op alle belanghebbenden wordt toegepast. De extreme verhoging, welk in deze tijd van crisis (mede) wordt doorgevoerd om de gemeentekas aan te vullen (ten behoeve van algemene middelen) terwijl de extra opbrengsten m.i. aan verkeersfaciliteiten (parkeerplaatsen, verlichting bij parkeerplaatsen, cameratoezicht bij parkeerplaatsen waar veelvuldig wordt ingebroken etc.) zouden moeten worden besteed, wordt immers slechts bij de autobezitters in bepaalde wijken in Utrecht doorgevoerd. En niet in al die wijken bestaat op dit moment een parkeerprobleem waardoor een	deelmobiliteit. Hiermee zorgen we dat het aantal auto’s ondanks de groei van de stad niet toeneemt, en creëren we ruimte op straat voor lopen, fietsen, groen, en spelen. Bij (nieuw-)bouwontwikkelingen zetten we in op het toevoegen van een beperkt aantal parkeerplaatsen. Dat betekent dat een deel van de bewoners na oplevering geen (eigen) auto zal kunnen parkeren nabij de eigen woning (bewoners van nieuwbouw komen ook niet in aanmerking voor een parkeervergunning of abonnement in een gemeentelijke parkeergarage). Bewoners van nieuwbouw worden er voordat zij een huis kopen of huren over geïnformeerd als er bij de woning geen parkeermogelijkheden zijn. Zij kiezen dan bewust voor een plek waar het niet mogelijk is om een (eigen) auto te parkeren. Ook in de bestaande stad zetten we in op minder auto’s in de openbare ruimte. Hierbij vinden we het belangrijk dat het opheffen van parkeerplaatsen niet leidt tot een (grote) toename van parkeerdruk. Dit betekent in betaald parkeergebied bijvoorbeeld dat we minder parkeervergunningen uitgeven als we parkeerplaatsen anders inrichten. Hierbij trekken we niet actief parkeervergunningen in, maar gaan we uit van natuurlijk verloop, waarbij we parkeervergunningen die worden opgezet niet (allemaal) opnieuw uitgeven. Door parkeren in garages en P+R’s aantrekkelijker te maken, willen we bewoners stimuleren om hun parkeervergunning in ruilen. Daarnaast stimuleren en faciliteren we deelmobiliteit, waarmee het voor sommige bewoners aantrekkelijker wordt om de eigen auto weg te doen. We realiseren ons dat het niet voor iedereen een optie is om de (eigen) auto weg te doen. Bij de ontwikkeling van nieuw beleid houden we ze veel mogelijk rekening met bestaande rechten. Dat betekent bijvoorbeeld dat we niet actief parkeervergunningen intrekken. We vinden het daarbij belangrijk dat Utrecht voor alle doelgroepen toegankelijk blijft, ook voor mensen die (bijvoorbeeld vanwege een beperking) voor hun mobiliteit afhankelijk zijn van een auto. Dat betekent dat we, met name in autoluwe gebieden, goed moeten nadenken over mobiliteit voor deze doelgroep. In de uitwerkingsmodule Parkeren en toegankelijkheid werken we dit verder uit.

	dergelijke maatregel nodig is. Met andere woorden: slechts de autobezitters in bepaalde wijken in Utrecht draaien op voor het begrotingstekort van de gemeente en dat terwijl zij daar geen relevante tegenprestatie tegenover zien staan. Dit betreft een niet te rechtvaardigen onderscheid; alle inwoners van een stad zouden (naar draagkracht) een bijdrage moeten leveren aan de algemene middelen van de gemeente, niet slechts de autobezitters in bepaalde wijken. Dergelijk overheidsoptreden schuurt niet alleen tegen het gelijkheidsbeginsel en het verbod van *detournement de pouvoir* aan, maar vooral tegen de modaliteit van het zorgvuldigheidsbeginsel dat de lasten die nu eenmaal voor burgers kunnen voortvloeien uit besluiten die op zichzelf nodig zijn om bepaalde algemene belangen te dienen, niet onevenredig zwaar op sommigen drukken, terwijl anderen er veel minder door worden bezwaard. Ook het evenredigheidsvereiste van het beginsel van behoorlijk bestuur dat een besluit zorgvuldig moet worden voorbereid en genomen komt hierbij in het geding. Het zou de Gemeente sieren als zij deze verhoging bijstellen naar een normale, te doen gebruikelijke, prijsstijging c.q. inflatiecorrectie en/of vergunninghouders van een relevante en gedegen tegenprestatie voorzien.	Parkeerbelasting is een algemene belasting. Dat houdt in dat de inkomsten uit betaald parkeren toevallen aan de algemene middelen. De gemeenteraad beslist over besteding van deze inkomsten. In zone A1 en A2 is de druk op de openbare ruimte hoog, en is de ruimte voor parkeren beperkt. Dat uit zich onder andere in hoge parkeerdruk en wachtlijsten voor parkeervergunningen. Met de verhoging van de parkeervergunningtarieven in zone A1 en A2 komen de bedragen meer in verhouding met de schaarse beschikbare (parkeer-) ruimte en hoge parkeerdruk in deze gebieden. Omdat de tarieven voor garage- en P+R-abonnementen niet zijn verhoogd, zorgen we zo bovendien dat deze parkeeralternatieven aantrekkelijker worden ten opzichte van parkeren op straat. De extra opbrengsten zetten we onder andere in voor verbetering van de leefbaarheid in de wijken waar de tarieven verhoogd worden, en voor alternatieven voor parkeren en/of de eigen auto.
10	Graag wil ik u mededelen dat ik de verhogingen asociaal vind in deze crisis. Ik heb voor mijn werk 2 vergunningen. Doe *[toelichting beroep]*[3] dus geen inkomen. De auto heb ik voor werk en niet voor plezier. De privé auto moet ik van het rijk erbij hebben omdat ik met mijn bedrijfsauto niet privé mag rijden, dat zou mij het volgende asociale bedrag van 25 procent van 70.000 euro bijtelling kosten. Dus aan alle kanten wordt het door rijk en gemeente onmogelijk gemaakt om sociaal gebruik van auto's te maken. Ik heb er ook liever 1. Ga daar eens iets aan doen.	In zone A1 en A2 is de druk op de openbare ruimte hoog, en is de ruimte voor parkeren beperkt. Dat uit zich onder andere in hoge parkeerdruk en wachtlijsten voor parkeervergunningen. Met de verhoging van de parkeervergunningtarieven in zone A1 en A2 komen de bedragen meer in verhouding met de schaarse beschikbare (parkeer-)ruimte en hoge parkeerdruk in deze gebieden. Omdat de tarieven voor garage- en P+R-abonnementen niet zijn verhoogd, zorgen we zo bovendien dat deze parkeeralternatieven aantrekkelijker worden ten opzichte van parkeren op straat. De extra opbrengsten zetten we onder andere in voor verbetering van de leefbaarheid in de wijken waar de tarieven verhoogd worden, en voor alternatieven voor parkeren en/of de eigen auto.

[3] Cursieve tekst is redactioneel t.b.v. waarborging privacy

	Vanwege mijn leeftijd en medische omstandigheden kan *ik*[4] niet zonder auto. Fietsen doe ik om enigszins mijn conditie op peil te houden. Maar dat zijn kleine stukjes. Straks AOW en dan? Met een minimum kan niemand deze vergunningen nog ophoesten, tenzij je een VVD er inkomen hebt. De hele maatschappij wordt zo ingericht dat alleen de rijken straks nog van de geneugten der leven mogen genieten. En jammer genoeg slikken we dit nog vooralsnog. Belasting op gas is van 400 naar 800 euro gegaan in twee jaar. Shame on you. Het is één grote graaimaatschappij geworden. Niets menselijks meer. Maar ja dit schrijven zal niets uithalen er wordt gegniffeld en in de prullenbak gegooid. Maar heb mijn hart gelucht en ga me maar weer druk maken hoe ik het in deze tijden ga redden om mijn bedrijf in stand te houden. Graaien jullie intussen maar lekker door.	
11	Hierbij wil ik gebruik maken van de mogelijkheid voor inspraak mobilitieit in Utrecht. Zelf ben ik sinds een aantal jaren woonachtig aan de *[straatnaam]*[5] en werkzaam in Tilburg en daarbij afhankelijk van een auto aangezien de treinverbindingen zeer te wensen over laten. In deze jaren heb ik de tarieven voor vergunningen evenals de tarieven voor betaald parkeren van bijvoorbeeld bezoekers buitensporig zien stijgen. Inmiddels kan Utrecht zich meten met Amsterdam en hoort het tot de stad met de hoogste parkeer tarieven van ons land. Toegespitst op mijn eigen situatie heb ik gezien dan vanuit de gemeente het aantal parkeerplekken in de buurt wordt beperkt. Bij mij voor de deur staat niet alleen een fietsenstalling die uitpuilt van fietsen die rondom de stalling worden geplaatst en voor mijn deur zijn naast genoemde stalling ook nog eens twee plekken voor elektrische autos gereserveerd. Gevolg is dat ik iedere avond een half uur rond rijd (draagt niet echt bij tot een beter milieu) en steeds verder in mijn rayon mijn auto moet zien kwijt te raken. Dit afgezet tegen de substantieel buitensporige verhoging (niet	Met de verhoging van de parkeervergunningtarieven in zone A1 en A2 komen de bedragen meer in verhouding met de schaarse beschikbare (parkeer-) ruimte en hoge parkeerdruk in deze gebieden. Omdat de tarieven voor garage- en P+R-abonnementen niet zijn verhoogd, zorgen we zo bovendien dat deze parkeeralternatieven aantrekkelijker worden ten opzichte van parkeren op straat. We stimuleren elektrisch rijden, omdat dit een positieve bijdrage levert aan de luchtkwaliteit. Zodra we zien dat laadpalen in een wijk veel gebruikt worden, plaatsen we palen bij die in het locatieplan zijn aangewezen. Hoewel wij houders van een parkeervergunning geen garantie kunnen bieden dat er altijd een beschikbare parkeerplaats is (in de buurt van de woning), vinden wij dat parkeervergunninghouders een reële kans moeten hebben om zonder lang zoeken een plek te vinden. In de Parkeervisie geven wij op hoofdlijnen weer wat onze ambities zijn voor de stad in de komende jaren. We

[4] Cursieve tekst is redactioneel t.b.v. leesbaarheid en waarborging privacy.

[5] Cursieve tekst is redactioneel t.b.v. waarborging privacy

	alleen inflatie)vind ik voor burgers die economisch afhankelijk zijn van vervoer per auto (en dat zijn er veel) weinig getuigen van dienende overheid met oog voor de belangen van burgers. Hier is sprake van een minder aanbod (minder ruimte en een voortdurend (al jarenlange) toenemen van de kostprijs. In het economisch verkeer zou zou iets heel gauw afgestraft worden. Minder waar voor veel meer geld.Ik verzoek dan ook deze prijsstijging te herzien.	werken de visie uit in zes uitwerkingsmodules, waarmee we invulling geven aan onze ambities en concrete beleidsvoorstellen doen. In de uitwerkingsmodule Aanpak parkeren openbare ruimte werken we uit hoe we zoekverkeer door vergunninghouders zoveel mogelijk kunnen beperken. Dit doen we onder ander door het aantal uit te geven parkeervergunningen te maximeren, maar we kijken ook naar andere oplossingen.
12	In het algemeen moet mij van het hart dat de taal, opzet en het parkeerjargon de oorzaak is dat ik de plannen niet helemaal oed kan begrijpen. Dit ondanks mijn HBO-achtergrond. Het zij zo. Vandaar deze mail met dat wat ons zorgen baart. Een deel van onze kennis is dus afkomstig van publicaties in het huis aan huisblad STADSBLAD.. Ik weet dus niet wat nu daadwerkelijk de gevolgen zijn voor bewoners zoals wij, wijk Wittevrouwen, *[kenmerken mobiliteitsprofiel]*[6]. Hierbij maak ik bezwaar (heb zorgen) op de volgende punten. -Als de komende twee jaar de parkeertarieven met 58 % stijgen, met tevens stijgingen van bezoekerstarieven, dan vinden wij dat buitensporig veel. Bij het instellen van betaald parkeren was de randvoorwaarde: parkeergeld stijgt eventueel met de inflatie (dus geen 58 % in twee jaar) en parkeergeld gaan niet naar de algemene middelen. Nu dat duidelijk wel gebeurt, ook in de afgelopen jaren, dan is dat wel kiezersbedrog. College's wisselen, weten wij, en dus besluiten ook, maar dit gaat alle perken te buiten. En dan stemden wij ook altijd nog progressief, èn wij fietsen bijna altijd richting stad en zelfs in het verleden naar werk (1 uur gaans naar buiten). Vervoer naar binnensteden altijd met de trein en verantwoord en spaarzaam gebruik auto. Nogal duurzaam dus, ook op andere vlakken van leven en wonen.	Met de Parkeervisie zetten we in op het verplaatsen van auto's van straat naar garage en P+R, en op het stimuleren van lopen, fietsen, OV, en deelmobiliteit. Hierdoor ontstaat ruimte op straat die we kunnen inzetten voor lopen, fietsen, groen, en spelen. Voor bewoners van bestaande wijken, zoals Wittevrouwen, betekent dit concreet dat de mogelijkheid om de auto in een garage of op afstand in P+R te parkeren aantrekkelijker wordt, en dat er meer en aantrekkelijker deelmobiliteit komt. Bewoners houden daarnaast de mogelijkheid om met een parkeervergunning op straat te parkeren. Wij gaan niet actief parkeervergunningen intrekken. Hoe meer bewoners echter kiezen voor een alternatief (garage, P+R, of deelmobiliteit), hoe meer ruimte er ontstaat voor een alternatieve invulling van parkeerplaatsen, zoals bijvoorbeeld uitbreiding van het trottoir, extra fietsenrekken, speelvoorzieningen, of bomen. Met de verhoging van de parkeervergunningtarieven in zone A1 en A2 komen de bedragen meer in verhouding met de schaarse beschikbare (parkeer-) ruimte en hoge parkeerdruk in deze gebieden. Omdat de tarieven voor garage- en P+R-abonnementen niet zijn verhoogd, zorgen we zo bovendien dat deze parkeeralternatieven aantrekkelijker worden ten opzichte van parkeren op straat. De extra opbrengsten worden onder andere ingezet voor verbetering van de leefbaarheid in deze gebieden, en het aantrekkelijker maken van alternatieven zoals parkeren in de garage en deelmobiliteit. De invoering van betaald parkeren in de wijk Wittevrouwen is inmiddels ruim 20 jaar geleden. Er is ten opzichte van toen veel veranderd. Vanwege de groei van de stad is het noodzakelijk om anders met mobiliteit om te gaan en in te

[6] Cursieve tekst is redactioneel t.b.v. waarborging privacy

	Dan kan het niet dat wonen in Utrecht in een voorheen middenstandsbuurt door parkeren onbetaalbaar wordt voor modale burgers. (Ik spreek nog niet over de OZB-tarieven die ook buitensporig stijgen.) Ik vraag mij af of het in de toekomst nog mogelijk is een autootje te hebben voor vakantie en reizen naar moeilijke locaties, in de toekomst. Anders worden we echt een keer de stad uitgejaagd. Ik kan het uit de parkeerbescheiden en plannen niet opmaken wat daarmee in de toekomst gaat gebeuren. Iets met 'parkeren als recht' naar 'parkeren alleen als je de noodzaak daarvan kan aantonen", alleen nog als we bij invalide worden? Dan kunnen we ook niet meer fietsen of met de bus. In Wittevrouwen is de bus door de wijk trouwens geheel verdwenen. Een kwartier lopen is het gevolg naar alle zijden van de wijk. In steden als Londen of Berlijn, Parijs misschien heel normaal, maar Utrecht heeft een andere maat stad. Ik dank u voor uw aandacht en hoop dat de redelijkheid in de plannen wel aandacht krijgt. (Ik hoop toch niet gedwongen te worden rechts te gaan stemmen...).	zetten op ruimte-efficiënte en gezondere vormen van vervoer. Met de ontwikkeling van verschillende vormen van deelmobiliteit ontstaat bovendien (voor veel mensen) een volwaardig alternatief voor de eigen auto.
13	Graag maak ik van de gelegenheid gebruik om puntsgewijs te reageren op uw mobiliteitsvisie 2040. **<u>Leveren wat u verkoopt</u>** Per kwartaal betaal ik als bewoner van de binnenstad een jaarlijks fors stijgend bedrag aan leges t.b.v. mijn omwonendenvergunning. Daar heb ik op zich geen moeite mee mits ik ook kan rekenen op hetgeen waarvoor ik betaal; een parkeerplek in mijn rayon. Dit is de laatste jaren helaas een steeds groter probleem geworden. Dit komt tot uiting door diverse bewoners die zich, bij gebrek aan een reguliere plek om hun auto kwijt te kunnen, uitwijken naar minder legale standplaatsen. Handhaven incl. naheffingen voor auto's die zonder vergunning in het rayon staan lijkt me prima. Omwonenden beboeten die vanwege uw	Met de verhoging van de parkeervergunningtarieven in zone A1 en A2 komen de bedragen meer in verhouding met de schaarse beschikbare (parkeer-) ruimte en hoge parkeerdruk in deze gebieden. Omdat de tarieven voor garage- en P+R-abonnementen niet zijn verhoogd, zorgen we zo bovendien dat deze parkeeralternatieven aantrekkelijker worden ten opzichte van parkeren op straat. Hoewel wij houders van een parkeervergunning geen garantie kunnen bieden dat er altijd een beschikbare parkeerplaats is (in de buurt van de woning), vinden wij dat parkeervergunninghouders een reële kans moeten hebben om zonder lang zoeken een plek te vinden. In de Parkeervisie geven wij op hoofdlijnen weer wat onze ambities zijn voor de stad in de komende jaren. We werken de visie uit in zes uitwerkingsmodules, waarmee we invulling geven

	beleid simpelweg geen ‘legale’ plek meer kunnen vinden voor hun auto lijkt me strijdig met het idee van een betaalde parkeervergunning. Wij betalen voor een dienst, ik hoop dat wij erop mogen rekenen dat u deze dan bij voortduring blijft leveren. De proef met het samenvoegen van de parkeerrayons lijkt gezien het nog altijd gestaag groeiende gebrek aan parkeerplekken in ons rayon niet bij te dragen aan een oplossing. Hooguit helpt deze uw beleidsmakers om met nietszeggende (immers geen enkele bewoner gaat zijn auto aan de andere kant van de stad parkeren) parkeerdrukmetingen hun beleid te ‘onderbouwen’. Indien u zoals u in uw plannen aangeeft de wens heeft om het aantal autobewegingen in de binnenstad te beperken draagt het toeren door alle samengevoegde rayons op zoek naar een parkeerplaats natuurlijk niet bij. Deze proef mag wat mij betreft dan ook per direct worden gestaakt. Bij voorkeur keert u per direct terug naar de oude, of beter nog, kleinere lokale rayons. Ik zou dus willen pleiten voor lokaal (binnen een straal van maximaal 10, liever 5 minuten te voet) handelen waarbij omwonenden altijd voorrang krijgen op bezoekers. Begin met het (volledig) weren van auto’s van bezoekers die in onze (binnen)stad slechts te gast zijn. Bouw commerciële parkeergarages om tot exclusief gebruik voor omwonenden zodat deze op redelijke afstand van hun woning kunnen parkeren. Stop met alle betaalde parkeerplekken in de hele binnenstad zodat ook deze plaatsen gebruikt kunnen worden door uw bewoners. **Nieuwe woningen / huisnummers? Geen parkeervergunning** De gemeente Utrecht voorziet een flinke groei van het aantal bewoners in de binnenstad. Het ontwikkelen van nieuwe projecten en het splitsen van bestaande woningen doen de druk op het toch al krappe bestaande parkeeraanbod verder vergroten. De oplossing ligt voor de hand. Bij nieuwbouw dient eigen parkeergelegenheid te worden gerealiseerd door de ontwikkelaar. Gesplitste woningen komen niet meer in	aan onze ambities en concrete beleidsvoorstellen doen. In de uitwerkingsmodule Aanpak parkeren openbare ruimte werken we uit hoe we zoekverkeer door vergunninghouders zoveel mogelijk gaan beperken. Dit doen we onder ander door het aantal uit te geven parkeervergunningen te maximeren, maar we kijken ook naar andere oplossingen, zoals de indeling in parkeerrayons. Hierbij kiezen we er niet voor om kleinere rayons te maken, omdat dat kleine parkeergebieden veel minder flexibel zijn, waardoor het risico op een hoge parkeerdruk toeneemt. Utrecht is een aantrekkelijke en gastvrije stad, voor bewoners en bedrijven, maar ook voor bezoekers (van bewoners en bedrijven in de stad). We stimuleren, onder andere met parkeertarieven, iedereen (bewoners én bezoekers) om gebruik te maken van alternatieven voor de (eigen) auto, maar we blijven ook toegankelijk voor wie met de auto wil komen. Hierbij denken we ook aan doelgroepen voor wie openbaar vervoer, lopen, en fietsen niet altijd een goed alternatief zijn (zoals mensen met een beperking). **Nieuwe woningen** Bij bouwontwikkelingen moet worden voldaan aan de parkeernormen. Dat betekent dat de ontwikkelaar op eigen terrein moet voorzien in voldoende parkeerplaatsen. In sommige delen van de stad kan de parkeernorm (gedeeltelijk) worden ingevuld met een alternatief, zoals deelmobiliteit, extra fietsparkeren, of parkeren op afstand. Het uitgangspunt is dat bewoners en gebruikers van nieuwbouwontwikkelingen niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning. **Tijdelijke uitbreiding voetgangersgebied** De tijdelijke uitbreiding duurt zolang als nodig is voor het bestrijden van het coronavirus maar in ieder geval niet langer dan 31 december 2021. **Parkeergarages** De bouw van ondergrondse parkeergarages in/bij de historische binnenstad is kostbaar en niet zonder risico, en leidt bovendien tot een toename van autoverkeer richting de binnenstad. Op dit moment wordt de parkeercapaciteit in parkeergarages in de binnenstad nog niet optimaal benut. Er is dus ruimte

	aanmerking voor additionele vergunningen. Hetzelfde geldt uiteraard voor bedrijfsvergunningen. **Doelredenering?** U sluit een deel van de Oudegracht (richting Wed) af voor parkeren onder het mom van afstand houden / Corona. Voor deze maatregel kan ik best begrip opbrengen. Uw geloofwaardigheid t.a.v. de reden voor het sluiten van deze parkeerplekken komt echter in het geding wanneer uw gemeente in precies dezelfde periode langdurige werkzaamheden start op het Ledig Erf die als gevolg hebben dat voetgangers en fietsers in dat toch al zeer druk bewandelde stuk absoluut geen afstand meer tot elkaar kunnen houden vanwege dranghekken en looproutes die deels minder dan 0,5 meter breed zijn. Zodra Corona het toelaat dus snel weer open (voor bewoners) die parkeerplekken aan de Oudegracht en niet middels de welbekende 'facts on the ground' tactiek deze alsnog permanent schrappen. **LEV** Ik lees in uw stuk helaas niets over de inzet van Light Electric Vehicles (LEV) Landelijke goedkeuring voor een bredere inzet van dit soort voertuigen zou m.i. wel kunnen bijdragen aan het draagvlak onder automobilisten om verder van hun woning / werk / recreatieplek te parkeren. Een elektrisch stepje in de kofferbak werkt drempelverlagend. Een gezien de prima elektrische alternatieven kunt u de toegang tot de (binnen)stad voor brommers en snorfietsen met een verbrandingsmotor wat mij betreft per direct ontzeggen. **Gemak dient de mens** Een aantal jaar geleden heeft u bewoners met een parkeervergunning in ons rayon de mogelijkheid geboden om deze in te ruilen voor een garageplek met korting in bijvoorbeeld de garage Vaartsche Rhijn. Ik durf de stelling wel aan dat weinig tot geen bewoners hiervan gebruik hebben gemaakt. De reden daarvoor is simpel. Op een mooie	om auto's te verplaatsen van straat naar garage. Daarnaast investeren we in andere alternatieven, zoals parkeren op afstand (aan de rand van de stad) en (elektrische) deelmobiliteit. Hierbij gaat het niet alleen over auto's: we stimuleren allerlei vormen van (elektrische) deelmobiliteit, zowel in woonwijken als op P+R's.

	zomerdag heeft niemand moeite met een wandeling van 15 minuten van de auto naar huis. Op koude, donkere of regenachtige dagen ligt dat heel anders. Hoe anders was mijn animo dan ook geweest indien mijn garageplek gegraven was tijdens de aanleg van het prachtige nieuwe stuk singel. De jarenlange werkzaamheden daar boden een uitgelezen mogelijkheid om met de bouw van een ondergrondse parkeergarage XL vele honderden geparkeerde auto's van omwonenden uit het straatbeeld te verwijderen. Mogelijk dienen er zich nog kansen aan om lokaal (ondergrondse) garages aan te leggen of deze geschikt te maken voor omwonenden. Maak gemak en comfort voor bewoners integraal onderdeel van uw visie en u zult zien dat u een hoop meer medestanders zult vinden!	
14	Met veel aandacht heb ik kennis genomen van achtereenvolgens het mobiliteitsplan 2040, de parkeervisie, de aanpak betaald parkeren en het beleidsstuk met betrekking tot parkeernormen. Over het algemeen vind ik het een mooi totaalpakket, met een duidelijke groene signatuur en voldoende ambitie. Complimenten! Helaas ontbreekt het op een specifiek onderdeel aan voldoende duidelijkheid. Ik doel hierbij op het vaststellen van parkeergebieden. Hierdoor zal ondemocratisch machtsgebruik van de gemeente ten opzichte van haar inwoners nog steeds mogelijk zijn en ook nog steeds plaats blijven vinden. Of toch minimaal aanleiding blijven geven aan de perceptie daarvan. De parkeervisie spreekt in sectie 2.1 over een 'dynamische zone-indeling'. De gemeente Utrecht betrekt haar burgers – gelukkig maar – bij het invoeren van betaald parkeren. Maar in de praktijk is de dynamische zone indeling daarbij vooral een truc om resultaten van stemmingen naast zich neer te leggen. Een praktijkvoorbeeld in Utrecht van hoe het fout gaat – de Julianaweg en omgeving (Hoograven): • Een parkeerdrukmeting wordt uitgevoerd, waaruit blijkt dat de norm overschreden is • Een internetstemming vind plaats in september 2019	Met 'dynamische zone-indeling' in de Parkeervisie bedoelen we dat de indeling in parkeerzones in de loop van de tijd kan wijzigen. Wanneer in een gebied betaald parkeren wordt ingevoerd wijzigt de zone bijvoorbeeld van B2 (gratis parkeren) naar B1 (betaald parkeren). Er zijn ook andere redenen waarom een gebied van zone kan wijzigen, bijvoorbeeld vanwege verdere verstedelijking van een gebied. Hier beslist de gemeenteraad over. In het huidige beleid worden de gebieden waar we draagvlak kunnen meten voor invoeren betaald parkeren vastgesteld door de gemeenteraad. We zien in praktijk echter dat de afbakening van gebieden niet altijd aansluit bij de situatie op straat. In geval van de Julianaweg is na de uitslag van september 2019 door een groep bewoners verzocht om de gebiedsindeling aan te passen. De gemeenteraad heeft hier inderdaad toe besloten, waardoor in 2020 in twee gebieden een nieuwe draagvlakmeting kon worden gehouden. In de nieuwe Aanpak betaald Parkeren stellen wij voor om de gebieden voor meten van draagvlak niet meer vooraf door de gemeenteraad vast te laten stellen, maar om die in overleg met bewoners (op basis van parkeerdruk, en signalen van parkeeroverlast) te bepalen. Het idee hierbij is dat we op deze manier de parkeerdruk kunnen aanpakken op de plek waar die zich voordoet. Wanneer na meting blijkt dat er geen draagvlak is voor invoering van betaald

	• De uitslag van de stemming is TEGEN invoer betaald parkeren • Bij de uitslag van de stemming worden de voor en tegen stemmen op straatniveau inzichtelijk gemaakt • Er vind een nieuwe indeling plaats van de parkeergebieden. Hierbij is exact hetzelfde totale gebied gehanteerd als in september 2019, maar in andere deelgebieden opgedeeld • Net een jaar later in november 2020 vind een nieuwe stemming plaats – want een nieuw indeling van parkeergebied – dus een nieuwe stemming en bestaande regels over hoe vaak dezelfde vraag ter stemming komt gelden in dat geval niet • Het resultaat van deze nieuwe stemming is logischerwijs VOOR invoer betaald parkeren Het vooraf vaststellen van een stemdistrict – zonder dat bijvoorbeeld duidelijk is waarover gestemd gaat worden dus – is een belangrijk middel in de bescherming van burgers tegen politiek opportunisme. Waar gaat het naartoe als de gemeente zelf per onderwerp mag kiezen wie er mee mogen stemmen[1]? Uiteraard is het zo dat voor een deel van de mensen in een parkeergebied er oprecht sprake is van een parkeerprobleem. Dit probleem willen ze graag opgelost zien. Helaas voor hen wordt dit door minder dan de helft van de mensen met wie ze samenwonen in de wijk ook zo gezien. Onderdeel van een democratie is in sommige gevallen niet je zin krijgen. <u>Waar pleit ik dan voor – als constructieve oplossing en toevoeging aan de parkeervisie?</u> Beperken van de mogelijkheid om een parkeergebied aan te passen binnen 3 jaar na een stemming over parkeren in datzelfde gebied. Ik doe daarmee een voorstel voor een toevoeging aan het voorgesteld beleid. Ik heb begrip voor een dynamische zone-indeling als uitgangspunt, een situatie in een gebied kan immers veranderen. Maar een periode drie jaar in de toekomst is goed te overzien en er vind een stemming plaats. Direct aanpassen na die stemming dient enkel om toch een andere	parkeren, zullen wij pas weer opnieuw draagvlak meten als er in het gebied veranderingen hebben plaatsgevonden. Bijvoorbeeld als de parkeerdruk flink is gestegen, of er voorzieningen in de buurt zijn bijgekomen die veel autoverkeer aantrekken. Hierbij houden we geen vaste termijn aan, omdat ontwikkelingen in parkeerdruk/parkeeroverlast niet altijd te voorspellen zijn.

	uitkomst te realiseren. Direct aanpassen van het parkeergebied na de stemming respecteert de uitkomst van die stemming niet. Met de uitkomsten van de voorgaande stemming per straat in de hand, is het een koud kunstje om een parkeergebied te tekenen waar een meerderheid is. Het praktijkvoorbeeld wat ik aanhaal, laat zien dat er op dit moment actief gebruik gemaakt wordt van deze route. De huidige gang van zaken laat een buitengewoon ondemocratische en onprettige nasmaak over bij burgers die graag de gemeente ondersteunen bij het realiseren van een leefbare stad. Ik probeer via deze inspraak te voorkomen dat dit ook bij toekomstig beleid het geval kan zijn. [1] Zie bijvoorbeeld het Amerikaanse 'Gerrymandering' of het Nederlandse Kiesrechtgeografie https://nl.wikipedia.org/wiki/Kiesrechtgeografie	
15	**Vermindering parkeerplaatsen in woonwijken 0,5-1% per jaar** Zowel in de Parkeervisie (module Aanpak parkeren in de openbare ruimte) als in de Mobiliteitsnota 2040 wilt u parkeerplaatsen in woonwijken verminderen met 0,5-1% per jaar. **Vraag 21: Krijgen mensen bij invoering van betaald parkeren in hun wijk nog een parkeervergunning of wordt men sowieso verwezen naar P+R Westraven?** Er wordt geen draagvlakmeting geweest voor betaald parkeren in omliggende prioritaire gebieden, die liggen aan de Merwedekanaalzone. Het college van B&W beslist en legt een aanwijzingsbesluit voor deze gebieden voor aan de Raad. **Vraag 22: Rivierenwijk en Transwijk zijn omliggende gebieden van de MWKZ. Betekent dit dat zonder draagvlakmeting "betaald parkeren" kan worden ingevoerd voor Rivierenwijk en Transwijk?**	**Vraag 21:** In gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd bepalen we op basis van de beschikbare parkeercapaciteit hoeveel parkeervergunningen we uit kunnen geven. Na het besluit van de gemeenteraad wordt, samen met bewoners, ondernemers en organisaties uit de buurt, bekeken hoe betaald parkeren het beste kan worden ingevoerd. In het huidige parkeerbeleid hebben we vastgelegd dat we (in zone B1 – waar Rivierenwijk en Transwijk onder vallen als er betaald parkeren wordt ingevoerd) maximaal twee parkeervergunningen uitgeven per adres. In de nieuwe module Aanpak betaald parkeren stellen we voor om, als er op straat voldoende ruimte is, bewoners bij invoering van betaald parkeren eenmalig de mogelijkheid te geven om een derde en vierde parkeervergunning aan te vragen. De nieuwe bewoners en gebruikers van Merwede komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning in de omliggende buurten. **Vraag 22:** Ja. Er ligt op dit moment een voorstel bij de gemeenteraad om uiterlijk bij oplevering van de eerste woningen in Merwede betaald parkeren in te voeren zonder draagvlakmeting in onder andere Rivierenwijk en Transwijk. Na het besluit van de gemeenteraad wordt, samen met bewoners,

	Fietsparkeernormen Er wordt aan ontwikkelaars alleen een minimumnorm gesteld voor fietsparkeerplaatsen. Iedere ontwikkelaar is vrij om extra fietsparkeerplaatsen aan te leggen. Gezien de chaos van fiets parkeren bij de Max locatie (MWKZ), moeten ontwikkelaars gedwongen kunnen worden om voldoende fietsparkeerplaatsen, ook voor bezoekers, aan te leggen. **Vraag 23: worden ontwikkelaars in grote ontwikkelgebieden gedwongen ruim voldoende fietsparkeerplaatsen aan te leggen, ook voor afwijkende fietsvormen?**	ondernemers en organisaties uit de buurt, bekeken hoe betaald parkeren het beste kan worden ingevoerd. **Vraag 23:** Ook in grote ontwikkelgebieden moeten initiatiefnemers zich houden aan de fietsparkeernormen. Kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen is hierbij een belangrijk aspect. Dat betekent onder andere dat er voldoende ruimte moet zijn voor het stallen van fietsen met afwijkende maten. Ook bij de realisatie van collectieve stallingen moet voldoende ruimte worden gerealiseerd voor bakfietsen, elektrische fietsen, etc.
16	**<u>Auto parkeren</u>** Voor de auto is de insteek van het Plan: "*goede bereikbaarheid voor noodzakelijk autoverkeer*"(titel van §6.4). Het Plan zegt inhoudelijk daarover: "*We zetten … in op geen groei van het autoverkeer (terwijl de stad hard groeit). ….. We zetten echter ook in op bereikbaarheid. Het blijft mogelijk om, indien nodig, met de auto bij huis, werk, winkel of andere voorzieningen te komen.*" en: "*Door grenzen te stellen aan de hoeveelheid parkeerplaatsen op de bestemming beperken we automatisch de hoeveelheid auto's die naar die bestemming rijden.*"(p.98) Kennelijk wordt dus autoverkeer van bezoekers aan de Binnenstad (voor winkelen, museumbezoek of uitgaan) ook gezien als 'noodzakelijk autoverkeer', zodat tot ten minste 2040 de binnenstadsbewoners en ondernemers voor de noodzakelijke bereikbaarheid van hun woning of onderneming voor parkeergelegenheid en hun laad- en losplaatsen moeten concurreren met bezoekers voor winkelen, museumbezoek of uitgaan. En dat terwijl het Plan ervan uitgaat dat "*het aantal bezoekers aan de binnenstad nog sterk zal toenemen*"(p.66) en gestadig het aantal parkeerplaatsen zal worden verminderd (p.98). Al dat, gevoegd bij het feit dat al vergevorderde plannen bestaan om de Oudegracht en het Janskerkhof op afzienbare termijn (5 jaar)	We streven naar het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat, waardoor ruimte ontstaat voor andere functies, zoals lopen en fietsen. Voor parkeren zijn parkeerplaatsen beschikbaar in parkeergarages rondom de binnenstad en op P+R-locaties aan de rand van de stad. Uiteraard willen we de noodzakelijke autoritten en het daarbij horende parkeren mogelijk blijven maken, dus voor het afzetten van of parkeren voor personen die minder goed ter been zijn, mensen met een beperking, (mantel)zorgverleners, en nood- en hulpdiensten. Laden- en lossen voor bedrijven gebeurt op de daarvoor aangegeven plekken. Voor bewoners en goederenvervoer gaan we onderzoeken of we kunnen sturen op venstertijden en niet noodzakelijke voertuigbewegingen kunnen beperken door middel van intelligente toegang. We denken dat een dergelijk systeem, waarbinnen specifieke doelgroepen kunnen worden toegelaten of geweerd, een bijdrage levert aan het beperken van het niet noodzakelijke autoverkeer. Bij uitwerking bezien we op welke wijze dat ingevuld wordt en of daar camera`s voor nodig zijn. Het klopt dat er een tekort is aan fietsparkeerplaatsen. Er wordt constant gewerkt aan het uitbreiden van fietsparkeervoorzieningen. Een deel van dit tekort in is de loop van 2020 opgelost door het toevoegen van bijna 1.500 fietsenklemmen in de openbare ruimte. In hetzelfde jaar kwam er een

	parkeervrij te maken en om de parkeergelegenheid in de parkeergarage Strosteeg op te heffen, leidt tot de conclusie dat het Plan in zijn huidige vorm onvermijdelijk tot een groot tekort aan parkeergelegenheid (ook voor laden en lossen) voor bewoners en ondernemers in de Binnenstad zal leiden en dat is een onredelijk bezwarend en onaanvaardbaar gevolg voor het woon- en leefklimaat aldaar, omdat daarmee de aantrekkelijkheid om zich in de binnenstad te vestigen voor zowel ondernemers als een voldoende diverse groep van burgers te veel geweld wordt aangedaan. Als, zoals Binnenstadsbewoners zouden mogen verwachten, de resterende plaatsen primair bedoeld zullen zijn voor bewoners, dan is duidelijk dat het vinden van parkeerplaatsen voor winkel- en recreatiepubliek een steeds frustrerendere inspanning zal blijken met alle parkeerexcessen van dien. Daarbij komt dat er op dit moment in het Plan ook geen voorstel ligt om de parkeerduur in de binnenstad te beperken. Het lijkt eerlijker om zo snel mogelijk volstrekt duidelijk te maken dat de openbare ruimte in de binnenstad niet langer bedoeld is als parkeerplaats voor winkel- en recreatiepubliek door de Binnenstad af te sluiten voor dit soort verkeer. Om nog beter invulling te geven aan de wens om meer ruimte voor voetgangers (en fietsers) te creëren zal de gemiddelde Binnenstadsbewoner het niet als onredelijk ervaren als de langparkeergelegenheid (waarmee een parkeerduur van meer dan zeg 15 -voor inladen-van inkopen- tot zeg 30 minuten -voor laden en lossen voor bewoners- bedoeld wordt) binnen de Singels wordt opgeheven. Dan is wel vereist dat voldoende langparkeergelegenheid aanwezig is binnen zeg maximaal 15 minuten lopen (of zeg ongeveer 750 meter) van de woon- of vestigingsplaats. Uiteraard behoudens een medische of andere objectieve noodzaak om dicht bij huis te parkeren of een redelijke noodzaak om langer te moeten laden of lossen. Onder die voorwaarden voorziet Binnenstad030 geen groot verzet en lijkt die maatregel niet onevenredig, afgezet tegen alle andere belangen. Beleidsmatig lijkt daarom de enige oplossing het afsluiten van de Binnenstad (dus binnen de singels) voor alle gemotoriseerd verkeer, behoudens ontheffing voor “*noodzakelijk*” verkeer, ruwweg te definiëren als alle gemotoriseerd	fietsenstalling bij met 700 plekken in het voormalige postkantoor aan de Neude. In de loop van 2021 komen er nog 900 stallingsplekken bij in House Modernes aan de Lange Viestraat. De vraag naar fietsparkeerplaatsen blijft een constante punt van zorg. Met name op de piekmomenten, zoals zaterdagmiddag, lijkt het nauwelijks mogelijk om te voldoen aan de vraag naar parkeerruimte voor fietsen. We blijven zoeken naar kwalitatief goede fietsenstallingen. We denken de gestalde fietsen niet weg, per doelgroep wordt gezocht naar de beste oplossingen, waarbij langparkeren in stallingen en voor kortparkeren plekken op straat beschikbaar blijven en komen. In de huidige situatie is er alleen sprake van handhaving van gevaarlijk gestalde fietsen, bijvoorbeeld bij nooduitgangen van gebouwen. Handhaving op hinderlijk gestelde fietsen kan pas als er voldoende alternatieve stallingsplekken beschikbaar zijn. Als er voldoende plekken (in stallingen, rekken en vakken) zijn gerealiseerd om fietsen te parkeren, is het mogelijk om in de directe omgeving daarvan het fietsparkeren op straat niet toe te staan. In de uitwerkingsmodule Parkeren en toegankelijkheid werken we uit wat er nodig is om te zorgen dat de stad voor alle doelgroepen toegankelijk blijft. Hierbij hebben we speciale aandacht voor mensen met een beperking, en bedrijven die werkzaamheden uitvoeren of laden en lossen. In de module Fietsparkeren werken we uit hoe we in verschillende delen van de stad de parkeercapaciteit gaan vergroten.

	verkeer dat een legitieme bestemming heeft in de binnenstad. Onder de geschetste voorwaarden voorziet Binnenstad030 geen groot verzet tegen een dergelijke afsluiting en lijkt die maatregel niet onevenredig, afgezet tegen alle andere belangen. De technische middelen voor een weinig beheersintensief, effectief, flexibel en soepel werkend controlesysteem zijn voorhanden en beproefd. Door middel van elektronische kentekencontrole en een goed ontworpen app kan een systeem opgezet worden waarin geregistreerde belanghebbenden zelf de kentekens kunnen opgeven van toegelaten gemotoriseerd verkeer2. Bijkomend voordeel is dat sluipverkeer door de binnenstad zo goed als verdwijnt en allerlei verkeersbeperkende maatregelen om dat tegen te gaan (zoals afsluiting vanuit een bepaalde richting of compartimentering) kunnen worden opgeheven. Bijkomend voordeel is ook dat de maatregel zal leiden tot een vergroot gebruik van de parkeergarages aan de rand van de binnenstad. Onderzocht zal nog wel moeten worden in hoeverre het wenselijk of noodzakelijk is een grotere parkeergelegenheid te creëren nabij de zuidoosthoek van de binnenstad zowel in het geval de binnenstad voor alle gemotoriseerd verkeer gesloten zal worden als wanneer langparkeren in de binnenstad wordt verboden. Het komt Binnenstad030 voor dat in het laatstgenoemd geval het verwijzen van bewoners en ondernemers naar de in het plan genoemde P&R locaties voor het langparkeren aan de buitenrand van de stad niet in overeenstemming is met de geformuleerde maximaal 15 minuten/750 meter norm. Bijkomend voordeel is ook dat de beprijzing van het ontheffingensysteem eenvoudig afgestemd kan worden op draagkracht noodzaak en werkelijke beheerkosten. **In het Plan dient daarom in ieder geval uitdrukkelijk te worden opgenomen dat maatregelen zullen worden genomen die moeten bewerkstellingen dat voldoende parkeerruimte behouden blijft om te voldoen aan de parkeer- en laad – en losbehoefte van noodzakelijk bestemmingsverkeer zoals bewoners en hun bezoek, winkeliers, bezorging, bevoorrading, laden/lossen,**	

	bouw/onderhoud, (huis)arts, gezinszorg, invaliden en dergelijke. De invoering van de afsluiting van de Binnenstad voor gemotoriseerd verkeer van winkel- en recreatiepubliek dient ernstig overwogen te worden. Datzelfde geldt voor een langparkeerverbod in de binnenstad maar dan zal wel voldaan moeten zijn aan de maximaal 15 minuten/750 meter norm voor de bewoners. **<u>Fietsparkeren</u>** Over het fietsparkeerprobleem zegt het Plan dit: "*Naast de drukte op de fietspaden, wordt door de groei van het aantal fietsen ook het stallen van fietsen op drukke plekken in Utrecht problematisch. Enerzijds ontstaat op drukke plekken een tekort op voorzieningen om netjes en veilig te stallen en anderzijds vormen verkeerd gestalde fietsen een obstakel voor voetgangers en minder validen*." (p.121) Verder weinig meer dan het voornemen tot "*Uitbreiden inpandige en (tijdelijke) buitenstallingen.*" en "*Handhaving onveilige en belemmerende gestalde fietsen (mits er voldoende stallingscapaciteit in de omgeving is.*"(pg78) Het Plan voorziet dus niet in een duidelijk prioritering en differentieert al helemaal niet naar de verschillende stadsdelen. Het Plan bevat dus geen enkele urgentie om juist in de Binnenstad, waar de behoefte om de openbare ruimte te verlossen van fietsparkeerders nijpend is (zie hierboven bij 'Voetgangers') zo snel mogelijk maatregelen te nemen. Dit klemt temeer omdat pas dan opgetreden gaat worden tegen foutparkeren. **In het Plan dient daarom opgenomen te worden dat de gemeente bij voorrang zal inzetten op het op orde te krijgen van fietsparkeren in de drukke delen van de Binnenstad zodanig dat gehandhaafd kan worden en voorkomen kan worden dat met name uitgeweken moet worden naar de maatregel van uitbreiding van het voetgangersgebied. Voor de meeste binnenstadsbewoners (veelal geen autobezitters) is de fiets hun primaire vervoerswijze. Het Plan dient daarom ook tot uitdrukking te brengen dat die**	

	bewoners in hun fietsgebruik niet – of alleen in uiterste noodzaak - belemmerd mogen worden. 2 Afhankelijk van de (op te geven of gegeven) reden voor gebruikmaking van de ontheffing kunnen daaraan voorwaarden worden verbonden zoals duur van het bezoek of de te kiezen route dan wel de te gebruiken laad- en losplaats (en mogelijk zelfs een slottijd daarvoor). Bewoners en ondernemers kunnen bijvoorbeeld ook urenquota toegewezen krijgen, die zijn afgestemd op het redelijk gebruik. g) Tot slot nog twee aspecten van het parkeren in of nabij de binnenstad. Allereerst is, naar het grotere geheel kijkend, de conclusie vrij onontkoombaar dat de binnenstad voldoende parkeergelegenheid aan de zuidoostrand ontbeert (zie Zienswijze p.7). Vooral om de langparkeerplaats te accommoderen, die nodig is voor de bewoner (zeker in het licht van toepassing van een 15 minuten/750 meter regel; Zienswijze p.7), maar ook om voldoende parkeergelegenheid voor de bezoekers van de musea daar te kunnen aanbieden. Het tweede aspect is dat toegangsregulering voor de binnenstad door middel van kentekenregistratie ook uitstekende mogelijkheden biedt om de parkeergelegenheden voor bezoekers binnen de singels zonder formaliteiten toegankelijk te houden. Door koppeling van de kentekenregistratie aan de ingang van die parkeergelegenheid met de toegangsregistratie kan eenvoudig vastgesteld worden of een	
17	Ik sluit mij dan ook aan bij de opmerkingen en vragen gesteld door *[inspreker 15]*[7]	**Vraag 21:** In gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd bepalen we op basis van de beschikbare parkeercapaciteit hoeveel parkeervergunningen we uit kunnen geven. Na het besluit van de gemeenteraad wordt, samen met bewoners, ondernemers en organisaties uit de buurt, bekeken hoe betaald parkeren het beste kan worden ingevoerd. In het huidige parkeerbeleid hebben we vastgelegd dat we (in zone B1 – waar Rivierenwijk en Transwijk onder

[7] Cursieve tekst is redactioneel t.b.v. leesbaarheid.

		vallen als er betaald parkeren wordt ingevoerd) maximaal twee parkeervergunningen uitgeven per adres. In de nieuwe module Aanpak betaald parkeren stellen we voor om, als er op straat voldoende ruimte is, bewoners bij invoering van betaald parkeren eenmalig de mogelijkheid te geven om een derde en vierde parkeervergunning aan te vragen. De nieuwe bewoners en gebruikers van Merwede komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning in de omliggende buurten. **Vraag 22:** Ja. Er ligt op dit moment een voorstel bij de gemeenteraad om uiterlijk bij oplevering van de eerste woningen in Merwede betaald parkeren in te voeren zonder draagvlakmeting in onder andere Rivierenwijk en Transwijk. Na het besluit van de gemeenteraad wordt, samen met bewoners, ondernemers en organisaties uit de buurt, bekeken hoe betaald parkeren het beste kan worden ingevoerd. **Vraag 23:** Ook in grote ontwikkelgebieden moeten initiatiefnemers zich houden aan de fietsparkeernormen. Kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen is hierbij een belangrijk aspect. Dat betekent onder andere dat er voldoende ruimte moet zijn voor het stallen van fietsen met afwijkende maten. Ook bij de realisatie van collectieve stallingen moet voldoende ruimte worden gerealiseerd voor bakfietsen, elektrische fietsen, etc.
18	- Op pag. 27 van de parkeervisie staat dat het uitgangspunt bij de invoering van betaald parkeren is dat het doel de procedure bepaalt. Wanneer het doel is om parkeeroverlast tegen te gaan beslissen bewoners en bedrijven via een draagvlakmeting of er betaald parkeren wordt ingevoerd. In 2 delen van de Dichterswijk wordt een draagvlakmeting gedaan naar betaald parkeren en in ons deel van de wijk niet (ondanks parkeeroverlast). Wat is de logica achter deze keuze? Wij zitten mogelijk straks ingebouwd tussen allemaal betaald parkeren straten (oudbouw Dichterswijk, overkant Croeselaan, Jaarbeursterrein) waardoor wij het afvalputje zullen worden en ons bezoek niet zal kunnen parkeren. Daarnaast verdwijnen er ook plekken voor elektrisch laden, waardoor er nog minder ruimte overblijft...	De procedure invoering betaald parkeren wordt opgestart wanneer er sprake is van meldingen van overlast en een hoge parkeerdruk. Als bijvoorbeeld blijkt dat er wel sprake is van een hoge parkeerdruk maar er weinig signalen van parkeeroverlast óf juist veel tegengeluiden uit de buurt komen, kunnen we ervoor kiezen om de procedure te stoppen en geen draagvlak te meten voor het invoeren van betaald parkeren. De gebieden waar betaald parkeren onderzocht kan worden zijn aangewezen door de gemeenteraad. Op verzoek van bewoners van de Bijleveldstraat e.o. is het oorspronkelijk grotere gebied voor de procedure invoering betaald parkeren in 2020 door de gemeenteraad aangepast. Zo zijn er twee nieuwe kleinere gebieden ontstaan waar recent een draagvlakmeting is gehouden. Als blijkt dat ook in andere delen van Dichterswijk sprake is van (toenemende) parkeeroverlast kan de gemeente

	- Er zijn onder appartementencomplexen parkeergarages gebouwd, waar op termijn niemand meer een auto in zal willen hebben staan, i.v.m. het ontmoedigen van autoverkeer in de stad. Hoe kijkt de gemeente naar deze straks leegstaande garages, welke ideeën zijn hierbij?	ook daar met buurtbewoners in overleg gaan om te kijken wat mogelijke oplossingen kunnen zijn. Er ligt op dit moment een voorstel bij de raad om uiterlijk bij oplevering van de eerste woningen in Merwede betaald parkeren in te voeren zonder draagvlakmeting in onder andere Dichterswijk (het deel waar nog geen betaald parkeren is). Na het besluit van de gemeenteraad wordt, samen met bewoners, ondernemers en organisaties uit de buurt, bekeken hoe betaald parkeren het beste kan worden ingevoerd. Op parkeerplaatsen met een laadpaal kunnen elektrische auto's staan om op te laden. Deze auto's staan nu ook al in de buurt geparkeerd. Door het plaatsen van een laadpaal verschuiven deze auto's van een openbare parkeerplek naar een openbare laadpaalplek. Er verdwijnen dus geen parkeerplekken. Op korte termijn zal de stad niet autovrij zijn. Ons doel is om het autogebruik niet verder te laten toenemen en zowel in te zetten op andere vormen van mobiliteit als het verplaatsen van auto's naar garages. In de Parkeervisie geven wij op hoofdlijnen weer wat onze ambities zijn voor de stad in de komende jaren. We werken de visie uit in zes uitwerkingsmodules, waarmee we invulling geven aan onze ambities en concrete beleidsvoorstellen doen. In de nog uit te werken module Aanpak openbare ruimte willen we onderzoeken hoe we de beschikbare ruimte in (private) garages beter kunnen benutten om op straat ruimte vrij te spelen voor andere functies.
19	**Vermindering parkeerplaatsen in woonwijken 0,5-1% per jaar** Zowel in de Parkeervisie (module Aanpak parkeren in de openbare ruimte) als in de Mobiliteitsnota 2040 wilt u parkeerplaatsen in woonwijken verminderen met 0,5-1% per jaar. Ik snap dat de gemeente focust op het verminderen van parkeerplekken in de binnenstad, maar voor de huidige wijken om de stad heen gaat het mij te snel. Bij nieuwe wijken worden er al weinig tot geen parkeerplekken geregeld en de bewoners kiezen hier zelf voor om daar te willen wonen. Maar nu	Ook in woonwijken is behoefte aan meer ruimte voor lopen, fietsen, spelen, en groen. Die ruimte kunnen we creëren door parkeerplaatsen op te heffen. Door in te zetten op parkeren in garages en aan de rand van de stad, en op deelmobiliteit, spelen we ruimte op straat vrij. We willen 267 parkeerplaatsen opheffen op Janskerkhof en de Oudegracht. Dit is ongeveer 12% van de hele binnenstad. De eerste stap om 40

	worden de bestaande huidige wijken ook gedwongen, terwijl bij bestaande wijken geen afstand wordt gedaan van de auto. (zie de statistieken van utrecht.incijfers.nl). **Vraag 12**: Moet je bij het verminderen van parkeerplaatsen niet eerst focussen op het gebied binnen de singels? **Vraag 13:** Zijn er ook geen andere manieren te verzinnen om de mensen te stimuleren geen auto te nemen, i.p.v het gewoon weghalen van de parkeerplaatsen? **Vraag 14:** Zijn er contractuele mogelijkheden om ervoor te zorgen dat de nieuwe bewoners van nieuwbouwprojecten zoals bijv. Merwedekanaalzone de auto niet gewoon in de naastgelegen wijken parkeren? **Vraag 15:** Stel dit is contractueel mogelijk, kan dit ervoor zorgen dat er geen verplicht betaald parkeren wordt ingevoerd bij Kanaleneiland en Rivierenwijk? Kanaleneiland zuid en Rivierenwijk zuid liggen best ver van de stad af (verder dan 10 minuten fietsen van het station) en zeker bij Kanaleneiland zijn er veel gezinnen die afhankelijk zijn van de auto en het niet zo breed hebben. Dat zo'n gezin ineens een parkeervergunning moet aanschaffen lijkt mij niet fair.	parkeerplaatsen vrij te maken is vorig jaar aangekondigd. Op deze manier willen we meer ruimte creëren voor fietsers, voetgangers en groen. Het opheffen van parkeerplaatsen staat niet op zichzelf. Tegelijkertijd zetten we in op het stimuleren van deelautogebruik en parkeren op afstand en in garages. Zo kunnen bewoners hun parkeervergunning inleveren voor een abonnement in een openbare gemeentelijke garage of P+R tegen gereduceerd tarief. Het is niet mogelijk om te regelen dat bewoners van nieuwbouwprojecten niet in naastgelegen wijken parkeren als parkeren daar gratis is. Zelfs wanneer dit contractueel kan worden vastgelegd, is het ingewikkeld om erop te handhaven. Auto's van bewoners zijn immers niet altijd te herleiden naar de persoon die de auto gebruikt (denk aan lease- of bedrijfsauto's). Daarnaast geldt dat in de Merwede niet alleen woningen komen, maar ook andere functies. Bezoekers van zowel bewoners als voorzieningen (winkels en horeca) kunnen ook in aangrenzende wijken parkeren. De openbare ruimte is immers van iedereen. Bewoners van Rivierenwijk en Transwijk hebben hun zorgen geuit over wat de ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone betekenen voor de leefbaarheid van hun buurt. De gemeente heeft daarom toegezegd om de leefbaarheid van deze buurten te gaan monitoren.
20	**LS** 1. is het parkeerbeleid gericht op parkeren op eigen terrein ipv openbare weg? 2. ik wil op eigen terrein parkeren ipv op de straat maar de kosten zijn belachelijk hoog, gaat daar iets in veranderen? **Kosten 2021** inritvergunning € 324,95 + kosten aanleg door gemeente + kosten aanleg privéterrein = ca 5000 euro!!!	Bij nieuwbouwontwikkelingen is het uitgangspunt dat parkeren op eigen terrein wordt opgelost. Daarnaast zetten we in op efficiënt gebruik van bestaande (private) inpandige parkeerruimte. Dit doen we bijvoorbeeld door bewoners die kunnen beschikken over een parkeerplaats op eigen terrein uit te sluiten van een parkeervergunning in gebieden waar betaald parkeren geldt. Het is niet ons beleid om extra parkeerplaatsen toe te voegen, omdat dat een aantrekkende werking heeft en leidt tot meer auto's in de stad.

	dat werkt niet erg stimuleren!	
21	**Vermindering parkeerplaatsen in woonwijken 0,5-1% per jaar** Zowel in de Parkeervisie (module Aanpak parkeren in de openbare ruimte) als in de Mobiliteitsnota 2040 wilt u parkeerplaatsen in woonwijken verminderen met 0,5-1% per jaar. **Vraag: Komen mensen bij invoering van betaald parkeren in de Rivierenwijk in aanmerking voor een parkeervergunning of wordt men sowieso verwezen naar P+R Westraven?** Er is geen draagvlakmeting geweest voor betaald parkeren in omliggende prioritaire gebieden, die liggen aan de Merwedekanaalzone. Het college van B&W beslist en legt een aanwijzingsbesluit voor deze gebieden voor aan de Raad. **Vraag: Rivierenwijk en Transwijk zijn omliggende gebieden van de MWKZ. Betekent dit dat er zonder draagvlakmeting "betaald parkeren" kan worden ingevoerd in Rivierenwijk en Transwijk?** **Fietsparkeernormen** Er wordt aan ontwikkelaars alleen een minimumnorm gesteld voor fietsparkeerplaatsen. Iedere ontwikkelaar is vrij om extra fietsparkeerplaatsen aan te leggen. Gezien de chaos van fietsparkeren bij Max locatie (MWKZ), moeten ontwikkelaars gedwongen kunnen worden om voldoende fietsparkeerplaatsen,ook voor bezoekers, aan te leggen. **Vraag: Wat doet de gemeente voor de aanleg van voldoende fietsparkeerplaatsen? Kunt u ontwikkelaars dwingen om in grote ontwikkelgebieden zoals de Merwedekanaalzone ruim**	**Vraag 21:** In gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd bepalen we op basis van de beschikbare parkeercapaciteit hoeveel parkeervergunningen we uit kunnen geven. Na het besluit van de gemeenteraad wordt, samen met bewoners, ondernemers en organisaties uit de buurt, bekeken hoe betaald parkeren het beste kan worden ingevoerd. In het huidige parkeerbeleid hebben we vastgelegd dat we (in zone B1 – waar Rivierenwijk en Transwijk onder vallen als er betaald parkeren wordt ingevoerd) maximaal twee parkeervergunningen uitgeven per adres. In de nieuwe module Aanpak betaald parkeren stellen we voor om, als er op straat voldoende ruimte is, bewoners bij invoering van betaald parkeren eenmalig de mogelijkheid te geven om een derde en vierde parkeervergunning aan te vragen. De nieuwe bewoners en gebruikers van Merwede komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning in de omliggende buurten. **Vraag 22:** Ja. Er ligt op dit moment een voorstel bij de gemeenteraad om uiterlijk bij oplevering van de eerste woningen in Merwede betaald parkeren in te voeren zonder draagvlakmeting in onder andere Rivierenwijk en Transwijk. Na het besluit van de gemeenteraad wordt, samen met bewoners, ondernemers en organisaties uit de buurt, bekeken hoe betaald parkeren het beste kan worden ingevoerd. **Vraag 23:** Ook in grote ontwikkelgebieden moeten initiatiefnemers zich houden aan de fietsparkeernormen. Kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen is hierbij een belangrijk aspect. Dat betekent onder andere dat er voldoende ruimte moet zijn voor het stallen van fietsen met afwijkende maten. Ook bij de realisatie van collectieve stallingen moet voldoende ruimte worden gerealiseerd voor bakfietsen, elektrische fietsen, etc.

	voldoende fietsparkeerplaatsen aan te leggen, ook voor afwijkende fietsvormen? Ik neem aan dat de gemeente Utrecht mijn vragen en kritische opmerkingen tot zich zal nemen en mijn vragen zal beantwoorden. Ik verwacht dat dit tot verbeteringen en nieuwe oplossingen zal bijdragen. Laat mijn wijk een prachtwijk blijven.	
22	Parkeervisie en Parkeernormen - Wij pleiten voor het toevoegen van Beurskwartier 3 (het Jaarbeursterrein ten westen van het Merwedekanaal) aan parkeerzone A; - Hoe wordt het mobiliteitsfonds in de praktijk geregeld: hoogte van de kosten, toewijzing, relatie tot parkeernorm op eigen terrein? Het ontbreekt nog aan uitwerking door de gemeente van dit mobiliteitsfonds, waardoor wij op dit onderdeel geen adequate reactie kunnen geven. Wij gaan er van uit dat op een later moment inspraak op het mobiliteitsfonds mogelijk is; - Wat zijn de verhoudingsgetallen voor alternatieven voor parkeerplaatsen: in het vigerende beleid compenseert bijvoorbeeld 1 deelauto 4 reguliere auto's, en compenseren 12 fietsen 1 reguliere auto; blijven deze verhoudingsgetallen onveranderd?: - Ten aanzien van de Fietsparkeernormen bestaat de indruk dat diverse "functies" zijn weggevallen in de tabel, waardoor deze tabel niet goed leesbaar / te begrijpen is.	In de omgevingsvisie Beurskwartier/Lombokplein is dit gebied al aangewezen als A-gebied. Dit wordt verwerkt op de parkeerplattegrond. Het uitgangspunt is dat ontwikkelaars die geen parkeerplaatsen aanleggen op eigen terrein een bijdrage betalen aan het Bereikbaarheidsfonds. Hoe dit precies gaat werken, wat de voorwaarden en tarieven zijn, werken we uit in een apart raadsvoorstel. De verhoudingen blijven grotendeels onveranderd: één deelauto vervangt vier reguliere parkeerplaatsen, en anderhalve fietsparkeerplaats vervangt één autoparkeerplaats. Dit nemen we op in de beleidsregels Parkeernormen auto. Er zijn in de tabel met fietsparkeernormen inderdaad functies weggevallen. Die functies zijn alsnog toegevoegd.
23	**Mobiliteitsvisie versus parkeervisie** Eén van de ambities is de mobiliteitsvisie. Een mooie visie die stelt dat het toenemen van het aantal woningen in Utrecht niet moet leiden tot het toenemen van het aantal auto's in Utrecht. Een dergelijke visie daagt Werkplaats Overvecht, ondernemers en bewoners uit om creatief en innovatief na te denken over wat mobiliteit in de toekomst is. Welke	**Parkeernormen** Utrecht zet met het mobiliteitsplan en de Parkeervisie in op gezond stedelijk leven en het stimuleren van gezonde vormen van mobiliteit, zoals lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit. Parkeercapaciteit en parkeernormen zijn belangrijke instrumenten waarmee we kunnen sturen op het aantal auto's in de stad. De Utrechtse parkeernormen zijn afgeleid van de parkeerkencijfers van

	mogelijkheden en mooie kansen dit biedt voor het openbaar gebied, voor deelmobiliteit en voor alternatieve vervoersmiddelen. Vervolgens is er de parkeervisie. Juist deze parkeervisie voor specifiek Overvecht staat naar ons idee haaks op de overige ambities en de mobiliteitsvisie. En wel om de volgende reden: In de parkeervisie is Overvecht parkeergebied B2, onbetaald parkeren met een parkeernorm B. Dat betekent dat voor elke woning die gerealiseerd wordt in Overvecht, er tevens een plek voor een auto conform de norm gerealiseerd moet worden. Alternatieven (deelauto's o.i.d.) zijn niet mogelijk, omdat er geen parkeerregime is: iedereen kan gratis zijn auto parkeren. Oftewel: de RSU stelt dat er 5.000 woningen gerealiseerd kunnen worden in Overvecht tot 2040. Naast de eerdere ambitie om tot 2020 1.800 woningen te realiseren. Dat brengt direct met zich mee dat er (afhankelijk van de woningtypologieën) in Overvecht ca. 6.000 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Het is raadzaam als de gemeente in haar Omgevingsprogramma opneemt hoe in haar visie parkeren opgenomen dient te worden. Passend binnen de toetsingskaders als een aantrekkelijke stad. e gemeente Utrecht kiest er bewust voor dat Overvecht geen parkeerregime heeft. Momenteel kent de wijk inderdaad geen parkeerdruk. Met de komst van woningen, zal deze druk toenemen. Ook als bij de nieuwbouwprojecten de bewonersparkeerplaatsen op de kavel worden opgelost, resteert er nog altijd een aandeel bezoekersparkeerplaatsen op openbaar gebied. Het realiseren van parkeerplaatsen op de eigen kavel is altijd een flinke puzzel. Hierbij een aantal puzzelstukken: - Het realiseren van een gebouwde parkeerplaats drijft de VON-prijs van de woning flink op. Denk hierbij aan verhogingen van minimaal 22,5K VON voor een relatief eenvoudige parkeergarage (half verdiept). Bij volledig ondergrondse garages loopt dit bedrag fors op. In bepaalde situaties kan dit tot een onhaalbaar plan leiden omdat VON prijzen niet meer aansluiten bij de mogelijkheden van de doelgroep. Hierdoor kunnen de benodigde woningen niet gerealiseerd worden en	het CROW. Deze cijfers worden, vanwege het onderzoek dat daaraan ten grondslag ligt, beschouwd als de landelijke standaard en de meeste Nederlandse gemeenten gebruiken ze als basis voor de parkeernormering. Voor het centrum en de schil direct rond het centrum hanteren we ten opzichte van de CROW-kencijfers lagere normen vanwege de specifieke aard van het Utrechtse centrumgebied. Daarnaast hebben we voor een aantal functies de parkeernormen aangepast aan de situatie in Utrecht. We hebben al sinds 2013 de mogelijkheid om in betaald parkeergebied (zones A1, A2, en B1) een deel van de parkeereis met mobiliteitsalternatieven in te vullen, zoals deelmobiliteit en extra fietsparkeren. Deze mogelijkheden worden met het nieuwe beleid verruimd. Daarnaast willen we voor het eerst mogelijk maken om ook in B2 een klein deel van de autoparkeereis in te vullen met deelmobiliteit. Dit komt bovenop de verlaging van de parkeernormen in B2 naar de normen in B1. De hoogte van de parkeernormen hang af van een aantal factoren. In gebieden met een hoge mate van verstedelijking zijn de parkeernormen lager, omdat hier de auto-afhankelijkheid lager is. In deze gebieden zijn voorzieningen op loop- of fietsafstand, en zijn over het algemeen meer mobiliteitsalternatieven voor de auto. Betaald parkeren zorgt er bovendien voor dat alternatieven voor de (eigen) auto aantrekkelijker worden. Daarom kan in deze gebieden een aanzienlijk deel van de parkeernorm worden ingevuld met alternatieve mobiliteitsoplossingen. Buiten betaald parkeergebied zijn de mogelijkheden voor alternatieve invulling van de parkeernormen beperkt, omdat in deze gebieden het risico op parkeeroverlast in de omgeving te groot is. Iedereen kan hier immers gratis een auto op straat parkeren. De parkeernormen in de B2-zone zijn ten opzichte van de eerdere parkeernormen verlaagd en gelijk getrokken met de parkeernormen in de B1-zone. Daarmee zijn de parkeernormen voor de gehele B zone gelijk. De parkeernorm in zone B is alleen voor woningen groter dan 130 m2 hoger dan 1 (1,01), voor kleinere woningen ligt de norm lager (tussen de 0,43 en

	vormt dit een reëel risico in relatie tot de ambitie uit het RSU om 6.800 woningen in Overvecht toe te voegen en te werken aan een gemengde wijk; - Corporaties dienen conform de parkeernorm parkeerplaatsen te realiseren, die ze niet mee kunnen verhuren in de huurprijs. Oftewel: er worden parkeerplaatsen gerealiseerd die niet gebruikt worden (de huurders van de corporaties zullen niet een parkeerplaats huren zolang ze gratis hun auto op openbaar gebied kunnen plaatsen). Het realiseren van parkeergarages die vervolgens leeg staan (hier zijn verschillende voorbeelden van in Overvecht), is geen optie voor de corporaties; - Er is grote behoefte aan middeldure huurwoningen in de stad. Beleggers geven uit ervaring aan dat de parkeervraag niet hoger is dan gemiddeld 0,5 parkeerplaats per middenhuurwoning. - Een (solitaire) parkeergarage geeft veelal beheers problemen. Ook hiervan zijn voorbeelden in Overvecht; - Elke parkeerplaats op maaiveld gaat ten kosten van groen, plek voor kinderen om te spelen, kwalitatieve verblijfsruimte in het openbaar gebied. De auto heeft nog altijd verharding nodig: verharding die niet bijdraagt aan het terugbrengen van hitte stress. Verharding die ten koste gaat van de mogelijkheid van waterbuffering. Verharding die ten koste gaat van de biodiversiteit. Het gebruik van de auto die ten koste gaat van het gebruik van de fiets of te lopen: en daarmee van de lichaamsbeweging van de bewoners en de uitstoot van CO2 en de gezondheid van de bewoners. De gemeente geeft aan dat het invoeren van een betaald regime gebeurt wanneer de bewoners hinder ondervinden van een tekort aan parkeerplaatsen en parkeerdruk ervaren. Dit is een reactief beleid: immers bij het ervaren van parkeerdruk is het kwaad al geschied. We kunnen nu al voorspellen dat wanneer vast wordt gehouden aan het parkeerbeleid en een aanzienlijk aandeel van de 6800 woningen gerealiseerd zijn, de bewoners van Overvecht parkeerdruk gaan ervaren. Op dat moment zullen bewoners vragen om een parkeerregime bij de gemeente. Indien het parkeerregime geldt, pas dan zullen er mooie alternatieve mobiliteitsmogelijkheden gerealiseerd	0,92), voor sociale- en middenhuur woningen nog lager (tussen de 0,67 en 0,69) en voor aanleunwoningen (0,2) en studentenwoningen (0,1) nog lager. Voor de B-zone is dus geen sprake van 1 parkeerplaats per woning. Voor bijna alle woningtypen/-grootten in zone B ligt de parkeernorm lager dan 1 parkeerplaats per woning. De bouw van 5.000 woningen in B-gebied zal dus niet leiden tot de aanleg van 6.000 parkeerplaatsen. Het totaal aantal te realiseren parkeerplaatsen is afhankelijk van het programma dat gebouwd wordt en de mobiliteits- en parkeeroplossingen die daarbij worden gerealiseerd. De RSU en het Mobiliteitsplan kijken vooruit naar 2040. De Parkeervisie geeft invulling aan dat beleid voor de komende jaren. Daarbij is ruimte om in te spelen op veranderende omstandigheden. De parkeernormen die nu worden vastgesteld kunnen in 2040 dus zijn aangepast. **Parkeernormen sociale huur** In april 2019 heeft de gemeenteraad een addendum vastgesteld op de nota Parkeernormen fiets en auto, waarin is opgenomen dat voor sociale- en middenhuurwoningen groter dan 55 m2 een korting van 25% op de parkeernorm mag worden toegepast. Deze korting is verantwoord omdat uit verschillende bronnen blijkt dat het autobezit bij bewoners van sociale- en middenhuur ongeveer 25% lager is. De sociale-/middenhuurkorting is ook in de nieuwe parkeernormentabel verwerkt. Wij hebben geen aanwijzingen dat het autobezit sindsdien (sterk) is verminderd en dat een verdere verlaging van de parkeernormen voor sociale- en middenhuur op dit moment verantwoord is, maar staan ervoor open om hier opnieuw naar te kijken als er bronnen zijn waaruit blijkt dat de parkeernormen niet aansluiten op het autobezit van de doelgroep. **Betaald parkeren** Zolang in Overvecht geen betaald parkeren is, is het niet verantwoord om woningen te bouwen zonder voldoende parkeercapaciteit toe te voegen. De invoering van betaald parkeren is afhankelijk van draagvlak onder bewoners en andere belanghebbenden in de wijk. Alleen in gebieden die grenzen aan grote ontwikkellocaties, waar het nodig is om de hoeveelheid verkeer te beperken omdat gratis parkeren in de omgeving een te grote aantrekkende

	worden. De remmende voorsprong is dan onbenut gebleven. Immers: grote delen van Overvecht zijn dan onnodig verhard en minder aantrekkelijk gerealiseerd. Op dit moment is er binnen de gemeente geen zicht op het aantal parkeerplaatsen in Overvecht en het gebruik hiervan. Het dagelijkse beeld toont veel lege parkeerplaatsen. Om inzicht te krijgen in de huidige situatie is het wenselijk dat de gemeente als onderdeel van het Omgevingsprogramma een parkeerdrukmeting verricht. Om gevoel te krijgen bij de huidige verhouding parkeerplaatsen, huishoudens, auto's. Rekening houdend met het feit dat bewoners van aanpalende wijken momenteel gebruik maken van het gratis parkeren in Overvecht. Wellicht blijkt dat er, helemaal als we toegaan naar regulering, af kunnen met minder parkeerplaatsen in Overvecht in plaats van meer. Op de huidige parkeerplaatsen kan dan bebouwing of groen worden toegevoegd. Dit past binnen de RSU van de gemeente Utrecht. Het is raadzaam dat de gemeente in haar Omgevingsprogramma de parkeervisie ruimtelijk meeneemt. Hoe ziet de gemeente de wijk Overvecht ten aanzien van parkeerplaatsen en ruimtelijke kwaliteit, wanneer er 6.800 woningen in Overvecht zijn toegevoegd? Passend bij de criteria zoals de gemeente zelf stelt bij projectinitiatieven, zijnde: • Inhoudelijke bijdrage aan de ruimtelijke, sociale en economische opgaven van Overvecht, van nu tot 2035; • Draagvlak bij bewoners en organisaties in de buurt; • De financiële haalbaarheid. Werkplaats Overvecht gelooft erin dat de oplossing ligt in een maatwerk parkeerregime voor Overvecht. Geen of minimale financiële consequenties voor de bewoners van Overvecht maar mét een parkeerregime. Pro-actief reageren op een toekomst die zich in alle wijken van Utrecht in het verleden heeft voorgedaan. Maatwerk maken. De focus van de oplossing moet in dit vraagstuk liggen. Pas dan worden Werkplaats Overvecht, andere ontwikkelaars en beleggers gestimuleerd te zoeken naar mooie innovatieve mobiliteitsconcepten. Is er de vrijheid voor toekomstige bewoners om zelf een afweging te maken tussen het al dan niet bezitten van een auto (namelijk bij de	werking heeft, voeren we zonder draagvlakmeting betaald parkeren in. In gebieden waar betaald parkeren is ingevoerd, maken we geen uitzondering voor bewoners. De invoering van en controle op betaald parkeren kost de gemeente geld. Ook bewoners maken gebruik van schaarse openbare ruimte als zij een auto parkeren, dus ook zij betalen daarvoor. De tarieven voor betaald parkeren (zowel voor bezoekers als voor bewoners en bedrijven) moeten minimaal kostendekkend zijn. We willen bovendien voorkomen dat er in de stad een lappendeken van verschillende parkeerregimes ontstaat. We stellen daarom geen lager tarief in voor gebieden waar nu nog geen betaald parkeren geldt. Ons uitgangspunt is dat bij bouwontwikkelingen al het parkeren op eigen terrein wordt opgelost, zowel voor bewoners als voor bezoekers. In de beleidsregels parkeernormen auto willen we opnemen dat parkeren ook op loopafstand in de openbare ruimte mag worden opgelost, als de parkeerdruk hiermee niet boven de 90% uitkomt, en de initiatiefnemer kan onderbouwen waarom dit wenselijk/noodzakelijk is. Als de parkeerdruk toeneemt in Overvecht of als er vanwege alle ontwikkelingen een noodzaak ontstaat om het aantal auto's te beperken, kan betaald parkeren een oplossing zijn.

	huidige nieuwbouwprojecten betaalt een bewoner voor een parkeerplaats ook als deze geen auto heeft) en wordt deze keuze niet bepaald door de parkeernorm. Er worden alleen maar parkeerplaatsen gerealiseerd naar de vraag van de markt. En dragen we bij aan de gezondheid van bewoners door bewegen te stimuleren en de CO2 te verminderen. Graag denken we als Werkplaats Overvecht mee, samen met de huidige bewoners van Overvecht en de gemeente, aan een nieuwe variant van het regime. Hierin zal een sterke samenhang zijn met het mobiliteitsfonds, verwachten wij. Resumé Het parkeervisie voor Overvecht staat volgens Werkplaats Overvecht lijnrecht tegenover de mogelijkheid om andere ambities, die juist gestoeld zijn op de gezondheid van de bewoners, te realiseren. Een gemiste kans. Een kans die geen recht doet aan Overvecht. Werkplaats Overvecht pleit er dan ook voor om in Overvecht een parkeerregime in te voeren, anders dan het regime in B1. Ten aanzien van de norm, dient de normering voor sociale huurwoningen en midden dure huurwoningen bijgesteld te worden naar de daadwerkelijke behoefte.	
24	Ik was net de mobiliteitsvisie 2040 aan het lezen (met name de parkeervisie). Ik wordt daar zelf behoorlijk enthousiast van. Ik heb wel een paar opmerkingen ten aanzien van mijn eigen situatie (ik denk dat veel mensen in Utrecht het zelfde ervaren). Mogelijk heb ik er overheen gelezen maar volgens mij worden mijn punten niet benoemd. Ik woon in de Bloemenbuurt/ 2e Daalsebuurt*[straatnaam]*[8], in Utrecht zijn er veel vergelijkbare buurten denk ik. Relatief weinig ruimte en de straten helemaal vol met auto's. Het is altijd druk met Auto's maar ook niet te druk, ik kan (ja ik bezit zelf ook een auto) eigenlijk altijd een plek vinden in de straat. Ik zou zelf liever minder auto's en meer ruimte voor groen en ruimte zien in de straat. **Tweede parkeervergunning:** Bij ons in de buurt worden nog steeds twee vergunningen per huis afgegeven. Ik snap dat dit in uitzonderlijke	Met ons parkeerbeleid willen we bijdragen aan een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte. Door auto's te stimuleren, daar waar dat mogelijk is, om in parkeergarages of op een P+R-terrein te parkeren, en door in te zetten op alternatieven voor de (eigen) auto (lopen, fietsen, OV, en deelmobiliteit), willen we ruimte creëren op straat, die we kunnen inzetten voor groen, spelen, lopen, en fietsen. Concrete maatregelen hiervoor werken we uit in de module Aanpak parkeren openbare ruimte. In deze module kijken we ook naar de voorwaarden voor uitgifte van parkeervergunningen, en naar het proces voor opheffen van parkeerplaatsen. We willen bewoners ruimte bieden om met initiatieven te komen voor herinrichting van parkeerplaatsen. Deze module werken we, later dit jaar, nader uit. Ook het onderwerp bezoekersparkeren komt terug in de module Aanpak parkeren openbare ruimte. We zijn van plan om voor de bezoekersvergunning een digitaal toegankelijk alternatief te introduceren.

[8] Cursieve tekst is redactioneel t.b.v. waarborging privacy.

	situaties nodig is maar ik snap eigenlijk niet dat dat nog ergens echt nodig is in de stad. Ik lees daar ook niet echt iets over terug in de visie. **Parkeerplekken vervangen door groen/ fietsen:** Afgelopen jaar heb ik het initiatief genomen om te informeren om in de straat een parkeerplek op te heffen voor een fietsenrek en twee bomen. Bij het wijkbureau kreeg ik te horen dat bomen en een fietsenrek twee losse processen en dus aanvragen zijn. Er is geen garantie dat als de één er komt dat de andere ook komt. Dit maakt het voor mij als bewoner erg lastig en ik snap niet dat dit niet makkelijker kan in een combi aanvraag. Ik wil best een fietsenrek voor mijn deur maar alleen als er dan ook groen bij komt. **Parkeren niet bewoners:** Ik denk dat het nog veel meer ontmoedigd kan worden om als niet bewoner bij ons in de buurt te parkeren. Waarom is dat parkeertarief niet veel hoger? Uiteraard wil je bezoek wel voor de deur kunnen laten parkeren tegen gereduceerd tarief. Hiervoor bestaat al wel een systeem maar dat is super onhandig. Waarom niet gewoon een app waarmee ik met het kenteken van de bezoeker goedkoop parkeren aan kan zetten. Den Haag heeft iets vergelijkbaars. **Wisselspoor:** Op dit moment wordt er een nieuwe garage gebouwd voor bewoners van de nieuwe wijk Wisselspoor. Ik kan mij voorstellen dat daar plekken over gaan blijven. Het lijkt mij een goed idee om bewoners van de oude wijk de mogelijkheid te geven die plekken op te vullen voor dezelfde prijs als een straat vergunning. Door deze vergunning niet opnieuw uit te geven (en te soppen met tweede vergunningen) neemt zo het aantal auto's op straat af! Dit is maar een kleine impact maar alle beetjes helpen! Ik hoop dat jullie mijn input meenemen in het proces om de visie definitief vast te stellen.	De parkeerplaatsen in de parkeergarages onder de bouwblokken in de nieuwe woonbuurt Wisselspoor zijn bedoeld voor de bewoners en bezoekers van Wisselspoor en geen eigendom van de gemeente. De parkeertarieven voor bezoekers in de garages onder de woonblokken zullen in lijn liggen met de straattarieven in de omliggende buurten en mogen maximaal 15% afwijken van het tarief in de Bloemenbuurt.

25	**Algemeen** In algemene zin vinden wij dat een sterke en duidelijke visie voorligt, die nadrukkelijk ruimte laat voor nieuwe ontwikkelingen op het gebied van bouwen en mobiliteit. Deze ruimte is zodanig positief en effectief, dat het wat ons betreft consistent zou zijn, en daarmee een belangrijke verbetering, als die ruimte breed geboden zou worden. We zien wel een aandachtspunt. Ons valt op dat de visie zich vooral richt op de grootschalige ontwikkellocaties (Merwedekanaalzone, Cartesiusdriehoek, Papendorp). Wij doelen hiermee op de andere gebieden en het stimuleren van vernieuwende oplossingen. Zo zal bijvoorbeeld mobiliteit en parkeren een belangrijk punt worden in Haarrijn (Vleuten), een van de meest excentrische vernieuwingslocaties die nu in de pijplijn zitten. Ook geldt dit voor Overvecht, waar wel een opgave in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU) is gedefinieerd van 6.800 extra woningen binnen de bestaande stad, maar geen vernieuwende oplossingen mogelijk zijn. Hier zijn maatwerk en vernieuwende oplossingen nodig om de gewenste opgave uit de RSU te kunnen realiseren. We zien in de stukken echter nauwelijks handvatten om op dergelijke locaties te sturen op vernieuwende oplossingen en zo dreigen toch weer wijken te ontstaan waar iedereen een eigen (benzine/diesel-) auto voor de deur zal hebben staan. De ambitie ten aanzien van auto en fietsparkeren brengt hoge kosten met zich mee. Dit zet de (financiële) haalbaarheid van sociale-huurwoningen sterk onder druk. De RSU zet op binnenstedelijk verdichten waardoor de gebouwde parkeervoorziening eerder de regel dan de uitzondering lijkt te worden **Bereikbaarheidsfonds** Belangrijk aandachtspunt voor ons als woningcorporaties is het Bereikbaarheidsfonds. Als bij losse ontwikkelingen niet voldaan kan worden aan de parkeernormen, moet de initiatiefnemer daarvan een bijdrage in dit fonds doen. Met dat fonds kan de gemeente dan alternatieve oplossingen op ook hoger schaalniveau financieren, zoals	Utrecht zet met het mobiliteitsplan en de Parkeervisie in op gezond stedelijk leven en het stimuleren van gezonde vormen van mobiliteit, zoals lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit. Parkeercapaciteit en parkeernormen zijn belangrijke instrumenten waarmee we kunnen sturen op het aantal auto's in de stad. De Utrechtse parkeernormen zijn afgeleid van de parkeerkencijfers van het CROW. Deze cijfers worden, vanwege het onderzoek dat daaraan ten grondslag ligt, beschouwd als de landelijke standaard en de meeste Nederlandse gemeenten gebruiken ze als basis voor de parkeernormering. Voor het centrum en de schil direct rond het centrum hanteren we ten opzichte van de CROW-kencijfers lagere normen vanwege de specifieke aard van het Utrechtse centrumgebied. Daarnaast hebben we voor een aantal functies de parkeernormen aangepast aan de specifieke situatie in Utrecht. We hebben al sinds 2013 de mogelijkheid om in betaald parkeergebied (zones A1, A2, en B1) een deel van de parkeereis met mobiliteitsalternatieven in te vullen, zoals deelmobiliteit en extra fietsparkeren. Deze mogelijkheden worden met het nieuwe beleid verruimd. Daarnaast willen we voor het eerst mogelijk maken om ook in B2 een klein deel van de autoparkeereis in te vullen met deelmobiliteit. Dit komt bovenop de verlaging van de parkeernormen in B2 naar de normen in B1. De hoogte van de parkeernormen hang af van een aantal factoren. In gebieden met een hoge mate van verstedelijking zijn de parkeernormen lager, omdat hier de auto-afhankelijkheid lager is. In deze gebieden zijn voorzieningen op loop- of fietsafstand, en zijn over het algemene meer mobiliteitsalternatieven voor de auto. Betaald parkeren zorgt er bovendien voor dat alternatieven voor de (eigen) auto aantrekkelijker worden. Daarom kan in deze gebieden een aanzienlijk deel van de parkeernorm worden ingevuld met alternatieve mobiliteitsoplossingen. Buiten betaald parkeergebied zijn de mogelijkheden voor alternatieve invulling van de parkeernormen beperkt, omdat in deze gebieden het risico op parkeeroverlast in de omgeving te groot is. Iedereen kan hier immers gratis een auto op straat parkeren. **Bereikbaarheidsfonds**

	parkeerhubs. Vaker dan bij commerciële ontwikkelaars het geval is, zal voor woningcorporaties gelden dat gebouwde parkeeroplossingen financieel niet haalbaar zijn. Daarnaast is in de Woningwet vastgelegd dat woningcorporaties niet mogen investeren in mobiliteitsoplossingen die los staan van het eigen vastgoed c.q. niet direct en geheel ten goede komen aan de huurders daarvan. Wij mogen geen diensten leveren aan derden en dus ook niet zomaar middelen in een fonds onderbrengen waar we niet direct het resultaat van kunnen laten zien ten gunste van onze bewoners. Ook zijn zij meestal niet in de financiële positie om deel te nemen aan alternatieve mobiliteitsoplossingen zoals commercieel aangeboden deelauto's, zie hiervoor ook beneden onder *Deelmobiliteit*. Dat roept bij ons de volgende vragen op: 1. Kunnen woningcorporaties vrijgesteld worden van verplichte bijdragen aan het Bereikbaarheidsfonds? 2. Kunnen woningcorporaties aanspraak maken op gelden uit het Bereikbaarheidsfonds als de parkeernorm alleen gehaald kan worden met onrendabele investeringen in gebouwd parkeren? Als het antwoord op beide vragen negatief is, dan is het passend om het algemene niveau van de grondprijzen ten behoeve van sociale-huurwoningen te verlagen. Immers, er is anders geen financiële ruimte voor realisatie van gebouwd parkeren c.q. bijdragen aan het Bereikbaarheidsfonds. Op zich is het principe waarbij mobiliteitsgeld op een andere manier verdeeld wordt dan enkel op projectniveau overigens een goed uitgangspunt. Daarom bieden wij u aan om met u mee te denken over alternatieven. Er zijn goede voorbeelden van een andere insteek uit andere gemeenten. De werking van het fonds is ons niet duidelijk. Het is mogelijk om bij een project van de parkeernorm af te wijken. Dit als er alternatieve maatregelen worden genomen om de mobiliteit en daarmee het aantal parkeerplekken, te beperken. Deze alternatieve maatregelen worden door de corporatie betaald. Daarnaast lijkt het erop dat vervolgens toch	1. Financiële haalbaarheid van sociale woningbouw is een onderwerp dat niet (alleen) vanuit parkeerbeleid moet worden bekeken, maar een integrale aanpak vraagt. Hier werken wij op verschillende fronten gezamenlijk aan om ook in de toekomst voldoende betaalbare woningen te kunnen realiseren. Wij zijn niet voornemens om specifieke partijen een uitzonderingspositie te geven ten aanzien van hun afdracht bij ontwikkelingen aan het Bereikbaarheid. Over de wijze waarop en de hoogte van de afdracht wordt geregeld worden regels opgesteld bij instelling van het fonds. 2. Nee. Het bereikbaarheidsfonds zal niet worden ingezet als subsidie voor individuele ontwikkelingen, maar is bedoeld voor meefinancieren van gezamenlijke mobiliteitsalternatieven, zoals mobiliteitshubs, en voorzieningen voor parkeren op afstand. **Parkeernormen** Wat met 24-uurs zorg wordt bedoeld is dat voor zorgwoningen geldt, ook als deze in reguliere woningen worden gerealiseerd dat voor dit soort woningen de bewoners aanspraak kunnen doen op 24-uurzorg. Dat betekent niet dat er 24 uur per dag zorg aanwezig is. Het uitgangspunt is dat al het parkeren op eigen terrein wordt opgelost, zowel voor bewoners als voor bezoekers. Hierbij gaan we uit van (half) verdiept parkeren. In de beleidsregels parkeernormen auto willen we opnemen dat parkeren ook op loopafstand in de openbare ruimte mag worden opgelost, als de parkeerdruk hiermee niet boven de 90% uitkomt, en kan worden onderbouwd waarom dit wenselijk/noodzakelijk is. In de beleidsregels parkeernormen auto, die het college zal vaststellen na besluitvorming over de module Parkeernormen, willen we opnemen dat bij berekening van het rechtens verkregen niveau bij ontwikkelingen in B2 en C-gebied mag worden uitgegaan van een hoger rechtens verkregen niveau. Hierdoor komt het rechtens verkregen niveau ongeveer even hoog uit als bij toepassing van de bestaande maximumparkeernormen.

	ook nog een bijdrage in het fonds moet worden gedaan ter compensatie van het aantal parkeerplekken dat, vanwege de genomen maatregelen, niet volgens de norm is gerealiseerd. Dit is dan dubbelop betalen. Of begrijpen wij dit verkeerd? Het is ook niet helder welk tarief dan geldt voor deze bijdrage in het fonds. En wat de hoogte is van het lage tarief. Dat wordt niet benoemd in de visie, dit zou wel moeten gebeuren. We vragen ons ook af, ten slotte, of het fonds gebiedsgericht werkt. **Parkeernormen** Een aandachtspunt bij de normen is dat voor zorgwoningen terecht een flink verlaagde parkeernorm geldt, maar daarbij is dan de voorwaarde dat er sprake is van een locatie met 24-uurs zorg. Dit lijkt ons een achterhaalde voorwaarde te zijn, aangezien de diverse zorgdoelgroepen tegenwoordig grotendeels worden gehuisvest in reguliere woningen als gevolg van de ingezette scheiding van wonen en zorg. Er staat daarnaast dat we alleen mogen afwijken van inpandig en verdiept parkeren en parkeernormen in betaald-parkeren-wijken? Dat lijkt ons een vreemde zaak en ook wel een vergaande. Betekent dit echt dat geen parkeren op maaiveld mogelijk is in gratis parkeergebieden en eigenlijk ook niet in betaald parkeergebieden? We menen te lezen dat woningen van 55-80m2 nagenoeg dezelfde norm krijgen als woningen van >80m2. Als dit juist geïnterpreteerd is, lijkt ons dit onlogisch en niet realistisch. We vragen ons af of wij als woningcorporaties wel parkeren ten behoeve van bezoekers mogen realiseren of dat dit in strijd is met de Woningwet. Het is alleen mogelijk als het gratis is, maar dat is financieel echt onhaalbaar. Dit is voor ons een vraagpunt. De berekening van het rechtens verkregen niveau pakt voor ons onvoordelig uit. Voorheen konden we daarvoor uitgaan van de maximale parkeernorm, maar die bestaat straks niet meer (minimum en maximum zijn gelijk) en daarmee komt het van rechtens verkregen niveau lager uit, ergo: minder aftrek.	In betaald parkeergebied zijn de mogelijkheden om af te wijken van de parkeernorm verruimd, en leidt een lager rechtens verkregen niveau dus niet tot aanleg van een groter aantal parkeerplaatsen. Wij hebben in april 2019 de parkeernorm voor sociale- en middenhuurwoningen groter dan 55 m2 met 25% verlaagd. Dit hebben we onder andere gedaan op basis van onderzoeken naar autobezit onder de doelgroep. Wij hebben geen aanwijzingen dat het autobezit sindsdien (sterk) is verminderd en dat een verdere verlaging van de parkeernormen voor sociale- en middenhuur op dit moment verantwoord is, maar staan ervoor open om hier opnieuw naar te kijken als er bronnen zijn waaruit blijkt dat de parkeernormen niet aansluiten op het autobezit van de doelgroep. In de nadere regels voor uitgifte van parkeervergunningen en garageplaatsen is opgenomen dat adressen met mogelijkheid om op eigen terrein te parkeren worden uitgesloten van een parkeervergunning. Voor alle ontwikkelingen waarvoor na 1 april 2019 een omgevingsvergunning wordt verstrekt, geldt dat de adressen automatisch zijn uitgesloten van een parkeervergunning, tenzij daar expliciet andere afspraken over worden gemaakt. Bij oudere woningen beoordelen we per situatie of er op eigen terrein voldoende parkeermogelijkheid is om de adressen uit te sluiten. **Fietsparkeernormen** Dit hebben we in het addendum op de nota parkeernormen fiets en auto dat in april 2019 door de gemeenteraad is vastgesteld al opgenomen. De bijlage WONINGEN BOUWBESLUIT EN GELIJKWAARDIGE OPLOSSING blijft van kracht. We verwijzen hiernaar in de beleidsregels parkeernormen fiets. **Sloop-/nieuwbouwplannen** Bij sloop/nieuwbouw van meerdere panden, vindt vaak ook een herinrichting plaats van de openbare ruimte, waarbij parkeerplaatsen worden verplaatst of komen te vervallen. Dit moet worden meegenomen in het bepalen van de parkeereis. In zo'n geval kijken we dus niet alleen naar het rechtens verkregen niveau van de verschillende panden, maar ook naar de situatie op straat.

	Wij zien dat bij recent opgeleverde nieuwbouwprojecten sprake is van realisering van parkeerplekken voor de leegstand. In Leidsche Rijn Centrum en Terwijde staat meer dan de helft van de door de corporatie gerealiseerde parkeerplekken leeg. Bij sociale huurappartementen kun je zeggen dat slechts zo'n 30% van de huurders in het bezit is van een auto. Dit pleit voor een verdere verlaging van de nu aangegeven parkeernormen. Om leegstand van gebouwde parkeervoorzieningen te voorkomen pleiten wij er daarnaast voor om huurders/kopers van complexen waar een parkeergarage bij is, uit te sluiten voor het verkrijgen van een parkeervergunning zolang er sprake is van leegstand in de garages. **Fietsparkeernormen** Bij de fietsnormen wordt geen verwijzing gemaakt naar het gelijkwaardig alternatief voor individuele bergingen (de collectieve fietsenstalling); op pagina 16 van de module parkeernormen is dit slechts een voetnoot geworden. Voor onze ontwikkelingen is dit echter essentieel en zou dit duidelijker naar voren moeten komen in de tabel. **Sloop-/nieuwbouwplannen** Bij sloop/nieuwbouw maakt de gemeente maatwerkafspraken voor zowel fiets- als autoparkeren. Als het om sloop van één pand gaat (en niet om een gebied met meerdere panden) hanteert ze hierbij voor autoparkeren het rechtens verkregen niveau als uitgangspunt. Het is nu niet duidelijk wat het uitgangspunt is bij meerdere gebouwen. Dit is onwenselijk omdat dit bij vrijwel al onze sloop/nieuwbouwplannen aan de orde is. Wij zien niet of dit dan gunstiger of ongunstiger uitpakt en zouden hier graag meer inzicht in verkrijgen. **Elektrisch rijden** De basisinfrastructuur voor elektrisch rijden is volgens ons reeds opgenomen in het Bouwbesluit (verzorgen loze leidingen), hetgeen voldoende lijkt. Onze vraag is wat de gemeente nog meer verwacht op dit punt. **Deelmobiliteit**	**Elektrisch rijden** We zijn van plan om in de beleidsregels parkeernormen auto als aanvullende eis op te nemen dat 20% van de laadplekken tegelijkertijd moet kunnen worden gebruikt. **Deelmobiliteit** De gemeente heeft veel aandacht voor de toegankelijkheid van deelmobiliteit voor iedereen. Daarom vragen we bij iedere ontwikkeling een mobiliteitsbeheerplan, waarin moet worden onderbouwd dat de gekozen mobiliteitsoplossing aansluit op de wensen, behoeften, en mogelijkheden van de doelgroep. Dit is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van ontwikkelaars, eigenaren, verhuurders, corporaties en gemeente.

	De visie schenkt terecht veel aandacht voor deelmobiliteit en Mobility as a Service, maar er zijn nog weinig onderzoeken naar deelmobiliteit bij lage inkomensgroepen. We roepen de gemeente op om samen met ons waakzaam te zijn dat dit betaalbaar is voor onze huurders. We onderzoeken graag samen concepten die inzetbaar zijn bij sociale huur.	
26	Na het ontvangen van de tarieven voor onze parkeervergunningen voor 2021 was ik verbaasd te zien dat de tarieven voor het zoveelste jaar veel meer stijgen dan de inflatie. Mijns inziens is de enorme stijging van dit jaar na de flinke stijgingen van vorige jaren buitenproportioneel. Mijns inziens tref je met de verhoging de bewoners van Utrecht extra hard terwijl alle andere gemeentelasten ook stijgen. De verhoogde parkeerkosten richten zich niet op bezoekers maar op bewoners en lijken meer een manier om de misgelopen inkomsten uit 2020 op de bewoners van de stad te verhalen. Ik vraag me dan ook af of de stijging in de kosten blijvend is. Dan moet ik er persoonlijk bij vermelden dat in het jaar 2020 inkomsten alleen maar dalen en vaste lasten zoals deze stijgen. Mij lijkt een inflatiecorrectie niet meer dan terecht, maar deze stijging in kosten lijkt me zoals eerder vermeld buitenproportioneel. Een andere persoonlijk argument om deze beslissing aan te vechten zijn de de bouwwerkzaamheden die in onze straat gepland staan. In de *[straatnaam]*[9] wordt dit jaar het *[naam]* gebouw gerenoveerd. Dit zorgt voor beperkte parkeerruimte voor de bewoners. wat dus betekent dat we meer gaan betalen voor beperkte parkeerruimte. Ook zou ik graag aanhalen dat [een deel van Pijlsweerd] in parkeerzone A2 valt. De *[overige]* straten *[in Pijlsweerd]* vallen onder zone B1. Gezien de omstandigheden mbt de verbouwing van het *[naam]*gebouw stel ik voor de *[naam]*straat bij zone B1 te voegen.	Met de verhoging van de parkeervergunningtarieven in zone A1 en A2 komen de bedragen meer in verhouding met de schaarse beschikbare (parkeer-) ruimte en hoge parkeerdruk in deze gebieden. Omdat de tarieven voor garage- en P+R-abonnementen niet zijn verhoogd, zorgen we zo bovendien dat deze parkeeralternatieven aantrekkelijker worden ten opzichte van parkeren op straat. Het gaat dan ook niet om een tijdelijke tariefsverhoging. Wanneer, bijvoorbeeld vanwege werkzaamheden, tijdelijk minder parkeerplaatsen beschikbaar zijn, bekijken we of het wenselijk (en mogelijk) is om maatregelen te nemen. Soms is er in het parkeerrayon voldoende ruimte om een tijdelijk verlies aan parkeerplaatsen op te heffen. Dat kan wel betekenen dat bewoners iets verder weg moeten parkeren. Als er niet voldoende ruimte is in het parkeerrayon kunnen wij tijdelijk minder parkeervergunningen uitgeven, of vergunninghouders in een aangrenzend parkeerrayon laten parkeren. Dit beoordelen we per situatie. Met de Parkeervisie stellen we geen wijziging van de gebiedsindeling voor. In de Parkeervisie geven wij op hoofdlijnen weer wat onze ambities zijn voor de stad in de komende jaren. We werken de visie uit in zes uitwerkingsmodules, waarmee we invulling geven aan onze ambities en concrete beleidsvoorstellen doen. In de module Aanpak parkeren openbare ruimte werken we uit wat de kenmerken zijn van de verschillende parkeerzones in Utrecht en kijken we naar de bestaande indeling in parkeerrayons.
27	Maak een deelplan Basisscholen, nabijheid en mobiliteit (“Tweeverdieners met kinderen op de basisschool.”)	In de Parkeervisie geven wij weer wat onze kijk is op fiets – en autoparkeren in Utrecht voor de komende jaren, in relatie met het overkoepelende

[9] Cursieve tekst is redactioneel t.b.v. leesbaarheid en waarborging privacy.

	Wat moeten tweeverdieners doen als ze beseffen dat ze (eigenlijk) hun kinderen niet met de auto naar school willen brengen? Dan zouden ze met collega-ouders en leerkrachten kunnen bespreken over welke alternatieven zij al hebben nagedcht. Hier ligt ook een taak voor de gemeente, om te beginnen ten aanzien van de scholen en ouders die vinden dat transitie naar een duurzaam alternatief voor de hand ligt. Welke lessen trekt B&W uit de honderden experimenten die in Europa in en rond scholen zijn gehouden? We missen zo'n deelplan in de Parkeervisie. Hoeveel schoolkinderen lopen of fietsen naar school? Hoeveel zouden naar school willen lopen of fietsen? Wat is ervoor nodig om hieraan te werken? In het kader van fietsen van 8 tot 88 en de fietsvisie van de Landelijke Fietsersbond 2040? Koppel beleid Ruimtelijke Ordening, Mobiliteit, Parkeervisie en PR-beleid van de stad aan elkaar A. Breng in navolging van Verzoek [1] en [2] het duurzame algemene doel in als doel voor de Ruimtelijke Strategie van Utrecht (RSU. B. Formuleer beleid dat B&W de bij herinrichting te realiseren ruimtewinst, bijvoorbeeld door (E-)auto-delen per straat of wijk in straat/buurt, in overleg met straat of buurt vaststelt. C. Vertaal dit doel dan ook direct door in Parkeerbeleid. Zo'n doel geeft de Parkeervisie fysiek en mentaal de ruimte. D. Toon en formuleer meer lef in het PR-marketingbeleid van de gemeente om de wereld te laten weten dat de stad als voorbeeld van de wereld dient en laat zien hoe nabij het overall-doel is. Het is belangrijk om A, B en C te doen, in plaats het doel voor dit plan van de RSU af te leiden. Juist omdat B&W de RSU. De Omgevingsvisie en de Parkeervisie og in 2021 verder wil uitwerken. B is belangrijk omdat de initiatieven in de stad willen weten wat het gevolg is als zij draagvlak in hun buurt voor een autodeelproject hebben gerealiseerd. Gaat het parkeerbedrijf voor de lege plekken nieuwe parkeervergunningen verstrekken, waardoor de ruimtewinst weer te loor gaat? Of krijgen de bewoners eigen speelruimte en hebben zij invloed op het resultaat? Denk aan extra speel- zit- en wandelgelegenheid, fietsparkeerplekken,	mobiliteitsbeleid (Mobiliteitsplan 2040) en de ruimtelijke ontwikkelingen in de stad (RSU 2040). Met ons parkeerbeleid dragen we bij aan de leefbaarheid van de stad. In de Parkeervisie geven wij op hoofdlijnen weer wat onze ambities zijn voor de stad in de komende jaren. Hiervoor hebben we vier doelen geformuleerd, waaronder bereikbaarheid en kwaliteit ban de openbare ruimte. We werken de visie uit in zes uitwerkingsmodules, waarin we concrete maatregelen voorstellen. In de module Aanpak parkeren openbare ruimte werken we uit hoe we auto's gaan verplaatsen van straat naar garage, en op welke manier we de vrijgekomen ruimte inzetten. Bij uitwerking van het parkeerbeleid speelt data, bijvoorbeeld over parkeercapaciteit en bezetting een belangrijke rol. In de Parkeervisie besteden we niet specifiek aandacht aan parkeren en/of mobiliteit rondom scholen. Dit is bijvoorbeeld wel onderwerp van het project 'School Chance' (School Chance, Europees project voor duurzaam vervoer | Gemeente Utrecht)

	op voorzet van het auto-deel-initiatief zelf**.** Als toelichting bij C en D geven wij aan dat de ontwerp-parkeervisie een algemeen doel mist om richting te geven. In de Parkeervisie missen we daarnaast ook informatie en data van het aantal openbare en privé-parkeerplaatsen + de honderden (zo niet duizenden?) parkeerplaatsen in betegelde voor- of achtertuinen van verkochte koophuizen. Ook al omdat er geen gemeentelijke regels waren om dit te voorkomen. Hoe belangrijk is deze ontwikkeling? Publiceer wat de gemeente weet. Slechts een deel hebben wij op foto kunnen vastleggen. Koppel domein mobiliteit aan domein water. Het betegelen van tuinen vergroot het risico van het riooloverstromingen en ondergraaft duurzaam watermanagement in de stad.. Zou de gemeente Google kunnen verzoeken deze “gratis” parkeerplaatsen voor de stad met Google Maps in kaart te brengen? Welke algoritmes zijn daarvoor nodig en hoe gaan gemeente en de “Commons” om met de verkregen informatie? Nu is Google Nederland slechts een servicefiliaal. Google zit in de USA. Gemeente pak dit aan. Welke ervaringen en tips voor het voeren van overleg contact zijn er? Toekomstig parkeerbeleid hangt samen met ruimtelijk beleid. Het ruimtebeslag van automobiliteit is immens. Welke winst is te boeken door met een algemeen doel voor de modal shift de eigen auto op grotere afstand van huis te plaatsen, in een wijk- en P&Rgarage in de stad? Welke extra kosten zijn hiermee gemoeid en in welke verhouding staan die kosten met de kosten voor een parkeervergunning in de wijk? Welke nulmeting gebruik je voor het ruimtebeslag in de verschillende wijken? Zie de grafiek, die het Ruimtebeslag voor mobiliteit (totaal = geel) per wijk voor voetganger (blauw) fiets (oranje), en auto (grijs) laat zien (project Milieufensie/Locatus). Extra belangrijk om niet alleen makelaars (die tot op heden reclame maken met voortuin = gratis parkeerplek!) maar ook huizenkopers te informeren dat de gemeente beleid heeft om groen in tuinen te behouden i.p.v. het betegelen ervan. Bedenk dat een gratis parkeerplek een waarde heeft van minimaal €25.000.	

28	Deze toestand gaat ten koste van de begaanbaarheid van trottoirs, ten koste van veiligheid, kortom ten koste van leefbaarheid. De buitenruimte is grotendeels opgeofferd aan de drang om snel ergens anders te zijn. Dit laatste wordt op deze manier ook het enige wat je nog wilt zodra je je huis verlaat. Daarom volgt hier een aantal wensen c.q. adviezen in aanvulling op uw plannen. 1. Stel duidelijke en strenge beperkingen aan het aantal parkeerplaatsen: wees zuinig op mooie plekjes en voorkom (met paaltjes of wat dan ook) dat daar geparkeerd wordt, bijv. langs het Willem de Zwijgerplantsoen, en op de kop van het plantsoen aan de Adolf Mayerlaan, langs de waterkant van de Sprenger- en Fuchslaan. Elders bijv. langs het Wilhelminapark op de Koningslaan. Koester het openbare groen, zodat je niet langs auto's hoeft te wurmen om er te komen. En zodat het aanwezige groen onbelemmerd zichtbaar is. * Om het parkeren op de stoep te voorkomen: in straten waar dat gebeurt, zou het parkeren tot één kant van de straat beperkt moeten blijven. * Geef slechts één parkeervergunning per adres af. Bewoners van Tuindorp zitten qua OV op eerste rang. Er is Greenwheels, er is SnappCar enz. * Auto's worden steeds hoger en breder. Dit leidt tot onveilige situaties, want je kunt er niet meer overheen kijken en ze domineren het straatbeeld veel te veel. Mijn voorstel: geef geen parkeervergunning meer af (in bepaalde wijken, waar auto's op de openbare weg geparkeerd staan) voor auto's boven een bepaalde hoogte en breedte. * Toen ik dit laatste punt inbracht op de inspraakavond van 18 januari, kwamen er twee reacties waaruit bleek dat een toelichting nodig is:	Met ons parkeerbeleid willen we bijdragen aan een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte. Door auto’s te stimuleren om in parkeergarages of op een P+R-terrein te parkeren, en door in te zetten op alternatieven voor de (eigen) auto (lopen, fietsen, OV, en deelmobiliteit), willen we ruimte creëren op straat, die we kunnen inzetten voor groen, spelen, lopen, en fietsen. In de Parkeervisie geven wij op hoofdlijnen weer wat onze ambities zijn voor de stad in de komende jaren. We werken de visie uit in zes uitwerkingsmodules, waarmee we invulling geven aan onze ambities en concrete beleidsvoorstellen doen. In de module Aanpak parkeren openbare ruimte, werken we uit hoe we omgaan met de uitgifte van parkeervergunningen. Hierin kijken we ook naar een oplossing voor wijken waar op dit moment, vanwege de beperkte ruimte, op het trottoir (en op hoeken) wordt geparkeerd. In de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) is zijn regels opgenomen over het parkeren van grote voertuigen (langer dan 6 meter of hoger dan 2,4 meter). Als er overlast ontstaat door geparkeerde grote voertuigen, kan daarvan melding worden gemaakt bij de gemeente. Om de stad leefbaar en toegankelijk te houden handhaven wij de parkeerregels. Gezien deze geldende regels in de APV nemen we geen aparte voorwaarden op In de nadere regels voor uitgifte van parkeervergunningen. Elektrische auto’s nemen net als andere auto’s schaarse ruimte in. In gebieden waar betaald parkeren geldt, betalen elektrische auto’s dan ook net als iedereen parkeergeld. Omdat elektrisch rijden een positief effect heeft op de luchtkwaliteit, vinden we het echter wel belangrijk om dit te blijven stimuleren. Zodra het landelijk is geregeld, willen we daarom mogelijk maken dat elektrsiche auto’s een lager tarief betalen voor parkeren. Dit werken we verder uit in de module Aanpak parkeren openbare ruimte.

	> Het gaat me niet om de rijstijl. Wellicht wordt er in die grote bakken heel rustig en oplettend gereden. Het gaat puur om het feit dat ze er staan. Dit doet al veel met de wijk: je kunt er niet overheen kijken, wat niet alleen akelig is maar het vergroot ook de onveiligheid. (Ik moest onlangs ineens keihard remmen voor een meisje dat tussen twee "bakbeesten" door ineens de straat op schoot, we konden elkaar niet eerder zien). Ze nemen exorbitant veel ruimte in. > Een stadsgenoot vond het een goed idee van mij, maar wilde het ombuigen, namelijk naar het voorstel dat grotere, zwaardere auto's meer parkeergeld zouden moeten betalen. Dat lijkt mij geen goed idee. Betalen voor omvang en/of gewicht wordt al via wegenbelasting geregeld, en het zou de eigenaar van zo'n grote auto des te meer het gevoel kunnen geven"ik betaal er dik voor dus... mag ik hier ook staan met mijn dikke bak". Zo'n regeling zou de ongelijkheid vergroten. * Zorg dat er niet binnen 5 meter van een hoek geparkeerd kan worden, of ga actief handhaven op die verkeersregel. Dat kan geld opleveren! * Elektrische auto's zijn in zekere zin een stap voorwaarts, maar geven de gebruikers het idee dat ze goed bezig zijn, en dat kan leiden tot compensatiegedrag. Als mensen "groen" willen rijden, laat hun elektrische auto dan ook zo klein mogelijk zijn. Ik heb hier geen concreet voorstel voor, maar erger me wel aan deze gesubsidieerde doekjes voor het bloeden, die verworden tot een soort statussymbool. * Zorg dat een tuin een tuin blijft. Omheiningen mogen niet te hoog zijn, en dat is prima; maar als het om het mooi gaat, valt er meer winst te behalen door voortuinen autovrij te houden. Tuindorp is niet alleen maar een Achtertuindorp!	
29	Er wordt een kans gezien bij het bouwen van het nieuwe winkelcentrum aan de Jan van Galenstraat. Als daar een parkeergarage komt, dan kunnen bewoners van de wijk Wittevrouwen hun auto daar parkeren en op de fiets verder naar hun huis in de wijk gaan. Daardoor komen er	De planvorming voor de sloop/nieuwbouwontwikkeling aan de Jan van Galenstraat is nog gaande. Er wordt gewerkt aan een bouwenvelop. Het plan gaat niet uit van een parkeergarage voor de wijk. De parkeergarage is bedoeld voor de bewoners van het complex en de bezoekers van de winkels.

	meer parkeerplekken vrij, die weer gebruikt kunnen worden als fietsparkeerplek of voor het planten van een boom.	Bewoners van de wijk Wittevrouwen kunnen wel parkeren in parkeergarage Grifthoek.
30	<u>Zone-indeling:</u> De omgeving van station Utrecht Lunetten bij verdichting onder Zone A te laten vallen zla zorgen voor een grotere parkeerdruk in directe omgeving. In 2020 heeft Aristo zalencentrum (Brennerbaan, Utrecht Lunetten) betaald parkeren ingevoerd op eigen terrein waardoor parkeerdruk en foutparkeren in directe omgeving is toegenomen. Als bewoner van de Waddenbuurt zit ik niet te wachten op betaald parkeren als gevolg van de ambitieuze bouwplannen van gemeente Utrecht nabij station Utrecht Lunetten. <u>Transferia/parkeergarages:</u> Transferia zijn een prima instrument om auto's uit de stad te weren, maar van inwoners kan niet verwacht worden dat zij hun auto buiten de stad gaan parkeren. Autobezitters willen hun auto het liefst mogelijk voor deur. In buurten/wijken met een hoog percentage auto-inbraken zullen autobezitters minder geneigd te zijn om de auto op onbewaakte parkeerterreinen te zetten. Hoge huren voor een parkeerplek in een parkeergarage ontmoedigen autobezitters om een plek in een garage te huren. Garageplekken in gebieden met onbetaald parkeren zouden maximaal het tarief van een B1-a parkeervergunning moeten kosten. <u>Parkeeroverlast:</u> In mijn wijk Lunetten zijn de afgelopen jaren straten versmald door het gedogen van stoeprandparkeren in straten waar parkeervakken en/of verzamelparkeerplaatsen zijn gemaakt. Deze versmalling heeft verkeersonveiligheid tot gevolg. Het zou goed zijn om in kader van de parkeervisie in o.a. de wijk Lunetten te kijken naar de ligging van parkeerplaatsen en het huidige parkeergedrag. In sommige straten wordt volop foutgeparkeerd terwijl parkeerterreintjes in de buurt leeg staan.	Met de Parkeervisie stellen we geen wijzigingen voor in de zone-indeling voor parkeren. In de Parkeervisie geven wij op hoofdlijnen weer wat onze ambities zijn voor de stad in de komende jaren. We werken de visie uit in zes uitwerkingsmodules, waarmee we invulling geven aan onze ambities en concrete beleidsvoorstellen doen. In de module Aanpak parkeren openbare ruimte werken we uit aan welke kenmerken een gebied moet voldoen om van zone te wijzigen. Op grond van deze kenmerken kan in een separaat traject worden onderbouwd dat een gebied wordt toegevoegd aan een andere parkeerzone. Een besluit hierover wordt altijd door de gemeenteraad genomen. Gezien de beperkte parkeercapaciteit in sommige wijken (waaronder wijken als Merwede), en de aantrekkelijke tarieven voor parkeren in een P+R, verwachten wij dat dit ook voor bewoners een goed alternatief is. In de modules Parkeren op afstand en Aanpak parkeren openbare ruimte werken we uit welke maatregelen nodig zijn om parkeren in garages en op P+R-terreinen aantrekkelijker te maken voor bewoners. In de module Aanpak parkeren openbare ruimte werken we ook uit welke maatregelen we kunnen nemen tegen foutparkeren (zoals bijvoorbeeld met twee wielen op de stoep).

31	Ik heb jullie visie gelezen, waarbij ik de uitgangspunten kan begrijpen . Heb hierbij wel een aantal aandachtspunten, Zelf woon ik 45 jaar in Utrecht en nu ik met pensioen ben en de 70 nader, maak ik me zorgen over de mogelijkheden van parkeren. Wanneer je al zo lang in de stad woont, voelt het toch alsof je in een situatie terecht komt, waar je nauwelijks invloed op hebt. Het gratis parkeren op zondag kan nu nog bij ons en is de enige dag dat mijn familie nog kan komen met de auto, ook dit wordt steeds bedreigd en met argumenten die niet blijken te kloppen bij controle door wijkgenoten. Hoop dat er wat ruimte blijft om hiervan gebruik te kunnen maken. Het lijkt nu zo'n verharding in standpunten, waar in je, vooral als je niet weg wilt uit Utrecht, ongewild en ongevraagd meegesleurd wordt. Waarom is er geen mogelijkheid voor ouderen om wel gebruik van een auto te kunnen maken en redelijk dichtbij de woning te kunnen parkeren, wanneer je niet meteen heel erg gehandicapt bent, maar niet zo gemakkelijk grotere afstanden overbrugt? Wij horen ook bij de groep die hier vaak al lang woont en juist dichtbij alle stadsfaciliteiten wil blijven zodat we er ook aan deel kunnen nemen. Nu heb ik een vergunning, was B en nu opeens A2 geworden waarvoor, naast de inflatiecorrectie, een verhoging van ruim 50% is ingevoerd! Voel me erg onder druk gezet en overvallen hierdoor. In principe zou ik willen overwegen om in een garage te gaan parkeren, maar dit vind ik riskant omdat ik dan mijn vergunning kwijt ben en wanneer de loopafstand over een paar jaar teveel wordt voor mij, dan kan ik van beiden geen gebruik meer maken. Daarnaast voel ik me niet veilig wanneer ik alleen in een parkeergarage rondloop, met name in de avonden. Deelauto's zijn zeker een mogelijkheid, maar wanneer je een paar dagen of een week weg wilt, is dit heel erg duur. Zou fijn zijn wanneer je	In Utrecht is de openbare ruimte schaars. In veel wijken is behoefte aan extra ruimte voor groen, lopen, fietsen, spelen, en verblijven. Die ruimte kunnen we creëren door auto's, die nu veelal op straat worden geparkeerd, te verplaatsen naar parkeergarages of P+R-terreinen aan de rand van de stad, en door in te zetten op alternatieven voor de (eigen) auto. Dat we op straat minder ruimte willen reserveren voor het parkeren van auto's, betekent echter niet dat bewoners geen auto meer kunnen parkeren in de buurt van hun woning. In de Parkeervisie geven wij op hoofdlijnen weer wat onze ambities zijn voor de stad in de komende jaren. We werken de visie uit in zes uitwerkingsmodules, waarmee we invulling geven aan onze ambities en concrete beleidsvoorstellen doen. Eén van die onderdelen is 'Parkeren en Toegankelijkheid'. In deze module werken we uit welke maatregelen nodig zijn om ervoor te zorgen dat de stad voor alle doelgroepen toegankelijk blijft. Hierbij gaat het om mensen die een gehandicaptenparkeerkaart hebben, maar ook om andere mensen die niet (meer) lange afstanden kunnen lopen. De in de parkeervisie voorgestelde maatregelen vragen tijd. De alternatieven voor het op straat parkeren van de eigen auto moeten op orde zijn. Er komen de komende jaren P+R-locaties bij en ook op goede OV-verbindingen investeert de gemeente. U kunt het parkeren in een garage en ook autodelen uitproberen met de 'probeerregeling parkeren'. Bewoners en bedrijven die hun parkeervergunning opzeggen om te gaan autodelen of om in een garage te gaan parkeren, kunnen binnen 2 jaar hun parkeervergunning weer terugkrijgen als deze keuze toch niet bevalt. Voor het stallen van fietsen realiseren we vooral in de binnenstad en rond stations extra fietsparkeerplekken. Dit zijn vaste plekken op straat en plekken in inpandige stallingen, pop-upstallingen en buurtstallingen.

	daarbij de mogelijkheid hebt om er ook een aantal keren per jaar, bv max 10x voor langere tijd gebruik van kunt maken. Misschien een mogelijkheid om dit aantrekkelijker te maken, zou voor mij bv maken dat ik er wel op in zou gaan. Het is me nog niet duidelijk hoe eea geregeld kan worden wat betreft parkeergarages en/of transferia. Deze laatste zijn erg afgenomen de laatste tijd . Denk bv aan het veemarktterrein. Ook is er geen duidelijkheid over de tarieven en de aansluiting op OV en de tarieven daarvan. Dat maakt het niet gemakkelijk en aantrekkelijk om een andere keuze te maken. Dit is ook een belangrijk item voor ons bezoek. Kunnen zij hier op een gemakkelijke, betrouwbare manier gebruik van maken? Jammer dat er in deze volgorde gewerkt wordt, ik mis dat er eerst aan de concrete mogelijkheden gewerkt wordt voordat de huidige mogelijkheden beperkt gaan worden . Daar blijft een belangrijke kans liggen voor draagvlak. Jullie hebben het over een evolutionaire aanpak, welke inspraak is er voor ons als bewoners? Dat voelt ook als een ongewisse situatie, waarbij de gemeente veel kan bepalen. Wat betreft **fietsen**: Welke regelingen zijn er mogelijk? Bv als er aan de randen van de stad veel borden staan dat fietsers zoveel mogelijk in garages moeten parkeren en op de verbodsborden letten, dan kun je vlgs mij best eea reguleren. Vooral wanneer dit landelijk opgepakt wordt. Omdat ik een iets breder stuur heb, kan ik nu bv nergens in de stationsgarage mijn fiets plaatsen en bij de ruimere plaatsen mag ik niet staan. Het weghalen van zwerffietsen juich ik erg toe, want er staan er nog erg veel. Wens jullie sterkte en wijsheid en hoop dat Utrecht ook blijft voor mensen met een “gewoon”inkomen die de stad al heel lang een warm hart toedragen.	

	Want ook afvalstoffenheffing en WOZ gaan flink omhoog dit jaar. Alles te begrijpen, maar elke portemonnee bereikt een punt waarop hij leeg is.	
32	• **Aanpak betaald parkeren** Ook in het voorstel voor betaald parkeren blijft het uitgangspunt toch vooral pas invoering van betaald parkeren na een parkeerdrukmeting en na een draagvlakmeting. Voorstel is om als uitgangspunt te nemen betaald parkeren wordt ingevoerd op basis van een parkeerdrukmeting en alleen als er heel zwaarwegende argumenten komen uit een peiling wordt dit niet ingevoerd; in alle overige situaties leidt de parkeerdrukmeting en geconstateerde parkeeroverlast tot invoering van betaald parkeren.	We vinden het belangrijk om bewoners zoveel mogelijk te betrekken bij de invoering van betaald parkeren. Ons uitgangspunt is dat het doel van betaald parkeren de procedure bepaalt. Wanneer het doel is om op lokaal niveau parkeeroverlast tegen te gaan, bepalen bewoners en andere belanghebbenden in de wijk via een draagvlakmeting of er betaald parkeren komt. Wanneer betaald parkeren een gebiedsoverstijgend doel dient, bijvoorbeeld omdat het noodzakelijk is om verdichting van de stad mogelijk te maken en/of het autoverkeer te beperken, voeren we zonder draagvlakmeting betaald parkeren in. Wel betrekken we bewoners en andere belanghebbenden bij de manier waarop we betaald parkeren invoeren.
33	Bij deze ontvangt u van ons, bewonersgroep Toekomst Balijelaan/Balijeplein Utrecht, onze zienswijze met betrekking tot inspraak voor het Concept Parkeervisie van de gemeente Utrecht. 1. Wie, wat, waarom bewonersgroep Toekomst Balijelaan/Balijeplein 2. Doel van de zienswijze 3. Aanleiding voor de zienswijze 4. Voorstel *Wie, wat, waarom bewonersgroep Toekomst Balijelaan/Balijeplein* Toekomst Balijelaan Utrecht is opgericht door en voor aanwonenden en winkeliers/ondernemers van de Balijelaan en bij het Balijeplein aangelegen straten. De Balijelaan en het Balijeplein neemt een bijzondere positie in gezien de ligging tussen twee wijken en de functie zowel als doorgaande weg als in de zin van leefgebied met een verbindende pleinfunctie voor lokaal winkelen, ontmoeten en sociale cohesie. Daarnaast dreigen de Balijelaan, Balijeplein en de Vondellaan op meerdere manieren een belangrijk, maar vergeten en verweesd gebied te worden tussen de verschillende ontwikkellocaties zoals Jaarbeursplein, Merwedekanaalzone, kleinere bouwprojecten in de Dichterswijk, en ontwikkelingen op het gebied van parkeren en	In de Parkeervisie leggen wij vast wat stadsbreed het beleid is voor parkeren, en gaan we niet in op specifieke gebieden. Omdat we zien dat in verschillende wijken ook verschillende wensen en behoeften zijn, vinden we participatie belangrijk. In de nieuwe procedure Aanpak betaald parkeren speelt participatie een belangrijke rol. Signalen van bewoners, alsook ondernemers, over hoge parkeerdruk zijn de aanleiding om een onderzoek naar de mogelijkheid voor invoering van betaald parkeren op te starten. Ook bij de precieze invulling van betaald parkeren willen we bewoners en ondernemers betrekken. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om de tijden voor betaald parkeren, maar ook om de inzet van alternatieven, zoals bijvoorbeeld deelmobiliteit. Ook kijken we samen met bewoners en ondernemers naar kansen om parkeerruimte anders in te richten (voor bijvoorbeeld groen, of fietsparkeren), omdat onze ervaring is dat de parkeerdruk afneemt bij invoering van betaald parkeren. In de uitvoeringsmodule Parkeren op afstand, die nog op een ander moment aan de gemeenteraad wordt voorgelegd, gaan we nader in op de mogelijkheden van parkeren op afstand voor bewoners in mobiliteitshubs zoals die op Papendorp en de realisatie van een goede ov- en fietsverbinding daarnaartoe, alsook buurthubs waar bewoners terecht kunnen voor bijvoorbeeld een deelauto of fiets.

	mobiliteit in het centrum en Ledig Erf. Waar de Balijelaan en het Balijeplein zelf vroeger met de plantsoenen een verbindende functie had tussen de wijken, wordt dit nu gemist. Niemand wil terug naar vroeger, maar in een slimme uitvoering kan wel de leefkwaliteit in veel opzichten verbeteren, ook in het opzicht van de sociale cohesie. We verwijzen hierbij ook naar het belang van het plein voor de veiligheid in de wijken, zoals dat is al was aangegeven in de ‘ oude’ Omgevingsvisie Utrecht en daarbij behorend Omgevingsplan 2025 en Wijkactieprogramma 2014-2018 Zuidwest. We hopen met het agenderen van onze straten en plein een visie op de detailhandel een nieuwe impuls te geven die tot concrete acties zal leiden. De zorg is dat panden verder zullen worden uitgebaat door afhaalhoreca en zakelijke dienstverlening. Deze dragen niet bij aan het verbeteren van de cohesie in de wijk. En die vraagt aandacht. Dat is al te lezen in het wijkactieprogramma 2014-2018 Zuidwest en is ook te zien aan de verhoogde criminele activiteiten in de Rivierenwijk en aan de het programma Straatwaarden dat op de Maaspleinschool is gestart om verder criminele ontwikkelingen tegen te gaan. in de nieuwe Ruimtelijke Strategie 2040 wordt de Rivierenwijk bij de traditionele wijken, waarin de veiligheid op orde is. Dat is op dit moment absoluut niet zo en met de ontbrekende visie gaat dat ook niet beter worden. Een lokaal winkelgebied, een ontmoetingsplein, groen, een ontmoedigend beleid tot het maken van snelheid op de Vondellaan of Balijelaan zijn hierbij onderdeel van de hele aanpak die de buurt in de periode 2022-2025 nodig heeft en verdiend. Verbinding tussen de wijken is nu zichtbaar in onderling bewonerscontact met betrekking tot bewonersinitiatiefgroepen, de nieuwe naam van de wijkkrant: Rivierdichter (in plaats van Rivierwijker) en de contacten tussen maatschappelijke instellingen en buurthuizen en is zichtbaar in de vertegenwoordiging van onder meer deze twee wijken bij wethouder Linda Voortman. Ook de lokale winkeliers op het Balijeplein worden door inwoners van beide wijken bezocht. De pleinfunctie (ontmoeten en verblijven) is echter niet zichtbaar en deze wil Toekomst Balijelaan graag zichtbaar maken, zie ook het hierboven genoemde punt van de	

	sociale veiligheid en voor, wat de mobiliteit betreft, voor een grotere verkeersveiligheid. Inmiddels is er voldoende draagvlak voor de bewoners/winkeliersgroep gecreëerd. Toekomst Balijelaan/Balijeplein heeft een kring 1 ingericht met actieve bewoners en andere betrokkenen. Hieronder is ook de voorzitter van de ondernemersvereniging, waarmee we ook de belangen van de winkeliers behartigen, voor winkeliers en bewoners. Dan is er een kring 2 met passief betrokkenen en een kring 3 van bewoners die graag tweejaarlijks ,of indien nodig vaker, met een (papieren) nieuwsbrief willen worden geïnformeerd. Toekomst Balijelaan heeft eerder een integrale zienswijze ingediend voor de omgevingsvisie deel 2 en stedenbouwkundig plan Deelgebied Merwedekanaalzone, hier verwijzen wij graag naar als het gaat om onze integrale kijk op een groene, duurzame, sociaal- en verkeersveilige, gezonde leefomgeving, ook voor de Balijelaan en het Balijeplein. Er zal tevens, gelijktijdig met deze zienswijze, een zienswijze ingediend worden voor het Mobiliteitsplan 2040 . Voor de deadline van 10 maart volgt het indienen van de zienswijze Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. *Doel van het indienen van de zienswijze* Doel van het indienen van de zienswijze is *het agenderen van dit gebied* met, in deze zienswijze, focus op auto- en fietsparkeren. In de zienswijze op de Mobiliteitsvisie 2040 hebben wij al met drang en beargumenteerd verzocht om het ontwikkelen van een visie op herinrichting en aansluitend een plan voor de Balijelaan, Balijeplein en Vondellaan in 2022-2025. Parkeerbeleid van fiets en auto is hier een integraal onderdeel van. Voor uitvoerige toelichting en achterliggende gedachten verwijzen we naar de zienswijze Mobiliteitsvisie 2040. *Aanleiding voor het indienen van de zienswijze* De gebiedsgerichte aanpak van grote ontwikkellocaties, in het bijzonder de Merwedekanaalzone, maar ook de ontwikkelingen in het Jaarbeurskwartier, en in het centrum mogen er niet toe leiden dat	

	in bestaande wijken en straten, zoals Balijelaan, het Balijeplein en Vondellaaan , de problematiek vergroot wordt. De wijken ondervinden sowieso gevolgen van deze ontwikkelingen, zoals planning van nieuwe bruggen over de Merwedekanaal. Hier wreekt zich de ontwikkelingsrichting: er is een visie op de grote nieuwe ontwikkellocatie, maar er is geen integrale visie over het in stand houden van sociale cohesie, veiligheid, mobiliteit en leefbaarheid in het algemeen van de omringende wijken. Deze wijken moeten het doen met gevolgenpolitiek. Ook hiervoor verwijzen we naar onze zienswijze Mobiliteitsplan 2040. ***Voor ons als bewoners is er dan ook niet iets om het mee eens of oneens te zijn, terwijl ons leefgebied zich wel te midden van alle ontwikkelingen bevindt.*** **Huidige situatie** - Op dit moment is in de Dichterswijk een draagvlakmeting betaald parkeren - Stijgend Parkeeroverlast auto's vanwege parkeren door vreemdparkeerders; het werk – en winkel verkeer, ook naar het centrum (p.26). - Stijgende overlast van op het trottoir geparkeerde fietsen en de verhoudingsgewijs smalle trottoirs. Er kan bij de meeste huizen niet inpandig geparkeerd worden met fietsen. - Er zijn al mogelijkheden om parkeerplaatsen in te ruilen voor groen met subsidie (2 % regeling in betaald parkeren zone waar ook Balijelaan enz. toe zal gaan behoren. **Toekomst** - Stijgend aantal inwoners door twee bouwlocaties Dichterswijk en natuurlijk straks de Merwedekanaalzone met bijbehorend verkeer van OV, auto's, fietsen en voetgangers op Balijelaan, Balijeplein en Vondellaan. Er is een visie en plan nodig om ruimte te maken die dit	

	zal vragen. Er wordt veel gesproken over de bruggen, maar ook het verkeer over de Balijebrug zal toenemen. Er lijkt geen onderzoek gedaan te zijn in welke mate en wat dit betekent voor Balijelaan, Balijeplein en Vondellaan. - Gebiedsgerichte aanpak bij ontwikkellocatie Merwedekanaalzone heeft impact op parkeren Rivierenwijk en Dichterswijk en dus ook van de Balijelaan en omgeving. Hoe die gebiedsgerichte aanpak er precies uitziet, in deze context op het gebied van parkeren van fiets en auto, is niet duidelijk voor bewoners. - P&R Papendorp als hub/transferium/gewoon parkeerplaats (p 17 en 21)? Is deze groot genoeg? Op welke manier wordt er rekening gehouden met de 10 minuten-stad uit de Ruimtelijke Strategie 2040 Utrecht als het gaat over parkeren van fiets en auto? - Bestaande gedachte op toekomstig aantal geparkeerde auto's in de wijken is een parkeernorm die lager is dan de huidige situatie met meer ruimte voor fietsers en meer groen= minder mogelijkheid tot parkeren. Dit heeft impact op de herinrichting en biedt zeker mogelijkheden voor de eerdergenoemde kwaliteitsslag openbare ruimte. Dat is ook voor bewoners een positieve ontwikkeling. Dan is het wel zaak dat op dit thema, als onderdeel van de Mobiiteit, voor 2022-2025 een visie en een plan ontwikkeld wordt voor dit gebied - Herinrichting van de Balijelaan, Balijeplein en Vondellaan zijn onvermijdelijk wanneer de Balijlaan hoofdfietsstraat zou worden. Wat betekent dit voor het parkeren in deze straten. - Op dit moment moeten veel bewoners de parallelweg oversteken om bij hun fiets te komen. Dit leidt tot gevaarlijke situaties. Dit zal, gezien de nieuwe plannen voor hoofdfietsstraat in het mobiliteitsplan 2040, alleen nog maar erger worden, tenzij….er een totale herinrichting plaats vindt. *Voorstel* Als Toekomst Balijelaan gaan we graag in gesprek. Ook hier verwijzen we naar de zienswijze Mobiliteitsplan 2040 voor nadere toelichting.	

	Overal verzoeken we met klem om een visie en plan parkeren specifiek voor ons gebied, gezien de uitzonderlijke situatie. Onderstaand een paar gedachten die zouden kunnen bijdragen aan de oplossingen van de parkeerproblematiek. - Betaald parkeren is een deel van de oplossing, hiervoor een draagvlakonderzoek doen - Deelauto /buurthub voor buurtbewoners die dat vrijwillig zouden willen (draagvlakonderzoek) en inruilen van die parkeerplaatsen voor groen (2% regeling) versterken. - Parkeermogelijkheid houden voor ondernemers/winkeliers - Parkeren plein herinrichten voor kwaliteit openbare ruimte (zie zienswijze Mobiliteit) - Demotiveren van vreemdparkeerders 1 Op dit moment heeft het plein, zover ons bekend is, geen naam. In deze zienswijze spreken wij voor de duidelijkheid van het document dan ook van Balijeplein. Wij stellen als bewonersgroep voor het plein de naam Balijeplein te geven. Zie verder zienswijze en de bijlage voor de gedachtebepaling en inspiratie.	
34	**Parkeerbeleid: belangrijk onderdeel van het mobiliteitsbeleid** Parkeerbeleid is een belangrijk instrument in het stedelijke mobiliteitsbeleid. Goed parkeerbeleid draagt bij aan de effectiviteit van het voorgenomen mobiliteitsbeleid. Door de juiste parkeerfaciliteiten op de juiste plek onder de juiste voorwaarden aan te bieden wordt gewenst gedrag gemakkelijk gemaakt en ongewenst gedrag afgeremd. Financiele prikkels kunnen daarbij helpen. *Stimuleer het gebruik van de fiets, ook door goed parkeerbeleid voor de fiets: de voordelen zijn evident* Stimuleren van het gebruik van de fiets is een belangrijk onderdeel van het mobiliteitsbeleid, we ondersteunen de gemeente van harte in haar streven om meer verplaatsingen van, naar, in en door de stad op de fiets te laten maken en minder met de auto. Fietsen nemen, zowel rijdend als gestald, relatief weinig ruimte in, maken onderweg vrijwel geen geluid en stoten geen vervuilende stoffen uit. Bovendien draagt	In de Parkeervisie geven wij op hoofdlijnen weer wat onze ambities zijn voor de stad in de komende jaren. We werken de visie uit in zes uitwerkingsmodules, waarmee we invulling geven aan onze ambities en concrete beleidsvoorstellen doen. Het onderdeel fiets werken we uit in de module Fietsparkeren. We werken in de module uit welke knelpunten we zien en welke oplossingsrichtingen daarbij passen. Een belangrijk onderwerp dat aan bod komt zijn de locaties waar fietsparkeren tot uitdagingen leidt, bijvoorbeeld op de al door u benoemde plekken als treinstations, centrumvoorzieningen en vooroorlogse stadswijken. Daarnaast is in hoofdstuk 5 van de Parkeervisie aangegeven dat we een financiële strategie uitwerken. Hierin worden de financiële gevolgen gewogen en uitgewerkt.

	regelmatig fietsen bij aan een fitte en gezonde bevolking. Fietsen is daarmee synoniem voor healthy urban living. *Zorg ervoor dat de fiets de groeiende mobiliteit in de stad blijft opvangen* De toenemende mobiliteit die ontstaat door de gerealiseerde en verwachte groei van het aantal inwoners en de bedrijvigheid moet zoveel mogelijk worden gerealiseerd op de fiets, omdat er onvoldoende ruimte in de stad is om het autoverkeer te laten groeien. Met die ruimte wordt zowel de fysieke ruimte bedoeld als de 'ruimte' in de mogelijkheid om de druk op de leefbaarheid te laten groeien door extra uitstoot en extra geluid. Toename van het autoverkeer zal leiden tot onevenredige toename van knelpunten met de doorstroming van het verkeer (wachtrijen, vertraging en grid locks) en tot toename en mogelijke overschrijding van normen ten aanzien van de milieubelasting en leefbaarheid. Fietsers die hun fiets willen stallen moet daarom zo min mogelijk in de weg gelegd worden. Het gebruik van de fiets moet zo gemakkelijk mogelijk gemaakt worden en gratis mogelijk blijven. Zowel bij de eigen woning als bij de bestemming (werkplek, wijkwinkel en centrumvoorziening) moet de fiets gemakkelijk en veilig gestald kunnen worden. *De visie kan meer concreet door voorbeelden van knelpunten en maatregelen te benoemen* In paragraaf 1.1 van de parkeervisie staat dat de visie in gaat op maatregelen om de stad bereikbaar te houden, fietsen te stimuleren en het autoverkeer niet verder te laten toenemen. Een algemeen kritiekpunt is dat in de hele visie feitelijk geen enkele (uitgewerkte) maatregel voorkomt, maar dat het stuk grossiert in de beschrijving van nogal generieke oplossingsrichtingen. Die komen op ons nogal triviaal over. We willen daarom vragen om de parkeervisie aan te vullen met concrete voorbeelden van maatregelen. We begrijpen dat het lastig is om in het stuk concrete toezeggingen te doen, maar dat kan ondervangen worden door concrete voorbeelden op te nemen van maatregelen die in het verleden zijn genomen of concrete	1. Voor autoparkeren worden de parkeernormen niet structureel verlaagd. Wel schaffen we de bandbreedte af, waardoor de minimumnorm vanaf nu ook de maximumnorm is. Daarnaast verlagen we de normen in B2 naar het niveau van B1, en verruimen we in betaald parkeergebied de mogelijkheden om de parkeereis in te vullen met alternatieven zoals deelmobiliteit en extra fietsparkeervoorzieningen. Bij de fietsparkeernormen hebben we geen grote veranderingen doorgevoerd. Wel hebben we voor het eerst een parkeernorm opgenomen voor bezoek aan woningen. In betaald parkeergebied zijn bovendien de mogelijkheden verruimd om een deel van de autoparkeereis in te vullen met extra fietsparkeerplaatsen. 2. Helaas zijn eisen aan fietsparkplekken een tijd uit het bouwbesluit gehaald. Daarmee zijn er in het verleden ontwikkelingen geweest waar achteraf reparaties nodig waren voor fietsparkeren. De module Parkeernormen stelt eisen aan fietsparkeren bij nieuwbouw ontwikkelingen. 3. De gewenste ontwikkeling van het gebied rondom deze garage staat uitgelegd in de Visie Strosteeg, zie https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/bouwen/bouwprojecten/strosteeg/. In het voorjaar van 2021 neemt de gemeenteraad hierover een besluit.

	situaties te benoemen waar knelpunten bestaan met (fiets)parkeren. In deze reactie hebben we een aantal voorbeelden genoemd van genomen maatregelen en knelpunten, ter illustratie van wat we bedoelen en ter inspiratie voor de parkeervisie. We willen vragen om zulke voorbeelden in de uiteindelijke parkeervisie ook toe te voegen. *Gebruik van de nieuwe CROW parkeernorm* Eén van de weinige concrete maatregelen die in de parkeervisie wordt uitgewerkt is de parkeernorm voor auto's en fietsen, in de module Parkeernormen fiets en auto. We lezen dat de gemeente de normen hanteert die door het CROW zijn opgenomen in de publicatie 'Toekomstbestendig Parkeren' van december 2018. In het A- en B-gebied past de gemeente daarop (vanaf 2013) een korting van 25% en 15% toe. Uit de parkeervisie wordt niet duidelijk of en zo ja hoe de kentallen voor fiets- en autoparkeren zijn veranderd ten opzichte van de publicatie Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie van CROW uit 2012. Concreet is onze vraag: worden de normen in de nieuwe parkeervisie voor de fiets verruimd en voor de auto aangescherpt ten opzichte van wat in het verleden werd gebruikt? **Stallen bij nieuwbouw** Bij nieuwe woningen, bedrijven en voorzieningen (wijkwinkels en centrumvoorzieningen) moet voorzien worden in voldoende grote aantallen veilige stallingen. Zolang in Utrecht het risico bestaat dat fietsen worden gestolen, willen we dat stallen zoveel mogelijk inpandig gebeurt. Bij woningen achter een stevige inbraakbestendige toegangsdeur, bij voorzieningen met een regime van 24 uur gratis bewaakt parkeren. Al vanaf de tekentafel moet voldoende ruimte gereserveerd worden, moet nagedacht worden over een goede toegankelijkheid van de fietsenstallingen (o.a. drempelvrije entree) en een optimale aansluiting op het bestaande fietsroutenetwerk1. 1 We zijn nog altijd zeer ongelukkig met de dubbele kruising op het Jaarbeursplein van de looproute, vanaf de tramhalte naar het Centraal Station, met de fietsroute, vanaf het Westplein naar de ingang van de Jaarbeursstalling. En het feit dat fietsers het laatste stuk naar de ingang	

	van de stalling alleen worden gedoogd op de stoep is onverteerbaar; elke fietsenstalling dient via een fietsroute bereikt te kunnen worden! Al te vaak blijkt dat te laat in het ontwerpproces wordt nagedacht over deze aspecten. En meer dan eens worden geplande fietsenstallingen pas gerealiseerd nadat de centrumvoorzieningen al lang zijn opgeleverd, zoals we bijvoorbeeld hebben gezien bij het Brusselplein in Leidsche Rijn. We vragen de gemeente om duidelijke aansturing van de ruimtelijke ordenaars, stedenbouwers, projectontwikkelaars en architecten om heldere keuzes aan de voorkant te maken en (kostbare) reparaties achteraf zoveel mogelijk te voorkomen. Zorg ervoor dat de vervoersopgave vanaf het begin in de ruimtelijke planvorming goed wordt meegenomen, dat parkeervoorzieningen gereed zijn vóór de winkels en dat realisatie van parkeervoorzieningen niet als sluitpost na de oplevering van de nieuwbouw op het bordje van de gemeenschap (gemeente) wordt gekieperd. **Stallen bij centrumvoorzieningen** Bij centrumvoorzieningen (bioscoop, theater, concertgebouw, uitgaansgebied e.d.) moeten fietsen zoveel mogelijk ‘om de hoek’ inpandig bewaakt gratis gestald kunnen worden. Knelpunten met de parkeercapaciteit voor fietsen bestaan onder meer bij TiVre, bij de Stadsschouwburg, aan de Springweg, bij de Kinepolis (Jaarbeurs), Ledig Erf en in de Nobelstraat. We zijn blij met de nieuwe stallingen in Post Utrecht (geopend in 2020) en zijn benieuwd wanneer de stalling in het House Modernes open gaat. We willen vragen om op zo kort mogelijke termijn in de Springweggarage op de begane grond een inpandige fietsenstalling te realiseren. De nood is er hoog, sinds de nietjes bij Karel V zijn weggehaald en er geen alternatieve stalling is gerealiseerd. We snappen dat niet op elke straathoek in het centrumwinkelgebied een inpandige fietsenstalling kan worden gerealiseerd. In aanvulling op de inpandige stallingen moeten daarom op straat voldoende rekken2 met aanbindmogelijkheid en fietsparkeur worden aangeboden. Dat is van belang om voldoende capaciteit te bieden tijdens piekmomenten.	

	Fietsparkeren dicht bij de ingang van de winkels heeft nog een belangrijke functie, namelijk voor mensen die minder goed ter been zijn. Voor een Onbeperkt Toegankelijk Utrecht3 is het dringend gewenst dat deze groep voor de deur van de winkel de fiets kan stallen, de winkel kan bezoeken om de boodschap te doen en daarna op de fiets de weg kan vervolgen met zo min mogelijk meters loopafstand. Veel mensen gebruiken hun fiets als “pakpaard”; de aankopen uit verschillende winkels worden in de fietstassen verzameld. Daarom moeten er ook in het voetgangersgebied voldoende veilige rekken zijn. 2 We hebben een sterke voorkeur voor hoog/laag rekken waarbij de voorvork wordt geklemd, zoals bij de Griffin. Efficient in ruimtegebruik en veilig voor voorwielen. Als voor nietjes wordt gekozen, dan graag nietjes met een dwarsbalk, zodat het fietsslot niet door een onverlaat op de grond gelegd kan worden om kapotgeslagen te worden 3 We verwijzen voor aanvullende informatie naar onze reactie op het initiatiefvoorstel van de VVD ‘Utrecht Onbeperkt Toegankelijk’, d.d. 22 november 2020, zie bijlage *Handhaving* De huidige praktijk van handhaving vinden we acceptabel. Er wordt gehandhaafd op gevaarlijk gestalde fietsen, bijvoorbeeld bij de nooduitgangen en vluchtwegen van winkels en voorzieningen. En er geldt op een zeer beperkt aantal plekken (o.a. Viebrug) een lokaal fietsparkeerverbod, waarop wordt gehandhaafd. We blijven het een zeer schrijnend beeld vinden dat handhavers op zaterdagmiddag een mama-fiets met twee kinderzitjes op de kar tillen: we krijgen het beeld van een radeloze moeder met volle tassen met kleding en twee vermoeide kleuters, die haar fiets op de Viebrug niet meer terugvindt, niet van ons netvlies. Maar het verbod is hier voldoende duidelijk. Op plekken waar het stallen van fietsen niet is toegestaan, bijvoorbeeld vanwege een blindengeleidelijn, dient dat duidelijk aangegeven te staan. Dat is extra belangrijk als de gevel als “natuurlijke” blindengeleidelijn wordt gezien, waar geenf fietsen tegenaan gestald mogen worden. Vanzelfsprekend mogen er dan ook geen terrassen op de geleidelijn komen, maar er zijn locaties waarvan we weten dat	

	fietsparkeren er verboden is en waar wel terrassen staan, dat klopt natuurlijk niet. Handhaving uitbreiden naar hinderlijk gestalde fietsen kan wat ons betreft niet aan de orde zijn, zolang er op piekmomenten inpandig en op straat niet voldoende stallingsplekken beschikbaar zijn. Regelmatige weesfietsacties kunnen helpen om te zorgen dat rekken niet onnodig lang bezet zijn. **Stallen bij treinstations** Bij de grote treinstations zijn in de afgelopen jaren grote fietsenstallingen gerealiseerd, met het regime bewaakt, 24x7 open, 24 uur gratis en overdekt. We zijn er blij mee! De groei van het fietsgebruik naar de stations is sterk gegroeid. Op dit moment zijn door Corona voorspellingen over het toekomstige gebruik van het openbaar vervoer en de fiets sterk onzeker. Toch verwachten we op termijn dat de capaciteit rondom het Centraal Station niet voldoende zal zijn. We willen voorstellen om een aantal mogelijke concrete maatregelen in de parkeervisie op te nemen: • • Fietsers verleiden tot het gebruik van andere stations (Vaartsche Rijn). Dan moeten de stations voor fietsers ten minste net zo aantrekkelijk zijn als het Centraal Station, voor wat betreft stallingsfaciliteiten (24 uur gratis, overdekt, bewaakt) en treindienstregeling; • • Introductie van de Wisselfiets4; • • Inrichting van een deel van de autoparkeergarage onder het Jaarbeursplein (de bovenste verdieping) als fietsenstalling; • • Openstellen van stallingen van bedrijven in de omgeving van het station; • • Zoektocht naar nieuwe locaties voor een fietsenstalling in de omgeving.	

	4 https://nieuwsfiets.nu/2019/10/08/experiment-wisselfiets-hoopt-op-landelijke-uitrol/ 5 https://twitter.com/rtvutrecht/status/1352281060483211266 Bij verschillende van de kleinere stations worden veilige stallingen node gemist. Met name bij stations in Leidsche Rijn, Zuilen en Lunetten is fietsendiefstal een grote zorg. Het kan niet zo zijn dat een enkele fietsendief wordt gepakt met een lokfiets en verder aan fietsers wordt gevraagd om alert te zijn5. We willen een structurele aanpak, waarbij de gemeente samen met ProRail, NS en het Ministerie van IenW fatsoenlijke en veilige stallingen ontwikkelt. Dat kan bijvoorbeeld met een inpandige, automatische stalling met een poortje dat met een ov chipkaart geopend kan worden. Dat is geen nieuw concept, landelijk zijn er verschillende van dergelijke stallingen, pas die ook hier toe! Een nieuwe functionaliteit van dergelijke stallingen kan zijn om automatisch te checken of iemand dezelfde fiets meeneemt als hij/zij heeft gebracht. We vragen de gemeente om dit idee in te brengen in het overleg met ProRail, NS en Ministerie. Als bewaakte stallingen op korte termijn niet haalbaar zijn, willen we dat bij deze stations voldoende kluizen en camerabewaking worden gerealiseerd. Kluizen kunnen bij NS alleen voor een heel jaar worden gehuurd. We willen dat fietsers de mogelijkheid krijgen om zo'n kluis per dag te huren, met behulp van de OV-chipkaart. We vragen de gemeente om dit aan te kaarten in de overleggen met ProRail, NS en het Ministerie van IenW. Er zal hierdoor naar verwachting veel meer vraag zijn naar deze ruimte-vretende kluizen. De totale oppervlakte aan stallingsruimte bij het station zal toenemen. Dat geeft een extra druk op de (camera)bewaking van het station. **Dubbel gebruik** In het project over de herinrichting van de Nobelstraat en de kop van de zijstraten daarvan hebben we met de toenmalige projectleider verkend of er mogelijkheden zijn voor dubbelgebruik van bestaande stallingen in de buurt. In de Nobeldwarsstraat ligt een vestiging van de St. Gregoriusschool met een behoorlijke fietsenstalling op het binnenplein.	

	Destijds bleek het niet gewenst om de fietsenstalling van de school in het weekend open te stellen voor het stallen van fietsen van het uitgaanspubliek. Natuurlijk liggen hier verschillende vraagstukken voor wat betreft veiligheid, toegankelijkheid, beheer en toezicht. Het beheer van de gebouwen en terreinen van scholen in Utrecht is een verantwoordelijkheid van de gemeente; daarom willen we aanbevelen om in overleg tussen de afdelingen Mobiliteit en Onderwijs te verkennen of dubbel gebruik van dergelijke bestaande stallingen mogelijk is en over de genoemde aspecten nadere afspraken te maken. De druk op de publieke ruimte in de binnenstad is groot; dubbel gebruik kan een belangrijke bijdrage leveren aan het beperken van de druk en aan het bieden van goede fietsparkeervoorzieningen. We denken dat er naast schoolpleinen nog veel meer mogelijkheden zijn voor dubbelgebruik van bestaande fietsenstallingen en vragen de gemeente die mogelijkheden in kaart te brengen en waar mogelijk te benutten. **Bijzondere fietsen** In alle openbare stallingen, met name in de binnenstad en bij de grote stations, moet voldoende ruimte worden vrijgehouden voor buitenmodel fietsen. Daarmee bedoelen we onder meer fietsen met kratten, maar dat vinden we niet de belangrijkste groepen buitenmodel fietsen. Veel belangrijker zijn fietsen van mensen met een handicap, zoals driewielers, bijvoorbeeld van mensen met evenwichtsproblemen en handbikes van mensen van wie de benen de benodigde kracht niet kunnen leveren. Ligfietsen, vouw- en kinderfietsen passen evenmin in de rekken. Er moeten plekken in de makkelijkst toegankelijke rekken vrijgehouden worden voor fietsen van mensen die niet de kracht of lengte hebben om een fiets in een bovenrek te hijsen (kleine mensen, zwangere vrouwen) en voor het plaatsen van relatief zware e-bikes en speed pedelecs. Er zijn dus speciale fietsparkeerplakken nodig voor gehandicapten. De opsomming van voorbeelden is niet volledig, er zijn veel meer varianten denkbaar. Wat op korte termijn al kan: in de stallingen moeten bordjes worden opgehangen waarmee aan sterke fietsers wordt gevraagd hun fiets in	

	het bovenrek te zetten, ook als er in het onderrek nog voldoende plaats vrij is. Zie bijgaand voorbeeld. **Scheiden van kort en lang parkeren** We willen graag dat de gemeente uitvoering geeft aan ideeën om kort en langparkeren te scheiden. Fietsenstallingen bij de ingang van supermarkten worden nu vaak gebruikt door omwonenden. Om het halen van boodschappen op de fiets te stimuleren moeten klanten gemakkelijk hun fiets bij de ingang van de winkel kunnen stallen. Dat kan worden gerealiseerd door veilige stallingsplekken alleen aan te bieden tijdens openingstijden van de winkel. We hebben dit idee in de afgelopen periode bij verschillende projectleiders van de gemeente onder de aandacht gebracht en gevraagd om experimenten, bijvoorbeeld met de Fietsboog of fietsvlonder. Tot nu toe is de gemeente afwachtend, terwijl het achterliggende idee in 2010 door toenmalig wethouder De Bondt is beloond met de eerste prijs van de prijsvraag 'Waar laat ik mijn fiets'. We voegen als bijlage het juryrapport bij. En wat bij een supermarkt kan, kan natuurlijk ook bij theater, bioscoop en schouwburg: bied een veilig fietsenrek met aanbindmogelijkheid voor bezoekers tijdens de openingstijden en vermijd dat de rekken de hele dag vol staan met fietsen van bewoners, wat bezoekers ontmoedigt om met de fiets te komen. Natuurlijk is een aandachtspunt dat ook voor bewoners voldoende stallingsplekken beschikbaar zijn. Daarover meer in deze brief onder de kop 'stallen in de oude wijken'. *Popup stallingen* De succesvolle popup stallingen op onder meer de Neude, Mariaplaats en Janskerkhof voorzien duidelijk in een behoefte. De popup stallingen bieden precies wat we hierboven bepleiten: een veilige stallingsvoorziening voor bezoekers in tijden van piekdrukte. We willen de popupstallingen graag behouden en denken dat er op meer plekken en momenten behoefte bestaat aan popup stallingen, bijvoorbeeld ook bij evenementen.	

	Stallen in de oude wijken en delen van Leidsche Rijn In het centrum en in de oude wijken daaromheen beschikken veel huizen niet over inpandige stallingen. Dat geldt ook voor de delen van Leidsche Rijn die gebouwd zijn in de periode dat een schuur of berging niet als eis in het bouwbesluit stond. Veel fietsen staan er noodgedwongen op de stoep. Dat oogt rommelig en beperkt de toegankelijkheid met een rollator en kinderwagen. Vanwege het risico op diefstal kopen bewoners geen dure fiets of e-bike. En omdat hun fiets een oud beestje (of een rijdend brik) is, zijn ze niet in staat om comfortabel lange afstanden te fietsen. Om wereldfietsstad nummer 1 te worden is het dringend gewenst dat veel meer bewoners van deze wijken hun fiets veilig en overdekt in een buurtstalling of fietstrommel kunnen parkeren. We willen vragen om de bekendheid van bestaande regelingen omtrent buurtstallingen en fietstrommels breder bekend te maken en te stimuleren dat bewoners hiervan gebruik maken. Voor trommels is in deze wijken voldoende plek, als de gemeente bereid is om autoparkeerplaatsen weg te halen, zoals in de parkeervisie ook wordt genoemd. De gemeente moet bewoners helpen om dit te realiseren en ervoor zorgen dat autominnende bewoners een initiatief niet al te gemakkelijk kunnen tegenhouden. **Financiering** We realiseren ons dat stallingen voor grote aantallen fietsen bij centrumvoorzieningen en stations kostbaar zijn voor wat betreft de initiële investeringen en in de exploitatie ervan. We zien dat de maatschappelijke druk toeneemt om fietsers te vragen een financiele bijdrage te leveren aan het realiseren en gebruiken van deze parkeervoorzieningen. Wij zijn daartegen; wij blijven van mening dat dit een barriere opwerpt voor het gebruik van de fiets en een deel van de fietsers zal hierdoor onmiddellijk ontmoedigd worden om te (blijven) fietsen. Het bewijs daarvan zien we in het weekend, als fietsers hun fiets niet in, maar buiten de grote stationsstallingen plaatsen, omdat ze meerdere dagen weg blijven en niet bereid zijn om € 1,25 per etmaal te betalen	

	voor de luxe van de Jaarbeurs- en Stationspleinstalling. Hoewel de ruimtelijke kwaliteit hierdoor wel vermindert, staan de meeste van deze fietsen niet gevaarlijk en we willen dan ook niet dat ze worden geruimd. Eerder in deze brief pleiten we voor het vervangen van autoparkeerplaatsen door fietstrommels. We realiseren ons dit betekent dat de parkeeropbrengsten dalen. We vragen de gemeente om te zorgen voor voldoende financiële dekking, zodat dit geen belemmering vormt voor het omzetten van autoparkeerplaatsen. Fietsen is gewenst gedrag, dat moet worden beloond en niet gestraft. In stimuleringsprogramma's van uitvoeringsorganistie GoedOpWeg worden overstappers van auto naar fiets beloond. We vinden het onverteerbaar dat mensen die al fietsen niet of nauwelijks profiteren van deze beloningen. Bijlagen • Reactie Fietsersbond VVD initiatief Utrecht Onbeperkt Toegankelijk (2020) • Juryrapport Waar laat ik mijn fiets (2010) - Utrecht waar laat ik mijn fiets Reactie fietsersbond VVD initiatief Utrecht onbeperkt toegankelijk	
35	**Vervallen bandbreedte** In onze optiek is de Gemeente Utrecht met de nieuwe parkeernota de eerste gemeente die de bandbreedte wil laten vervallen. Andere grote steden die ook sterk gericht zijn op het terugbrengen van autoverkeer hanteren wel een bandbreedte. In onze optiek zijn er ook goede redenen om vast te houden aan een bandbreedte. Namelijk je behoudt een bepaalde mate van flexibiliteit die soms zeer wenselijk kan zijn. **Praktische problemen bij nieuwe ontwikkelingen** Een (ondergrondse) parkeergarage is veelal het startpunt van de ontwikkeling en de contouren worden aan de voorkant vastgelegd. Er is dan nog veel beweging in het exacte (woon)programma. De situatie kan dan ontstaan dat er meerdere parkeerplaatsen zijn die wel gemaakt zijn, maar niet gebruikt kunnen worden. Of omgekeerd: dat er vooraf op	Ook met afschaffen van de bandbreedte behouden we flexibiliteit bij toepassing van de parkeernormen. In betaald parkeergebied verruimen we de mogelijkheden voor alternatieve invulling van de parkeernorm met deelmobiliteit, extra fietsparkeren, en parkeren op afstand. Ook in B2-gebied willen we (weliswaar beperkt) de mogelijkheid bieden om een klein deel van de parkeereis met een alternatief in te vullen. Tot slot willen we in de beleidsregels parkeernormen de mogelijkheid opnemen om tot maximaal 5% naar boven van de parkeernorm af te wijken, als dat ontwerptechnisch noodzakelijk is. In de beleidsregels parkeernormen willen we daarnaast opnemen dat bij berekening van het rechtens verkregen niveau bij ontwikkelingen in B2 en C-gebied mag worden uitgegaan van een hoger rechtens verkregen niveau.

	een exact aantal parkeerplaatsen is gestuurd en uiteindelijk blijkt dat het aantal parkeerplaatsen toch niet voldoet aan de eisen en er te weinig parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Normaliter wordt aan de voorkant rekening gehouden met een kleine buffer, maar dit is onmogelijk als er geen bandbreedte meer is. **Voorbeeld tegengesteld effect t.o.v. beoogde doelstelling** Ter illustratie een voorbeeld waarbij het laten vervallen van de bandbreedte kan leiden tot een parkeernorm die hoger is dan in het vingerende beleid. In het project de Mix is sprake van sloop-nieuwbouw. De regeling voor aftrek sloop wordt aangepast waardoor de aftrek lager is en er niet minder, maar meer parkeerplaatsen moeten worden gemaakt. Parkeernorm o.b.v. de vigerende parkeernota: Te realiseren (115 x 1,1 + 30 x 1,1 + 34 x 1,2) -/- 25% (addendum): 152 Aftrek sloop tegen maximale norm (60 x 1,2 + 20 x 1,4): -100 In ontwikkeling extra te realiseren parkeerplaatsen: 52 Parkeernorm o.b.v. de nieuwe parkeernota: Te realiseren (115 x 0,67 + 30 x 0,67 + 34 x 0,69): 122 Aftrek rechtens verkregen niveau sloop (80 x 0,69): -55 In ontwikkeling extra te realiseren parkeerplaatsen: 67 - Dit voorbeeld laat zien dat het laten vervallen van een bandbreedte een tegengesteld effect kan hebben ten opzichte van hetgeen wordt beoogd met het nieuwe Mobiliteitsplan. Met het vaststellen van het nieuwe Mobiliteitsplan wordt immers beoogd om het aantal verkeersbewegingen en daarmee het aantal parkeerplaatsen terug te dringen in plaats van te verhogen.	Hierdoor komt het rechtens verkregen niveau ongeveer even hoog uit als bij toepassing van de bestaande maximumparkeernormen. In betaald parkeergebied zijn de mogelijkheden om af te wijken van de parkeernorm verruimd, en leidt een lager rechtens verkregen niveau dus niet tot aanleg van een groter aantal parkeerplaatsen.
36	Wij (Solgu & Cosbo) zijn verheugd met de aandacht in dit concept van de parkeervisie van de gemeente Utrecht voor de problematiek die mensen met beperkingen ervaren op het gebied van het parkeren van auto's en fietsen in de gemeente Utrecht. Op verschillende onderdelen in dit concept zouden wij graag nog enige aanvullingen of aanpassingen van de tekst zien. Leeswijzer,	In de Parkeervisie geven wij op hoofdlijnen weer wat onze ambities zijn voor de stad in de komende jaren. We werken de visie uit in zes uitwerkingsmodules, waarmee we invulling geven aan onze ambities en concrete beleidsvoorstellen doen. In de module Parkeren en toegankelijkheid werken we uit wat er nodig is om de binnenstad en overige wijken in de stad toegankelijk te houden voor alle doelgroepen. Hierbij kijken we ook naar de

	Eerst hebben wij een aantal vragen, opmerkingen en aanvullingen die wij in de tekst hebben gemist. Vervolgens hebben wij in een tabel vragen, opmerkingen en aanvullingen aangegeven met daarbij het bijbehorende paginanummer in deze Parkeervisie. 1. Algemene Gehandicapten Parkeerplaatsen (AGP) a. Het aantal inwoners in de gemeente Utrecht is de afgelopen jaren enorm gegroeid. Het aantal mensen met beperkingen is toegenomen. Dat geldt ook voor het aantal bezoekers van de stad. Daarmee neemt de behoefte aan AGP's toe. Tegelijk is afgelopen jaren het aantal AGP's in de binnenstad sterk afgenomen (zonder overleg met belangenorganisaties). **Advies;** Gezien de groei van de bevolking willen wij dat het aantal AGP's niet alleen wordt teruggebracht op het oude niveau, maar dat in overleg er extra AGP's, waar gratis kan worden geparkeerd, worden toegevoegd met name rond belangrijke culturele locaties in de binnenstad (TivoliVredenburg, Stadsschouwburg, Ledig Erf, Mariaplaats). b. In de binnenstad zijn veel verkeersbelemmerende maatregelen getroffen, zoals eenrichtingsverkeer en blokkades. Wanneer een bepaalde AGP bezet is, is het nauwelijks mogelijk om een andere dichtbij gelegen AGP te bereiken. Denk bijvoorbeeld aan de AGP's bij het oude stadhuis en de dichtstbijzijnde AGP bij de Buurtkerk. Hemelsbreed is de afstand nog geen 200 meter. Kortste afstand voor de automobilist is 4 km, waarbij men een grote kans loopt dat de betreffende parkeerplaats inmiddels bezet is. De individuele automobilist, die regelmatig in de binnenstad komt, kent waarschijnlijk meerdere AGP's. Voor onbekende bezoekers is het handiger wanneer AGP's enigszins gegroepeerd worden. **Advies;** Neem in de visie op dat met belangenorganisaties wordt overlegd waar groeperingen van meerdere AGP's gewenst zijn. c. AGP's worden aangebracht voor mensen met beperkingen, waaronder automobilisten met een rolstoel. Het is niet voor niks dat	kwaliteitseisen voor inrichting van bijzondere parkeerplaatsen, zoals algemene gehandicaptenparkeerplaatsen, en laadplekken. Een plan voor aanleg/uitbreiding van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen is hier onderdeel van. We gaan bovendien een proces inrichten voor aanleg/wijziging/verplaatsing van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen, waar afstemming met de doelgroep onderdeel van wordt. Daarnaast willen kijken naar technologische oplossingen die bereikbaarheid en vindbaarheid van gehandicaptenparkeerplaatsen vergroot. In de module Parkeren en toegankelijkheid nemen we kwaliteitseisen op voor aanleg van gehandicaptenparkeerplaatsen. Het zal, met name in de historische binnenstad, niet altijd mogelijk zijn om (exact) te voldoen aan de gestelde normen voor afmetingen van een gehandicaptenparkeerplaats. In dat geval zorgen we dat in de directe omgeving plekken aanwezig zijn die wel voor iedereen toegankelijk zijn. We zorgen bovendien dat naast locatiegegevens, ook per algemene gehandicaptenparkeerplaatsen de fysieke kenmerken worden vastgelegd, en dat die eenvoudig online of via een app te raadplegen zijn. We kijken niet alleen naar gehandicaptenparkeerplaatsen op straat, maar ook naar gehandicaptenparkeerplaatsen in gemeentelijke parkeergarages. Waar mogelijk nemen we maatregelen om garages en P+R's beter toegankelijk te maken. In de module Parkeren en Toegankelijkheid werken we dit verder uit. In deze module komt ook het tarief voor parkeren in gemeentelijke parkeergarages aan bod. In de module fietsparkeren gaan we in op de mogelijkheden voor fietsparkeerplaatsen voor mensen met een beperking. Hierbij gaat het zowel om spreiding van plekken als om kwalitatieve eisen. Tekstvoorstellen

	verkeersbord E6 is voorzien van een rolstoelpictogram. Voor rolstoelgebruikers dient er zowel naast als achter de auto opstelruimte te zijn voor een rolstoel. In de gemeente Utrecht zijn veel AGP's te klein en ongeschikt voor rolstoel- en rollatorgebruikers. Er is geen discussie over de minimaal vereiste maatvoering van een AGP (zie ASVV). **Advies;** Neem in de visie op dat de maatvoering van alle AGP's aangepast wordt aan de landelijke norm. d. We zien in de gemeente regelmatig AGP's die door de plaatsing/situatie niet bruikbaar zijn. Zoals AGP's langs de gracht met de bestuurskant aan de waterkant, waar geen plaats is voor een rolstoel. Ook zien we AGP's met aan de achterzijde en de zijkant waterafvoerputten en waterafvoergoten die de bruikbaarheid ernstig belemmeren. Bij meerdere AGP's ontbreken geschikt opritten. **Advies;** Neem in de visie op dat alle bestaande AGP's getoetst en aangepast worden op bereikbaarheid, toegankelijkheid en bruikbaarheid voor mensen met beperkingen. e. In vrijwel alle gemeentelijke en particuliere parkeergarages zijn AGP's. Deze kunnen aan een groot deel van de behoefte van bewoners en bezoekers voldoen, maar zijn niet bekend of niet vindbaar en zijn niet gratis en vaak vrij duur. Ook zijn de meeste parkeergarages te laag voor de personenbusjes die vaak door rolstoelgebruikers worden gebruikt. De toegankelijkheid en bruikbaarheid van de bestaande transferia laat veel te wensen over. Zo zijn er tussen de AGP's en de liften bij Transferia Sciencepark veel te hoge drempels die het gebruik ernstig belemmeren of zelfs onmogelijk maken. Ook zijn de betaalautomaten niet of nauwelijks bedienbaar vanuit de rolstoel. **Advies 1;** Voorzie alle AGP's in parkeergarages van een chip en vermeld deze in de bestaande app 03 | 07	Pagina 4: Dit tekstvoorstel nemen we niet over. In deze alinea schetsen we de aanleiding voor het nieuwe Parkeerbeleid, en nemen we geen beleidsmatige uitgangspunten op. Pagina 5: In deze alinea beschrijven we een trend, geen beleidsmatig uitgangspunt. Dit nemen we niet over. Pagina 11: Dit nemen we over Pagina 14: Dit tekstvoorstel nemen we niet over, omdat dit hoofdstuk specifiek gaat over parkeernormen. In de module Aanpak parkeren openbare ruimte besteden we aandacht aan foutparkeren.

	die de gemeente Utrecht nu al gebruikt, zodat automobilisten deze AGP's kunnen vinden en vooraf weten of zij vrij of bezet zijn. **Advies 2;** Geef alle AGP's in parkeergarages aan op een plattegrond en geef daarbij de maximaal toegestane hoogte van de auto aan. **Advies 3;** Maak de AGP's in gemeentelijke parkeergarages gratis en zorg dat deze gararges toegankelijk en bruikbaar zijn voor rolstoelgebruikers (inclusief alle apparatuur die nodig is om gebruik te maken van de garage. Denk aan de bediening van betaalautomaten en de hekwerken). **Advies 5;** Toets alle bestaande transferia op bereikbaarheid, toegankelijkheid en bruikbaarheid voor mensen met beperkingen en herstel de mankementen. **Advies 4;** Stel alles in het werk dat bovenstaande adviezen ook gelden voor de particuliere parkeergarages. 2. Fietsparkeerplaatsen/openingstijden a. Locaties Er is behoefte aan fietsparkeerplaatsen voor mensen met beperkingen verspreid door de binnenstad, waaronder stallingen die ook gedurende uitgaanstijden 's nachts geopend zijn. **Advies 1;** Zorg voor een goede spreiding van toegankelijke fietsparkeerplaatsen over de binnenstad. **Advies 2;** Zorg voor een goede spreiding van toegankelijke fietsparkeerplaatsen over de binnenstad die 's nachts geopend zijn. b. Richtlijnen/wensen Het gaat om verschillende beperkingen die verschillende eisen stellen aan de parkeerstalling. Denk aan aangepaste fietsen, rolstoelfietsen, handbikes, tandems maar ook aan ouderen die niet in staat zijn om hun fiets veilig over een rail een kelder in en uit te duwen of die niet in staat zijn een fietshelling op te lopen. Vaak is de oplossing dat fietsen gelijkvloers geparkeerd kunnen worden. De belangenorganisaties hebben een lijst opgesteld met wensen voor fietsparkeerplaatsen (wensenlijst gebouwen). **Advies;** Stel in de parkeervisie vast dat het wenselijk is dat alle fietsparkeerstallingen toegankelijk zijn voor aangepaste fietsen, rolstoelfietsen, handbikes, tandems maar ook voor ouderen die niet in staat zijn om hun fiets veilig	

over een rail een kelder in en uit te duwen of die niet in staat zijn een fietshelling op te lopen.

c. Beschikbaarheid fietsparkeerplaatsen De meeste fietsparkeerplaatsen zijn uitgerust met hoge en lage rekken. Wij zien dat de lage rekken eerst gevuld worden, ongeacht of de fietser fysiek in staat is om de fiets hoog te plaatsen. Onze achterban, ouderen en kinderen leiden het onderspit. Het is wenselijk dat fietsers die in staat zijn hun fiets hoog te parkeren gestimuleerd worden dit te doen.
Advies; Neem in deze visie op dat onderzocht en geëxperimenteerd wordt hoe men het fietsparkeren zo kan reguleren dat mensen die in staat zijn om de fiets boven te parkeren dit uit zichzelf gaan doen.

4. We zien daarnaast dat er, in de hele stad, meer behoefte ontstaat om ruimte te maken voor andere functies dan autoparkeren. …….. Voor veel bewoners, zeker in gebieden met hoge woningdichtheden, is de openbare ruimte een verlengde van hun woning. Dat betekent dat zij hoge eisen stellen aan de kwaliteit van die openbare ruimte, met voldoende ruimte voor open en fietsen, met groen en speelvoorzieningen, en gelegenheid voor ontmoeting.	Fietsers parkeren op de meest onmogelijke plekken hun fiets. Op een uitgaansavond worden in de binnenstad letterlijk alle voetpaden volledig versperd door geparkeerde fietsen. Daarnaast parkeren de klanten van de supermarkten in de binnenstad ook te pas en te onpas hun fietsen. Door het enorme aanbod van te stallen fietsen is het van belang om het parkeren van fietsen beter aan te sturen. **Aanvullen met;** Blijvende aandacht zal uitgaan naar het aansturen van fietsers naar geschikte fietsparkeerplaatsen.
5. Andere vormen van vervoer, zoals lopen, fietsen en OV zijn binnen de stad vaak sneller en comfortabeler dan vervoer per auto. Als er daarnaast een goed	**Aanvullen met;** Vanzelfsprekend dienen al deze verschillende vormen van vervoer voor zoveel mogelijk mensen bruikbaar en toegankelijk te zijn,

	en toegankelijk aanbod is van deelauto's, vervalt voor steeds meer bewoners de noodzaak om een eigen auto te bezitten. ……..	ook voor mensen met beperkingen waaronder ouderen.	
	11. De actuele gebiedsindeling wordt aangeduid op een digitale parkeerplattegrond. Wijzigingen in de zone-indeling voor parkeren, als gevolg van Gebiedsontwikkelingen of invoering betaald parkeren, worden verwerkt op de digitale ……. parkeerplattegrond. In bijna alle gevallen is hiervoor een besluit van de gemeenteraad nodig.	Voor mensen die niet digitaal vaardig moet er een alternatieve oplossing beschikbaar zijn. **Aanvullen met;** 'printbare'	
	14. In Utrecht zijn de autoparkeernormen, die de minimale parkeerbehoefte vertegenwoordigen, vanaf nu ook meteen de maximumnormen. ……. Doordat er minder ruimte nodig is voor parkeercapaciteit, zorgen we bovendien dat er meer ruimte overblijft voor andere functies, zoals wonen, spelen, en groen.	Dat het minimum de maatstaf is en tegelijk het maximum heeft gevolgen voor de bruikbaarheid van de voetpaden/trottoirs. In LeidscheRijn, Overvecht, Ondiep en allicht ook in andere wijken wordt , door het beperkte aantal parkeerplaatsen steeds vaker op het voetpad/trottoir geparkeerd. Ook staan er steeds vaker auto's op opritten voor rolstoelen en inritconstructies (dat zijn volgens de wet 'voetpaden/trottoirs'). Het hanteren van deze maatstaf vinden wij alleen toelaatbaar wanneer er zeer regelmatig gehandhaafd wordt. Regelmatig is niet 1 keer per jaar maar diverse keren per jaar, zodat het risico op een parkeerbon deze wijze van parkeren ontmoedigd.	

		Aanvullen met 1; Om te voorkomen dat voetgangers belemmerd zullen worden door fout geparkeerde auto's zal er vaker gehandhaafd moeten worden.	

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	R.J.J. van der Westen	**Datum**	21 mei 2021
Doorkiesnummer	030 - 28 60318	**Kenmerk**	6741888/20210518-rw
E-mail	Richard.vander.westen@utrecht.nl	**Onderwerp**	Raadsbrief uitwerking en toezeggingen Parkeervisie
Bijlage(n)	-	**Beleidsveld**	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Op 17 december 2020 bent u geïnformeerd over de inspraakperiode van de Parkeervisie en twee van de uitwerkingsmodules. In deze brief hebben wij eveneens aan u gemeld dat wij werken aan de uitwerking van de overige vier uitwerkingsmodules. Vandaag heeft uw raad het voorstel voor de Parkeervisie ontvangen. Met deze brief informeren wij u over de uitwerking in en de voortgang van de resterende uitwerkingsmodules van de Parkeervisie. Ook gaan wij in op de uitwerking van de module Parkeernormen in de beleidsregels. Tot slot informeren wij u over de voortgang van de afhandeling van gedane toezeggingen ten aanzien van Parkeren.

Uitwerking Parkeervisie in modules
Met de Parkeervisie stelt uw raad de kaders voor fiets – en autoparkeren in Utrecht voor de komende jaren vast, in relatie met het overkoepelende mobiliteitsbeleid en de ontwikkelingen in de stad. We werken de Parkeervisie vervolgens uit in zes verschillende modules:

- Parkeernormen (aan het raadsvoorstel Parkeervisie toegevoegd)
- Aanpak betaald parkeren (aan het Raadsvoorstel Parkeervisie toegevoegd)
- Parkeren op afstand (eerder aangekondigd als de module Transferia)
- Aanpak parkeren openbare ruimte
- Parkeren en toegankelijkheid
- Fietsparkeren

Beleidsregels Parkeernormen

In de module Parkeernormen staan de kaders en uitgangspunten voor het Utrechtse parkeernormenbeleid. Het college geeft hier met beleidsregels nadere invulling aan. De ‘Beleidsregels parkeernormen fiets’ en ‘Beleidsregels parkeernormen Auto’ worden binnenkort in concept vastgesteld. Het vaststellen hiervan is een collegebevoegdheid. Wij zullen deze beleidsregels na vaststelling ter informatie naar uw raad sturen, zodat u deze kunt betrekken bij de behandeling van de Parkeervisie en onderliggende modules in uw raad.
In de beleidsregels gaan wij o.a. in op de volgende effecten:

- Uitwerking van rechtens verkregen niveau
- Percentage parkeerplaatsen eigen terrein
- Korting parkeerplaatsen bij inzet op deel- en fietsmobiliteit
- Kwalitatieve eisen parkeervoorzieningen
- Overgangsregeling

Resterende uitwerkingmodules

In de uitwerkingsmodules staat beschreven op welke manier invulling wordt gegeven aan de beleidskaders uit de Parkeervisie, en hoe het parkeerbeleid concreet wordt ingezet.

Parkeren op afstand
Deze e module beschrijft waarom parkeren op afstand nodig is en wat het systeem daadwerkelijk inhoudt. Hierbij zal onderscheid worden gemaakt in type parkeren op afstand, doelgroepen en randvoorwaarden.. Ook zal deze module ingaan op de governance en de verhouding met de markt.

Aanpak parkeren openbare ruimte
De uitwerkingsmodule ‘Parkeren Openbare Ruimte’ brengt in kaart op welke manier parkeerbeleid bijdraagt aan een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte. Hierbij gaat het concreet om de te nemen stappen om parkeerruimte op straat vrij te spelen voor andere functies, zoals lopen, fietsen, spelen, en groen.

Parkeren en toegankelijkheid
Wij willen dat de stad toegankelijk is voor iedereen, ook voor doelgroepen die van een auto of ander vervoersmiddel afhankelijk zijn. De module Parkeren en Toegankelijkheid omschrijft hoe inwoners en bezoekers met een beperkte mobiliteit dichtbij hun bestemming kunnen parkeren, met bijzondere aandacht voor de plekken waar het parkeren (auto en fiets) in de directe omgeving wordt beperkt (bijv. binnenstad). Verder maakt ook digitale toegankelijkheid een onderdeel uit van de module. Voor het opstellen van deze module werken wij samen met o.a. SOLGU.

Fietsparkeren
Fietsparkeren draagt bij aan een duurzaam mobiliteitssysteem en, wanneer goed georganiseerd, een aantrekkelijke openbare ruimte. In de module komen verdere kwantiteits- en kwaliteitseisen om het fietsparkeren goed te organiseren en te stimuleren. Hierbij gaat het om zowel gebouwde voorzieningen als het parkeren op straat. Handhaving van fout geparkeerde fietsen maakt hier ook onderdeel van uit. Voor het opstellen van deze module wordt input opgehaald bij diverse stakeholders, waaronder de Fietsersbond.

Toezeggingen

Ten aanzien van de Parkeervisie zijn in het verleden verschillende toezeggingen gedaan. Over de voortgang van deze toezeggingen willen wij u informeren.

Tijdens de behandeling van het addendum op de Nota Parkeernormen Fiets en Auto in de gemeenteraad op 28 maart 2019 heeft de portefeuillehouder de toezegging gedaan de benutting van parkeergarages te koppelen aan het weghalen van parkeerplekken op straat om hiermee het veroorzaken van parkeerproblemen te voorkomen (19/T110).
In de commissie Stad en Ruimte op 31 oktober 2019 heeft de portefeuillehouder toegezegd de raad te informeren over een parkeerautomatenplan (19/T474). Tijdens de Programmabegroting op 14 november 2019 is door de portefeuillehouder toegezegd te komen met een plan om van parkeerautomaten naar parkeerapp te gaan (19/T522).
Deze toezeggingen werken wij in de uitwerkingsmodule ‘Aanpak parkeren openbare ruimte’ nader uit.

In de commissie Stad en Ruimte van 31 oktober 2019 heeft de portefeuillehouder toegezegd te komen met een voorstel over Parkeren op Afstand (19/474). Bij de behandeling van het Bestemmingsplan Cartesiusweg in de raad van 18 juni 2020 is toegezegd te komen tot een maximale inzet voor het maximaal gebruiken van P&R’s. In de module ‘Parkeren op afstand’ leggen wij onze inspanning vast om te komen tot een maximale inzet (20/T130).

Vervolg

Op dit moment werken wij de modules nader uit. In mei hebben wij hiervoor digitale gesprekken gehouden. Hiervoor hebben wij diverse stakeholders uitgenodigd, maar ook inwoners die hebben ingesproken tijdens de terinzagelegging van de Parkeervisie. Eveneens zetten wij flitspeilingen in om vragen breder uit te zetten onder de inwoners.

Wij werken hard aan het afkrijgen van de uitwerkingsmodules en hanteren een krappe planning. Op basis hiervan denken wij dat we de resterende modules na de zomer van 2021 vrij te kunnen geven voor inspraak. Hierbij voegen we een reactienota waarin we opnemen wat we met de inspraakreacties hebben gedaan. Wij verwachten dat wij u het definitieve voorstel in het eerste kwartaal van 2022 ter besluitvorming kunnen voorleggen.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,