

Bestemmingsplan



Merwedekanaalzone deelgebied 4,
Defensiereterrein, 1e Herziening

Vastgesteld, datum volgt na vaststelling



Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensierterrein, 1e Herziening

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Doelstelling	6
1.3	Ligging en begrenzing plangebied	6
1.4	Vigerende bestemmingsplan	8
1.5	Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2	Relevante beleidskaders	9
2.1	Inleiding	9
2.2	Rijksbeleid	9
2.3	Provinciaal beleid	13
2.4	Gemeentelijk beleid	14
Hoofdstuk 3	Onderzoek en randvoorwaarden	25
3.1	Inleiding	25
3.2	Milieu-effectrapportage	25
3.3	Parkeren en verkeer	26
3.4	Geluidhinder	30
3.5	Externe veiligheid	32
3.6	Luchtkwaliteit	33
3.7	Natuurbescherming	34
3.8	Water	36
3.9	Duurzaamheid en toekomstbestendige energie	38
3.10	Gezondheid	38
3.11	Toegankelijkheid	39
Hoofdstuk 4	Uitvoerbaarheid	41
4.1	Economische uitvoerbaarheid	41
4.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	41
Hoofdstuk 5	Juridische planopzet	43
5.1	Inleiding	43
5.2	Methode van bestemmen	43

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Utrecht is de sterkst groeiende stad van Nederland. Een compacte stad die groeit van 340.000 in 2016 naar 455.000 inwoners in 2040. Utrecht kiest met haar Ruimtelijke Strategie voor gezonde en duurzame binnenstedelijke verdichting. De gemeente Utrecht werkt daarmee aan het realiseren van een gezonde en duurzame stad. Met de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone wordt ingezet op de transformatie van de gehele Merwedekanaalzone naar een hoogwaardig gemengd stedelijk gebied.

In 2005 heeft de gemeenteraad de ontwikkelingsvisie vastgesteld voor de Merwedekanaalzone. Inmiddels is een 'Omgevingsvisie Merwedekanaalzone' opgesteld dat bestaat uit twee fasen: Deel 1 bestaat uit een 'Ruimtelijke Agenda' (2017) en deel 2 bevat de uitwerking (2021). In de Ruimtelijke Agenda zijn de ambities voor de stedelijke ontwikkeling van de Merwedekanaalzone opgenomen. De Omgevingsvisie biedt geen vastomlijnd stedenbouwkundig plan maar geeft het ruimtelijk programmatisch kader voor de verstedelijking.

Als onderdeel van de transformatieopgave is eerder het voormalig Defensieterrein aan de Overste den Oudenlaan en het Geurts- en Laventerrein (hierna Defensieterrein) door de gemeente aangekocht met als doel deze terreinen te ontwikkelen tot een duurzame, gezonde en stedelijke stadswijk. De uitwerking van de ambities van dit deelgebied staan in het Stedenbouwkundig Plan (SP) Defensieterrein Merwedekanaalzone 4 (vastgesteld door het college op 6 maart 2018). De nieuwe stadsbuurt voorziet in een gedifferentieerd stedelijk woonprogramma met appartementen en eengezinswoningen. Het SP bevat de kaders voor de differentiatie van het woonprogramma en het invullen van de duurzaamheidsambities. In dit plan van ontwikkelaar BPD staat hoe de nieuwe woonwijk met 600 woningen (waarvan 120 in de sociale huur en de overige in verschillende prijsklassen koop, eengezinswoningen en -appartementen) eruit komt te zien.

Op 8 februari 2018 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan 'Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein' vastgesteld als juridisch planologisch kader voor de realisering van het SP. Het vigerende bestemmingsplan maakt de realisering van 600 woningen en een beperkt niet-woonprogramma mogelijk met een groene zone langs het Merwedekanaal. Voor de bouw van de eerste fase, bestaande uit 291 woningen, is in 2020 een omgevingsvergunning verleend. De bouw hiervan is in uitvoering. Met uitzondering van de voormalige bedrijfswoningen aan de Overste den Oudenlaan, is het plangebied bouwrijp gemaakt. Deze woningen worden binnenkort gesloopt.

Om het woningprogramma meer in lijn te brengen met de ambities uit het coalitieakkoord en de Omgevingsvisie deel 2 Merwedekanaalzone, heeft onder andere de ontwikkelaar van het gebied voorgesteld om te verdichten op het voormalige Defensieterrein met een aanvullend sociaal en betaalbaar woonprogramma. De gemeente heeft dit verdichtingsvoorstel omarmd. Bovenop de al beoogde 600 woningen (480 koop, 120 sociaal) worden nu 350 extra woningen mogelijk gemaakt (100 sociaal, 100 middeldure huur, en 150 betaalbare koop). Dit hogere woningaantal dient planologisch te worden verankerd in een herziening van het geldende bestemmingsplan. De aanpassing van het programma is mogelijk binnen de kaders en ambities van het SP. Hiervoor is een addendum op het SP opgesteld (zie bijlagen van de toelichting).

Naast een aanpassing van het woningaantal ziet deze partiële herziening ook op een technische aanpassing van de regels. Sinds de doorkoppeling van het stadsverwarmingsnetwerk in 2020 is de Hulpwarmtecentrale (HWC) niet meer in functie en afgewaardeerd naar een Warmte Overdracht Station (WOS). Deze geluidbron is daarmee niet langer van invloed op de planontwikkeling. Om te kunnen starten met de bouw van woningen in de op de verbeelding aangegeven 'milieuzone', wordt de regeling in artikel 13 van de regels aangepast. Bij de ingebruikname van de woningen zal ook de milieuvergunning van de HWC zijn ingetrokken. In verband met deze aanpassing aan de HWC kan ook een deel van de bedrijfsbestemming worden omgezet naar de bestemming Woongebied. De aanpassing van de verbeelding ziet hierop.

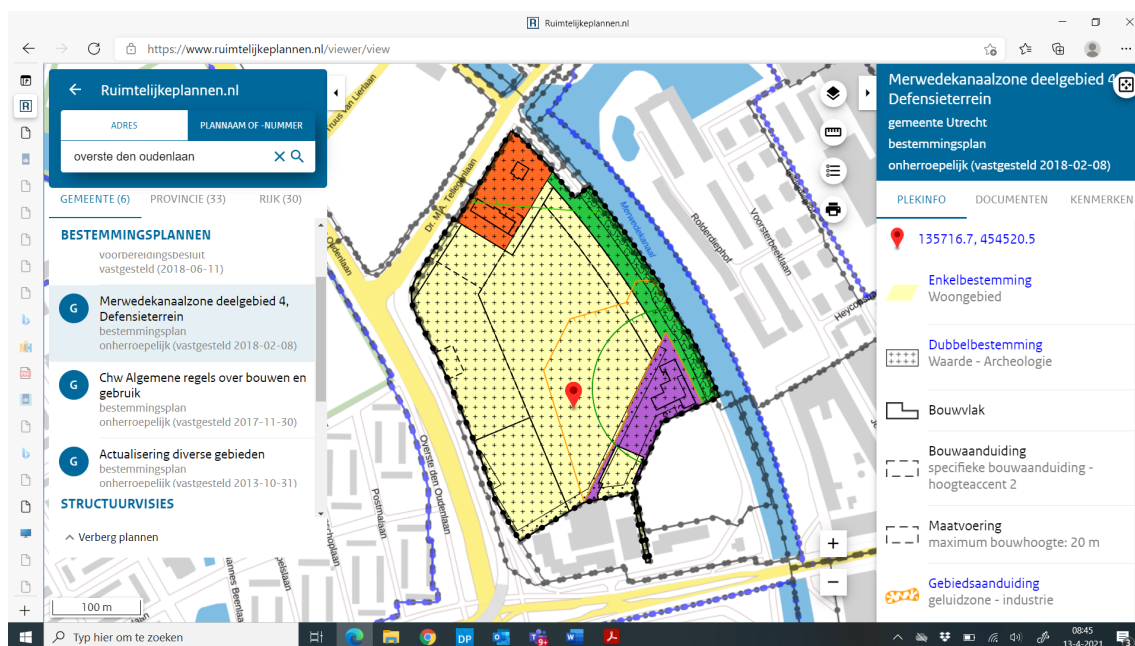
1.2 Doelstelling

De hoofddoelstelling van het bestemmingsplan is de realisering van een duurzame, energiezuinige woonwijk van in totaal 950 woningen planologisch-juridisch mogelijk te maken. De inpassing van de 950 woningen is mogelijk binnen de bouwvlakken en bouwregels van het geldende bestemmingsplan. Deze partiële herziening ziet daarom alleen in hoofdzaak op aanpassing van het woningaantal zoals in de regels van het geldende bestemmingsplan opgenomen. De bestemmingsgrenzen en bouwbepalingen blijven volledig in tact. De parkeernorm die wordt toegepast verandert wel, zodat de verkeersaantrekkende werking niet groter wordt en waarbij aangesloten wordt bij de uitgangspunten van het Mobiliteitsbeleid en de Omgevingsvisie deel 2 van de Merwedekanaalzone (zie hoofdstuk 2 en 3). Daarnaast wordt het bouwen in de milieuzone van de HWC flexibeler gemaakt, en het bouwen van woningen in twee zones ten zuiden van de centrale mogelijk gemaakt, nu deze bedrijfsfunctie is afgewaardeerd. Dit laatste was bij het opstellen van het nu geldende bestemmingsplan al voorzien.

1.3 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen ten zuidwesten van het centrum en het Centraal treinstation. Het is een terrein van circa 7 hectare gelegen langs het Merwedekanaal. De grens van het plangebied wordt globaal gevormd door de Dr. M.A. Tellegenlaan, Overste den Oudenlaan, Kanaalweg en Wilhelminawerf en kantoren aan de Kon. Wilhelminalaan (zie afbeelding hieronder). De plangrens aan de noord en westzijde is bepaald door het bestemmingsplan dat de HOV baan langs een deel van het plangebied mogelijk maakt (bestemmingsplan HOV-baan Transwijk, Kanaleneiland 2016).





Afbeelding ligging plangebied en begrenzing vigerende bestemmingsplan

1.4 Vigerende bestemmingsplan

Binnen het gebied vigeert het bestemmingsplan 'Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensierrein', zoals vastgesteld door de raad op 8 februari 2018. Het plangebied heeft overwegend de bestemming 'Woongebied'. Het Jongeriuscomplex en de hulpwarmtevoorziening van Eneco maken ook onderdeel uit van het bestemmingsplan. De geluidzone en de milieuzone (vanwege laagfrequent geluid) van de warmtevoorziening is op de verbeelding aangegeven. Het park langs het Merwedekanaal heeft de bestemming Groen.

Op de plek van het vroegere defensierrein komt een autoluwe, groene, duurzame stadswijk met 600 energiezuinige woningen. Met veel verschillende architectuur en woningtypen en met veel ruimte voor groen en rustige plekken. Het plan (2018) voorziet in;

- 120 sociale huurwoningen en 480 koopwoningen;
- verschillende woonblokken met een gezamenlijke binnentuin
- een 70 meter hoge woontoren aan de Overste den Oudenlaan
- een toren van maximaal 35 meter hoog aan de kant van het kanaal
- parkeerplekken onder de gebouwen, met elektrische laadpalen
- volop ruimte voor fietsparkeren
- een nieuw park aan het Merwedekanaal
- groene speelplekken.

Het wordt een moderne stadswijk met een variatie aan bewoners. Er wonen hier straks starters, gezinnen en senioren. Met alle voorzieningen van de stad op korte fiets- en loopafstand, nu en in de toekomst. Denk aan een buurtsupermarkt, horeca, huisarts of een sportschool. Zo ontstaat op deze bijzondere plek - pal naast Rijksmonument Villa Jongerius - een eigentijdse stadswijk. De parkzone langs het Merwedekanaal heeft een omvang van ca 1,5 ha. Voor de jongste jeugd (1-6jaar) worden speeltuintjes dicht bij huis ontworpen in de binnentuinen. De oudere jeugd krijgt ruime speelplekken in het park en het energieplein, dit wijkt niet af van het vastgestelde SP en sluit aan bij motie 328 (2021) waarbij gesteld wordt dat doorsnijdingen van de recreatieve ruimte vermeden moeten worden en gefaciliteerd wordt dat kinderen zelfstandig naar buiten kunnen gaan en spelen waarbij sociale controle mogelijk is.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 van de toelichting bevat een verwijzing naar de relevante beleidskaders. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de uitvoerbaarheidsaspecten. Hoofdstuk 4 gaat in op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 5 komt de juridische toelichting op de planregels aan bod.

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders

2.1 Inleiding

De partiële herziening heeft zoals hierboven aangegeven, uitsluitend betrekking op het wijzigen van het aantal toegelaten woningen binnen de geldende bestemming 'Woongebied'. Het onder 1.4 genoemde vigerende bestemmingsplan bevat een uitgebreide weergave van het geldende beleid. Het Stedenbouwkundig Plan voor het gebied is op basis van destijds geldend beleid vastgesteld. Hieronder is een opsomming van nieuw beleid opgenomen, voorzover relevant voor het wijzigen van het aantal woningen.

2.2 Rijksbeleid

2.2.1 Nationale Omgevingsvisie

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie vastgesteld (NOVI). Hierin zijn de kaders van het nieuwe rijksbeleid opgenomen. Deze Omgevingsvisie vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012). De NOVI is een instrument van de nieuwe Omgevingswet en loopt vooruit op de inwerkingtreding van die wet. Vanwege het uitstel van de inwerkingtreding van de Omgevingswet komt de NOVI als structuurvisie uit onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Zodra de Omgevingswet in werking is getreden, zal deze structuurvisie gelden als de Nationale Omgevingsvisie, zoals in de nieuwe wet bedoeld.

In de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) wordt door het Rijk een langetermijnvisie gegeven op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De NOVI bestaat uit een visie, toelichting en uitvoeringsagenda. De combinatie van deze drie documenten zorgt voor een toetsing die leidt tot nationale strategische keuzes en gebiedsgericht maatwerk.

De NOVI beschrijft een toekomstperspectief met de ambities: wat willen we bereiken? Vervolgens worden de 21 nationale belangen in de fysieke leefomgeving en de daaruit voortkomende opgaven beschreven. Die opgaven zijn in feite het verschil tussen de ambitie en de huidige situatie en verwachte ontwikkelingen.

De vier prioriteiten

De Uitvoeringsagenda beschrijft de vier prioriteiten. De opgaven uit de toelichting kunnen veelal niet apart van elkaar worden aangepakt. Als een samenhangende, integrale aanpak nodig is, over de sectoren heen, vraagt dit een andere inzet. De samenhang tussen opgaven manifesteert zich rond vier prioriteiten.

1. Ruimte voor klimaatadaptie en energietransitie
2. Duurzaam economisch groeipotentieel
3. Sterke en gezonde steden en regio's
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied

Drie afwegingsprincipes

Het doel van de Omgevingswet is het bereiken van een balans tussen: '(a) het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit en (b) doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke behoeften'. Beschermen en ontwikkelen sluiten elkaar niet per definitie uit en kunnen elkaar zelfs versterken. Echter beschermen en ontwikkelen gaan niet altijd en overal zonder meer samen en zijn soms echt onverenigbaar. Een optimale balans tussen deze twee vergt steeds een zorgvuldige afweging en prioritering van ongelijksoortige belangen. Om dit afwegingsproces en de omgeving inclusieve benadering richting te geven, is in de NOVI een drietal afwegingsprincipes geformuleerd:

1. Combineren boven enkelvoudig
2. Kenmerken & identiteit
3. Afwentelen voorkomen

Conclusie

Uit de uitwerking van prioriteit 3 volgt dat steden zich duurzaam moeten ontwikkelen, dat het woningaanbod moet aansluiten bij de vraag en dat de voorkeur uitgaat naar verstedelijking binnen bestaand stedelijk gebied. Eén van de beleidskeuzes (beleidskeuze 3.3.) onder prioriteit 3 luidt "Verstedelijking vindt geconcentreerd plaats in de regio, toe te voegen nieuwe woon- en werklocaties worden zorgvuldig en op ruimte- en mobiliteitsefficiënte wijze ingepast. Het woningaanbod in de regio's sluit daarbij aan bij de vraag naar aantallen en typen woningen, woonmilieus en prijsklasse".

Verder worden in de Nationale Omgevingsvisie onder meer de volgende nationale belangen benoemt:

4. Waarborgen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving.

5. Zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoefte.

De opgave bij Nationaal belang 5 is het vergroten van de woningvoorraad in een fijne leefomgeving om te voorzien in de huidige behoefte aan woningen.

Het plangebied

Het Defensierrein is gelegen in het stedelijk gebied van Utrecht. Het deelgebied wordt getransformeerd naar een woongebied. De herontwikkeling van het terrein voorziet onder meer in de realisatie van onder andere 950 woningen. De voorgenomen ontwikkeling draagt bij aan de woonbehoefte binnen de gemeente Utrecht en wordt ook binnen bestaand stedelijk gebied gerealiseerd. Het woningaanbod binnen het plangebied is divers, waardoor voorzien wordt in de behoefte van verschillende woonsegmenten. Met de aanpassing van het aantal woningen worden ook de woningbouwcategorieën aangepast waarbij wordt aangesloten bij de behoefte.

Verder wordt in het geldende bestemmingsplan al aandacht besteed aan de ruimtelijke aspecten en inpassing van het plan zodat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (fysieke leefomgeving) gerealiseerd wordt. De voorgenomen ontwikkeling sluit aan bij prioriteit 3 'Sterke en gezonde steden en regio's' en diverse nationale belangen met bijbehorende opgave(n).

De ontwikkeling van het plangebied past binnen de uitgangspunten van de Nationale Omgevingsvisie.

2.2.2 Besluit ruimtelijke ordening; Ladder voor duurzame verstedelijking

De 'Ladder voor duurzame verstedelijking' is in 2012 vastgelegd als procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het Bro bepaalt dat overheden een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de toelichting van het bestemmingsplan moeten motiveren. Op 1 juli 2017 is het Bro gewijzigd, waarbij een nieuwe laddersystematiek geldt.

Het doel van de motivering op grond van de Ladder is een zorgvuldige afweging bij ruimtelijke besluiten die zorgt voor zuinig ruimtegebruik en tegengaan van overprogrammering en leegstand. Het besluit voldoet hiermee aan een goede ruimtelijke ordening. De toetsing aan de Ladder kan bij het opnemen van uitwerkingsplichten en wijzigingsbevoegdheden in het bestemmingsplan, doorschuiven naar de fase van de vaststelling van het uitwerkings- of wijzigingsplan.

Een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt moet een motivering bevatten van de behoefte aan die ontwikkeling. Wanneer het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied moet het bestemmingsplan een motivering bevatten waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien. De Ladder is kaderstellend voor alle juridisch verbindende ruimtelijke besluiten van de decentrale overheden, waaronder de bestemmingsplannen van de gemeente Utrecht.

Beschrijving behoefte

De behoefte is kort gezegd het saldo van de aantoonbare vraag naar de voorgenomen ontwikkeling verminderd met het aanbod in planologische besluiten, ook als het feitelijk nog niet is gerealiseerd. De Ladder bepaalt niet voor welk gebied de behoefte in beeld moet worden gebracht. De uitkomst van de beoordeling van de behoefte moet in de plantoelichting worden vermeld. Naast een kwantitatieve beoordeling vindt ook een kwalitatieve beoordeling plaats.

Beschrijving behoefte buiten het bestaand stedelijk gebied

Wanneer de beoogde ontwikkeling niet kan plaatsvinden binnen het stedelijk gebied door bijvoorbeeld het toepassen van een andere bestemming van een gebied, herstructurering van bestaande terreinen of door transformatie van bestaande gebouwen of gebieden moet een

motivering worden opgenomen waarom dit niet mogelijk is. Het bestaande stedelijk gebied kan worden gedefinieerd als het bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, en de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur. De provincie Utrecht heeft in de Omgevingsvisie en de Interim Omgevingsverordening de afbakening van het bestaand stedelijk gebied vastgelegd.

Gebiedsontwikkeling per regio (betekenis voor Utrecht)

Het kabinet heeft voor 9 regio's in Nederland opgaven van nationaal belang uitgewerkt. Het gaat hierbij om doelen die voor Rijk en regio van belang zijn. Voor Utrecht geldt daarbij dat Utrecht belangrijk is als het gaat om de verbinding van autowegen, spoorwegen en vaarwegen. Station Utrecht Centraal heeft daarbij een centrale rol. Ook speelt de regio Utrecht een belangrijke rol bij de verdere ontwikkeling van de topsector Life Sciences.

De populariteit van steden neemt toe en die van Utrecht in het bijzonder. Utrecht groeit en we willen die groei vooral faciliteren door inbreiding. Belangrijke nieuwe woningbouwlocaties in de stad die daar - naast Leidsche Rijn - aan moeten bijdragen zijn het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone (zie ook gemeentelijk beleid). Het efficiënt benutten van die locaties, onder andere door daar vaker de hoogte in te gaan, zien we als kans. We geven deze gebieden als het ware terug aan de stad. Elders in de stad ontstaat daardoor ruimte om bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren en in mindere mate stedelijke productiedoelstellingen. We verbreden het palet aan keuzemogelijkheden voor Utrechters en bezoekers van de stad.

In 2018 is in opdracht van de regio U10 en de provincie Utrecht een regionaal onderzoek uitgevoerd waarbij een inschatting is gemaakt van de woningbehoefte voor de regio Utrecht (U16). Voor de periode 2017-2040 is voor de U16 een huishoudengroei geprognostiseerd van 90.000 en er wordt uitgegaan dat er 14.000 woningen vervangen moeten worden na sloop. In de periode van 2017 tot 2040 moeten er dus 104.000 woningen worden bijgebouwd in de regio Utrecht (16 gemeenten) om het bestaande tekort niet verder op te laten lopen. Hiervan zijn er 60.000 woningen voor de stad Utrecht.

Behoeftte vanuit bevolkingsgroei > Utrecht groeit door naar 400.000 inwoners rond 2030

De bevolking van Utrecht is de afgelopen jaren fors toegenomen, een groei die ook in de komende jaren gestaag doorzet. De voorspelde groei zien we als kans om kwaliteit aan de stad toe te voegen. We moeten daarbij niet vergeten dat de ontwikkeling van Lunetten, Leidsche Rijn en de samenvoeging met Vleuten-De Meern de belangrijkste factoren zijn die de afgelopen 50 jaar tot de groei van de bevolking hebben geleid. Ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal is de omvang van de bevolking afgenomen door gezinsverdunding en door het groeikernenbeleid. Door de toenemende populariteit van de stad is daar inmiddels weer een kentering in gekomen, maar de omvang van de bevolking in dat deel van Utrecht is nog lang niet op het niveau van 1970. We veronderstellen een verband tussen de economische ontwikkeling en de woningvraag. Om die ontwikkeling te kunnen faciliteren is het noodzakelijk op de woningmarkt perspectieven te bieden aan hoger opgeleiden die zich na hun studieblijvend in Utrecht willen vestigen, maar ook aan werknemers in lager betaalde functies, bijvoorbeeld in de dienstverlenende sectoren en de logistiek (Lage Weide). De (blijvende) druk op de woningmarkt leidt daardoor zowel tot een toenemende vraag naar centrumstedelijke woningbouw voor met name hoger opgeleiden als tot een blijvende vraag naar goedkopere woningen voor (startende) gezinnen op plekken buiten het centrum.

De doorstroom uit de Maatschappelijke Opvang én het stijgende aantal statushouders als gevolg van de vluchtelingeninstroom zorgt wel voor extra druk op de sociale woningbouw en vraagt, gezien de aard van de problematiek, een aparte benadering binnen de totale woningvraag. De druk op de woningmarkt is ook af te lezen aan de stijgende prijzen. Een groter deel van de woningvoorraad dreigt onbetaalbaar te worden voor mensen met een lager inkomen. Dat werkt verdere segregatie in de hand.

De aantrekkelijkheid van Utrecht, gecombineerd met de snelle groei van de stad, zorgen voor uitdagingen in het optimaal gebruik van de ruimte voor diverse functies (zoals wonen, maatschappelijke voorzieningen, kantoren, horeca, sport, etc.). De totaalvisie op wonen, werken en verblijven in Utrecht wordt uitgewerkt in de actualisering van de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU).

Specifiek voor de Utrechtse woningmarkt zien wij de volgende uitdagingen:

- de druk op de woningmarkt is groot. Vraag en aanbod lopen uiteen. De prijzen voor koop- en huurwoningen stijgen en zijn gemiddeld hoger dan in de rest van het land. Voor steeds meer mensen is een (andere) woning in Utrecht niet (meer) bereikbaar. Vooral de middeninkomens raken in de knel;
- de zoek- en wachttijd voor een sociale huurwoning loopt op en de doorstroming stagneert door een gebrek aan passend aanbod;

- we zien de verschillen tussen wijken met een eenzijdige goedkope woningvoorraad en wijken met een gemengde woningvoorraad toenemen. Op een aantal plekken in de stad komen de leefbaarheid en veerkracht van de wijk onder druk te staan;
- de meeste mensen kunnen gelukkig zelf voorzien in hun woonruimte. Toch zijn er groepen die dit (tijdelijk) niet kunnen. Het aanbod van geschikte woningen voor mensen met behoefte aan zorg of ondersteuning is schaars en niet evenredig verdeeld over de stad. We zien een opgave voor passende huisvesting voor ouderen. Wat ook kan bijdragen aan het op gang brengen van doorstroming;
- we zien groepen initiatiefnemers en bewoners die woonconcepten willen ontwikkelen waar de huidige markt onvoldoende in voorziet, en die bijdragen aan een leefbare buurt.

De uitdagingen op de Utrechtse woningmarkt zijn dus fors. De Woonvisie 'Utrecht beter in balans' (zie gemeentelijk beleid) geeft een analyse van deze uitdagingen. Het is duidelijk dat we veel nieuwe woningen nodig hebben. We willen een evenwichtige verdeling van (inkomens)groepen over de wijken. Om tegemoet te komen aan de uitdagingen heeft de gemeente met de partners in de volkshuisvesting in de stad afspraken gemaakt en vastgelegd in het Stadsakkoord Wonen. Daarin zijn de volgende speerpunten vastgelegd:

1. Langdurig hoog bouwtempo: We verhogen het bouwtempo en houden dit tempo langdurig vast. We gaan uit van een planvoorraad van 48.000 woningen voor de jaren 2019-2040. Er is echter een woningbouwbehoefte van 104.000 in de regio Utrecht, waarvan 60.000 in de stad Utrecht. We voegen in alle segmenten woningen toe, vooral daar waar het tekort groot is.
2. Inhaalslag middensegment en groei sociale voorraad: We willen een forse inhaalslag maken in het middensegment en brengen de sociale huurvoorraad op peil. In de Woonvisie 'Utrecht beter in balans' formuleert de gemeente Utrecht haar ambitie om in 2040 een woningvoorraad te hebben met 35% sociale huurwoningen (incl. zelfstandige studentenhuysvesting) en 25% woningen in het middensegment.
3. Gemengde wijken: We streven naar gemengde, leefbare wijken waar mensen prettig en gezond kunnen (samen)leven. We doen dat samen met bewoners, waarbij we aansluiten bij de vernieuwing van het participatiebeleid. We benutten waar mogelijk bewoners(groepen) voor de kwaliteit van wonen en voorzieningen in de buurt. We gebruiken de versnelde groei van de woningvoorraad om kwaliteit toe te voegen. We zorgen voor betere menging van verschillende woningsegmenten in de wijken.
4. Doorstroming: We willen meer balans brengen in vraag en aanbod en de bestaande mismatch in de woningvoorraad aanpakken. We brengen verhuisketens op gang zodat huishoudens kunnen doorstromen naar een passende woning en de schaarse woningvoorraad beter wordt verdeeld.
5. Een (t)huis voor iedereen Nieuwe woonconcepten kunnen kansen bieden aan tal van doelgroepen om te wonen en leven op een manier die bij hen past. Wij staan open voor initiatieven van bewoners en voor nieuwe woonconcepten die bijdragen aan een woningmarkt in balans. Ook willen we sociaal kwetsbare Utrechters die niet zelfstandig een woning kunnen vinden aan een (t)huis helpen.

Op basis van het bovenstaande kan de conclusie getrokken worden dat er in Utrecht grote behoefte is aan een plek waar wonen, bedrijvigheid en voorzieningen een plaats kunnen krijgen.

Uit het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR) 2019 blijkt dat de stad Utrecht een binnenstedelijke planvoorraad heeft van ongeveer 48.000 woningen die opleveren in de periode 2019-2040, bestaande uit zowel harde als zachte plannen. Dit omvat alle plannen van diverse initiatiefnemers. Deze planvoorraad is dynamisch omdat er door het jaar heen veel nieuwe initiatieven voor woningbouw komen en er ook projecten worden opgeleverd.

De analyse van het MPR maakt duidelijk dat er – gelet op de ambities voor de verdeling van de woningvoorraad in 2040 – voor zowel de sociale huur als het middensegment een urgente opgave ligt. Met de bouwproductie 2019-2021 is op korte termijn een zeer forse inspanning nodig in het middensegment, gelet op de teruglopende jaarlijkse productie in dat segment.

Conclusie

In de Merwedekanaalzone kunnen, naar verwachting en bij het nemen van de nodige maatregelen op termijn 10.000 woningen gebouwd worden. De Merwedekanaalzone mikt op een brede doelgroep aan bewoners, gebruikers en bezoekers. We spannen ons in om de Merwedekanaalzone aantrekkelijk te maken voor alle leefstijlen. Dat doen we door aandacht te besteden aan het ontwerp van de gebouwen en woningen, de kwaliteit van de buitenruimte en het aanbod van voorzieningen in de nieuwe wijk. Het programma voor het plangebied (deelgebied 4) omvat 950 woningen; 220 woningen in de sociale huur, 100 woningen in de middeldure huur, 150 betaalbare koopwoningen, en 480 koopwoningen.

De verwachting is dat het gebied in eerste instantie vooral bewoners zal trekken die bewust voor

het nieuwe stedelijk leven kiezen. Wonen in de stad in een levendige, groene en autovrije omgeving, met wel de mogelijkheid om auto's en fietsen te delen.

Met de - al in gang gezette planontwikkeling in verschillende categorieën - wordt een bijdrage geleverd aan de behoefte aan woningen in Utrecht waarmee aan de Ladder voor Duurzame verstedelijking wordt voldaan. Door aanpassing van de woningbouwcategorieën (toevoeging van 100 sociaal, 100 middeldure huur, en 150 betaalbare koopwoningen) wordt beter aansloten bij de Woonvisie en het stadsakkoord.

2.3 Provinciaal beleid

2.3.1 Omgevingsvisie en interim Omgevingsverordening

Omgevingsvisie

De provincie Utrecht werkt vanaf 1 april 2021 met de Omgevingsvisie en interim Omgevingsverordening. Deze zijn op 10 maart 2021 vastgesteld door Provinciale Staten. In de Omgevingsvisie staat hoe de provincie zich wil voorbereiden op de toekomst, gezien alle ontwikkelingen die op haar afkomen en die ruimte vragen in de provincie, zoals bijvoorbeeld de bevolkingsgroei en het opwekken van duurzame energie. In de (interim) Omgevingsverordening staan de juridische regels die bij de Omgevingsvisie horen.

Met zeven beleidsthema's geeft de provincie richting aan de ontwikkeling en de bescherming van de gezonde en veilige leefomgeving. In 2050 hebben wij een inclusieve en circulaire provincie Utrecht:

- waarin stad en land gezond zijn;
- die klimaatbestendig en waterrobuust is;
- waarin duurzame energie een plek heeft;
- met vitale steden en dorpen;
- die duurzaam, gezond en veilig bereikbaar is;
- met een levend landschap, erfgoed en cultuur;
- die een toekomstbestendige natuur en landbouw heeft.

Deze zeven thema's vragen om een brede blik. Ze staan niet op zichzelf, maar kennen samenhang en relaties in boven- en ondergrond. Deze worden gezien vanuit het algemene belang, de integrale aanpak en de lange termijn. De zeven thema's zorgen gezamenlijk voor integrale, toekomstgerichte oplossingen voor onze opgaven waarmee de Utrechtse kwaliteiten per saldo worden behouden of versterkt. Dit wordt bereikt door nieuwe ontwikkelingen te combineren en te concentreren, zorgvuldig om te gaan met de schaarse ruimte en kwaliteiten en door ontwerp en innovatie te stimuleren. Al deze thema's zijn in verband te brengen met het streven naar een duurzame, circulaire en in alle opzichten gezonde en vitale provincie.

Voor wat betreft vitale steden en dorpen geldt dat de provincie er in algemene zin voor kiest om de ruimtevraag voor wonen en werken op een duurzame wijze te accommoderen via binnenstedelijke en binnendorpse ontwikkeling. En met aandacht voor bereikbaarheid, klimaatadaptatie, energietransitie, gezondheid en inclusiviteit. Een aantal locaties biedt kansen. Deze zijn benoemd als prioritaire locatie voor grootschalige integrale ontwikkeling wonen en werken rondom knooppunten. Het gaat om de locaties Utrecht Leidsche Rijn, Utrecht Centraal Station (Beurskwartier/ Lombokplein en Merwedekanaalzone), Utrecht Lunetten-Koningsweg, Utrecht Science Park/ Rijnsweerd en Amersfoort Centraal Station (Langs Eem en Spoor).

Om het wonen in onze provincie voor iedereen betaalbaar te houden, wil de provincie dat ten minste de helft van de nieuw te bouwen woningen behoort tot het sociale of middeldure segment. Naast de omvangrijke opgave krijgen kleinere steden en dorpen zo mogelijk passende ontwikkelruimte om te bouwen ten behoeve van lokale vitaliteit.

Als gevolg van demografische en economische ontwikkelingen is er sprake van een toename van de mobiliteit. De Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse laat zien dat zes van de 11 nationale urgente capaciteitsproblemen (weg en spoor) in 2040 zich in de provincie Utrecht voordoen. Ook op de fietspaden en in de tram en de bus wordt het drukker. Het bestaande infrastructuurnetwerk kan de groei niet opvangen. In onze provincie is de ruimte beperkt. Dit vraagt om een mobiliteitssysteem dat efficiënt met ruimte omgaat en in samenhang met de keuze voor nieuwe woon- en werklocaties wordt ontwikkeld.

De provincie beziet bereikbaarheid in samenhang met wonen, werken, voorzieningen, duurzaamheid, gezondheid en veiligheid. Daarbij zetten we in op knooppuntontwikkeling om overstap tussen vervoerwijzen mogelijk te maken en het OV- en fietsgebruik te stimuleren. Al dan niet in combinatie met nieuwe parkeervoorzieningen. We zien verdere ontwikkelingsmogelijkheden bij de twee belangrijkste multimodale knooppunten in de provincie Utrecht: Utrecht Centraal Station en Amersfoort Centraal Station. Door verschillende vervoerswijzen beter op elkaar te laten

aansluiten, wil de provincie bereiken dat men straks naadloos kan overstappen van de ene naar de andere vervoerswijze en zorgeloos kan reizen. De fiets is een schone wijze van vervoer, bevordert de gezondheid en vervult een belangrijke functie voor korte afstanden en in het voor- en natransport.

De provinciale ambitie is om in 2050 een CO2-neutrale provincie te zijn. Daartoe stimuleren wij allereerst energiebesparing. Elektriciteit en warmte halen we uit duurzame energiebronnen als wind, zon, bodem, water en biomassa. Nieuwe technieken voor duurzame energieopwekking faciliteren wij als ze minder impact op onze leefomgeving hebben. Voor deze technieken bieden we ruimte voor experimenten, mits het gezond en veilig is.

Interim Omgevingsverordening

Hoofdstuk 2 en verder van de verordening bevatten instructieregels voor onder andere bestemmingsplannen. Deze instructieregels hebben betrekking op verschillende thema's zoals water, ondergrond en bodem, bereikbaarheid en mobiliteit, energie, wonen en recreëren. Gemeenten moeten deze instructieregels in acht nemen bij het opstellen van bestemmingsplannen.

Voor wat betreft mobiliteit geldt dat het bestemmingsplan een beschrijving moet geven van het aantal verplaatsingen en de wijze van ontsluiting voor verschillende vervoerwijzen. Voor woningen geldt dat de woningbouw moet passen binnen het door Gedeputeerde Staten vast te stellen programma Wonen en werken, en dat de woningbouw niet mag leiden tot extra bodemdaling.

Conclusie

Met de ontwikkeling van het plangebied wordt een bijdrage geleverd aan de provinciale ambities. Het plangebied ligt in het stedelijk gebied en is als onderdeel van de Merwedekanaalzone een van de prioritaire locaties voor grootschalige ontwikkelingen. Een groot deel van het totale woningbouwprogramma betreft het sociale of middeldure segment. De nu beoogde toevoeging van 350 woningen omvat 100% sociaal- en middensegment. In het plangebied wordt voorzien in maatwerk voor het mobiliteitssysteem, waarbij ruimte wordt gegeven aan fietsen, lopen en het OV. De woningen in de vervolgfases worden op WKO en warmtenet aangesloten, en er worden zonnepanelen gebruikt op daken. Voor het deel van het programma dat al in uitvoering is, is aanvullend PV (zonne-energie) op afstand gecontracteerd bij Eneco. Van bodemdaling is geen sprake met deze ontwikkeling.

2.4 Gemeentelijk beleid

2.4.1 Coalitieakkoord 'Utrecht ruimte voor iedereen'

Op 1 juni 2018 is het coalitieakkoord 2018-2022 'Utrecht: ruimte voor iedereen' verschenen. Het coalitieakkoord bestaat uit drie onderdelen:

- **Plaats voor iedereen**

Het eerste deel van het akkoord bevat verschillende maatregelen op het gebied van onderwijs, economie, werk, sport, welzijn, zorg en veiligheid. Samen met inwoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en vrijwilligers maken we van Utrecht een plaats voor iedereen.

- **Gezonde groei voor iedereen**

Het tweede deel van het akkoord bevat maatregelen over wonen, mobiliteit, nieuwe energie en een gezonde omgeving om in te leven. We vinden dat er voor iedereen ruimte moet zijn om in Utrecht te wonen en dat Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar moet blijven. Ook willen we graag koploper zijn in de verandering naar een duurzame energievoorziening en economie.

- **De kracht van iedereen**

Het derde deel van het akkoord gaat over hoe we de genoemde doelen willen bereiken, samen met Utrechters en andere betrokkenen.

Om te komen tot gezonde groei voor iedereen worden onder andere de volgende maatregelen genomen:

- samen met marktpartijen maken we vanaf het begin van deze collegeperiode afspraken over het verhogen van het tempo in gebiedsontwikkelingen in alle woningcategorieën;
- we streven er naar dat in 2040 in Utrecht 35% van de woningvoorraad behoort tot de sociale voorraad en 25% tot de middencategorie;
- bij nieuwe ontwikkelingen zijn groen, een hoogwaardige en toegankelijke openbare ruimte en circulaire bouw belangrijk. We bevorderen klimaatadaptatie bijvoorbeeld via verticale bossen (hoogbouw), groene gevels en het voorkomen van verstening;
- één van de manieren om ruimte te maken voor een goede openbare ruimte is meer focussen op

hoogbouw;

- dierenwelzijn heeft onze zorg. Bij bouwen houden we rekening met stadsvogels en vleermuizen. Daarnaast hebben we oog voor het beschermen van inheemse soorten.

Utrecht wil zo snel mogelijk klimaatneutraal zijn. Hierbij is het belangrijk om de groei van de stad en de daarmee gepaard gaande ruimtelijke ontwikkelingen te koppelen aan de energietransitie en daarvoor worden onder meer de volgende stappen genomen:

- in 2025 ligt op 20% van de Utrechtse daken zonnepanelen;
- alle nieuwbouwwoningen zijn aardgasvrij en minimaal energieneutraal. We nemen duidelijke duurzaamheidseisen op in tenders voor gebiedsontwikkelingen en stimuleren circulaire bouw;
- (kleinschalige) initiatieven op het gebied van warmte-koudeopslag worden aangemoedigd.

Plangebied

Met het verhogen van het aantal woningen in het plangebied is ook gekozen voor een andere mix van woningen;

220 sociale huur	23%
100 middeldure huur	10,6% (actieplan middenhuur)
150 betaalbare koop	15,8% (NHG-grens)
480 (dure) koop	50,6%

Daarmee wordt het oorspronkelijke programma van 80% dure koop en 20% sociaal, aangepast naar meer betaalbare categorieën en komt daarmee meer in lijn met het coalitieakkoord en de Woonvisie. Het aanvullend programma bestaat uit 28,6% sociaal en 61,4% betaalbaar/middencategorie.

Conclusie

Het plan voorziet in een binnenstedelijke ontwikkeling waarbij met deze herziening van het bestemmingsplan meer ruimte wordt gegeven aan het aandeel sociale woningen. Het plan heeft een hoge ambitie op het gebied van duurzaamheid, natuurinclusief bouwen en gezonde verstedelijking en sluit daarom aan bij het coalitieakkoord.

2.4.2 Omgevingsvisie Utrecht

In de omgevingsvisie staat wat het gemeentelijke beleid is voor de 'fysieke leefomgeving'. Dit is de omgeving waarin we wonen, werken en recreëren. De ondergrond, de lucht en het water maken deel uit van de leefomgeving, maar ook de gebouwen, bestrating en planten. De omgevingsvisie bevat drie niveaus:

1. De koers: het beleid voor de lange termijn.
Utrecht kiest voor een gezonde groei als koers voor de lange termijn. Utrecht groeit van een gemeente met 340.000 inwoners in 2016 naar ongeveer 455.000 inwoners in 2040. Daarom bouwen we de komende jaren duizenden woningen. Bij het bouwen van nieuwe woningen staan gezondheid, leefbaarheid en duurzaamheid voorop. De gemeente wil de woningen binnen het stedelijk gebied bouwen en daarbij flink investeren in de openbare ruimte en voorzieningen.
2. Thematisch beleid: het gemeentelijke beleid over een bepaald onderwerp.
Het thematisch beleid, ook wel sectoraal beleid genoemd, beziet een bepaald aspect van de fysieke leefomgeving, bijvoorbeeld geluidhinder, verkeer of bodemkwaliteit. Deze aspecten vertegenwoordigen een belang dat door het gemeentebestuur wordt meegewogen, als het bestuur een besluit neemt over een activiteit die invloed kan hebben op de fysieke leefomgeving. Bij het bouwen van een nieuwe woonwijk, onderzoekt de gemeente of dat wel kan gezien de geluidhinder rond die woonwijk, of het verkeer wel goed afgewikkeld kan worden en of de bodemgesteldheid het bouwen van woningen toelaat. De uitkomst van dat onderzoek kan bijvoorbeeld zijn dat de gemeente het bouwen niet gaat toestaan of onder bepaalde voorwaarden.
3. Gebiedsbeleid: beleid dat alleen in een bepaald gebied geldt.
In gebiedsbeleid staat wat de gemeente in een gebied, wijk of buurt wil. De koers en het thematische beleid worden vertaald in beleid voor dat gebied, voor zover dat mogelijk is. Uit het gebiedsbeleid kan afgeleid worden welke veranderingen de gemeente wil toestaan en welke waarden in het gebied behouden moeten blijven.

De omgevingsvisie is digitaal te raadplegen via:
www.utrecht.nl/bestuur-en-organisatie/beleid/omgevingsvisie/.

2.4.2.1 De koers: Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU)

Het ruimtelijke beleid voor de langere termijn is vastgesteld in de Ruimtelijke Strategie 2040 'Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad' (hierna: RSU 2040). De RSU 2040 is één van de koersdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht. Daarmee maakt de RSU 2040 deel uit van één van de instrumenten van de Omgevingswet, die op 1 juli 2022 in werking treedt. Dat betekent dat de ambities uit de RSU 2040 doorwerken in de regels die vanaf 1 juli 2022 in het omgevingsplan zullen worden vastgelegd. De RSU 2040 is op 15 juli 2021 vastgesteld en bevat uitgangspunten voor een gezonde groei en ontwikkeling van de stad in 2040. In de strategie verbinden we belangrijke thema's met elkaar, zoals mobiliteit, economie, voorzieningen, wonen, energie, groen, sport en ontspanning en werk. Ook is beschreven hoe Utrecht zich kan ontwikkelen tot tien-minutenstad. Daarmee zorgt de gemeente ervoor dat de groei van het aantal inwoners en woningen in balans blijft met een toename van groen in de stad, met een groei van banen en voorzieningen, met een passende infrastructuur voor verkeer en vervoer en met de ambities op basis van de energietransitie.

Om bij de groei de specifieke kwaliteiten van de stad te behouden, kiezen we ervoor een stad te zijn waarin alle belangrijke functies voor dagelijks gebruik dichtbij de woon- en werkomgeving te vinden zijn: Utrecht, de tien-minutenstad. Daarbij zijn twee hoofdstructuren leidend voor het ordenen van de nieuwe plekken in de stad, namelijk de groenstructuur en de mobiliteitsstructuur. Groen, landschap en water in en rond de stad zijn een voorwaarde voor gezonde stedelijke ontwikkeling, voor groenbeleving en recreatie, maar ook voor bijvoorbeeld klimaatadaptatie en biodiversiteit. Daarmee wordt de bestaande stad ook versterkt. Er worden functies toegevoegd en de kwaliteit van de stad wordt verbeterd.

We maken de keuze om de groei van de stad op een aantal plekken in de stad te concentreren, waar hoge bouwvolumes worden gerealiseerd. Daarmee verandert Utrecht van een stad met één centrum naar een stad met meerdere centra. Op deze nieuwe knooppunten komen veel verschillende stedelijke functies samen: een mix van wonen, werken, voorzieningen en groen. Hierdoor beperkt de gemeente ook de groei van het aantal vervoersbewegingen.

De Merwedekanaalzone, het Jaarbeursterrein en Leidsche Rijn zijn gebieden waar komende jaren veel gebouwd wordt. Maar er wordt ook gebouwd op kleinere plekken, zoals bij de 2e Daalsedijk en het Kruisvaartterrein. Ook in de binnenstad, het stationsgebied, het Utrecht Science Park, Leidsche Rijn Centrum en Papendorp is ruimte voor extra woningen, winkels en bedrijven. En voor cultuur en maatschappelijke instellingen.

Omdat er met de ambities van de RSU 2040 veel geld gemoeid gaat, is in de RSU 2040 ook een investeringsstrategie opgenomen. Daarnaast is een uitvoeringsstrategie opgesteld, waarin staat welke ontwikkelingen als eerste plaatsvinden en in welke tijdsvolgorde de stad zich tot 2040 ontwikkelt. Ook heeft de gemeenteraad op 12 maart 2020 het koersdocument Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen vastgesteld. Hierin staan de ontwikkelopgaven voor scholen, sportplekken en andere maatschappelijke voorzieningen. Het document Gezondheid voor iedereen, volksgezondheidsbeleid 2019-2023 is ook onderdeel van de koers.

Conclusie Koers

De beoogde uitbreiding van de ontwikkeling met 350 woningen van 600 naar 950 woningen op het defensieterrein past binnen de beleidsvisie uit het RSU, waarin het plangebied als onderdeel van de Merwedekanaalzone is aangewezen als prioritair verstedelijkingsgebied. Het plan levert een bijdrage aan de beoogde inbreiding, duurzaamheid, gezondheid en intensief ruimtegebruik en past daarmee in de RSU. Met prioriteit wordt ingezet op de ontwikkeling van het Stationsgebied, de Merwedekanaalzone, Utrecht Science Park en Leidsche Rijn.

2.4.2.2 Thematisch beleid

2.4.2.2.1 Wonen

Woonvisie Utrecht beter in balans

De woonvisie Utrecht beter in balans is op 18 juli 2019 vastgesteld door de gemeenteraad. In de woonvisie zijn de punten van het collegeakkoord verwerkt. Daarin streven we naar goede betaalbare duurzame woningen in gemengde wijken. De horizon voor de visie op de Utrechtse woningmarkt is 2040. Onze ambities vragen meerjarige inzet en meervoudig sturen. Vanuit die visie en aanpak zijn voor de korte termijn vijf speerpunten en bijbehorende activiteiten benoemd en uitgewerkt die we volgen en zo nodig tussentijds bijstellen. Voor de komende jaren zijn dat:

- Versnellen en (langdurig) verhogen bouwproductie;
We benutten de groei van onze stad om onze partners te stimuleren de bouwproductie hoog te houden om aan te sluiten op de gezamenlijke ambities. Daarmee werken we naar

- streefpercentages voor de lange termijn.
- Meer gemengde wijken;
De Utrechtse wijken krijgen meer een mix van woonsegmenten waar sociale huur tot duurdere koopwoningen zijn te vinden.
- Doorstroming;
Gemengde projecten, verhuisketens en toename van kwalitatief goede woningen in de middencategorie zorgen voor een betere doorstroming.
- Een (t)huis voor iedereen;
We streven naar een passend woningaanbod binnen een redelijke termijn voor alles (toekomstige) inwoners van Utrecht, ook voor de mensen die daar (tijdelijk) zelf niet in kunnen voorzien.
- Duurzaamheid en toekomstbestendigheid;
We bouwen aan een duurzamere woningvoorraad en richten ons op thema's als energieneutraliteit en terugdringing gasaansluitingen.

Huisvestingsbeleid, woningvormingen omzetting

Het beleid voor het omzetten, onttrekken, samenvoegen, woningvormen en kadastraal splitsen van woningen is per 1 juli 2019 gewijzigd met de inwerkingtreding van de nieuwe Huisvestingsverordening Regio Utrecht 2019, gemeente Utrecht en de uitwerking hiervan in de beleidsregels 'Wijziging samenstelling van de woonruimtevoorraad (woningsplitsen en omzetten) gemeente Utrecht'. Omdat er in Utrecht schaarste is in alle segmenten van de woningvoorraad en daarnaast de leefbaarheid in alle wijken onder druk staat, heeft de gemeenteraad met de nieuwe Huisvestingsverordening de gehele woningvoorraad als vergunningplichtig aangewezen.

Omdat is gebleken dat ongereguleerde omzetting en vorming van woningen kan leiden tot een aantasting van het woon- en leefklimaat, wordt daarnaast in lijn van het bestemmingsplan 'Chw Algemene regels voor bouwen en gebruik' in alle bestemmingsplannen een regeling opgenomen voor omzetting en woningvorming. In verband met een goede ruimtelijke ordening worden regels gesteld die zien op een goede kwaliteit van het woon- en leefklimaat. Deze regels werken aanvullend op het Bouwbesluit, waarin veiligheid en gezondheid geregeld zijn en op de Huisvestingsverordening 2019 die gericht is op het beheer van een goede woningvoorraad.

De beleidsregels 'Wijziging samenstelling van de woonruimtevoorraad (woningsplitsen en omzetten) gemeente Utrecht' zien onder meer op het beoordelen van de gevolgen voor het woon- en leefklimaat. In de beleidsregels zijn eisen opgenomen over de minimale omvang van woningen en is de verplichting opgenomen om de gevolgen van extra woningen of bewoners voor de bestaande situatie in beeld te brengen. De bestemmingsregeling kan daarom nauw aansluiten bij de wijze waarop het beleid over omzetting en woningvorming is neergelegd in die beleidsregels.

Beleidskader Particuliere Vakantieverhuur (2018)

Op 8 maart 2018 heeft de gemeenteraad voor het tijdelijk verhuren van een woning aan toeristen het beleidskader Particuliere Vakantieverhuur vastgesteld. Het faciliteren van de groeiende behoefte aan tijdelijk verblijf van toeristen en andere doelgroepen in Utrecht is goed voor de Utrechtse economie en werkgelegenheid en past binnen de visie die we in de Ruimtelijke Strategie Utrecht hebben vastgelegd. Wel is het belangrijk dat hier grenzen aan worden gesteld om te voorkomen dat door de toename van de vraag naar en het aanbod van tijdelijk verblijf in Utrecht andere belangen onder druk komen te staan. Ten behoeve van de kleinschaligheid, veiligheid, gelijk speelveld en het voorkomen van klachten wordt de verhuur van een woning aan toeristen alleen onder voorwaarden toegestaan. Deze staan in de beleidsregels Particuliere Vakantieverhuur.

2.4.2.2.2 Natuur

Nota Utrechtse soortenlijst (2018)

Op 7 juni 2018 heeft de gemeenteraad de Nota Utrechtse soortenlijst vastgesteld, ter bescherming en stimulering van de voor Utrecht belangrijke plant- en diersoorten en daarmee ter bevordering van de biodiversiteit in de stad. Onder de bescherming vallen 5 vogelsoorten, 3 vissoorten, 6 soorten wilde bijen, 40 plantensoorten en 10 paddenstoelsoorten. De Utrechtse soortenlijst wordt meegewogen bij de voorbereiding van gemeentelijke ruimtelijke plannen. Bij een gebiedsontwikkeling waarbij de gemeente Utrecht initiatiefnemer is moet naar de aanwezigheid van deze Utrechtse soorten onderzoek worden gedaan. Bij gebiedsontwikkelingen van derden wordt dringend geadviseerd om de Utrechtse soortenlijst bij de onderzoeken te betrekken. Verwezen wordt ook naar paragraaf 3.7.

2.4.2.2.3 Gezond stedelijk leven

Nota Gezondheid voor iedereen – Volksgezondheidsbeleid Utrecht 2019-2022

De ambitie van de nota is dat mensen op een prettige, gezonde manier in de groeiende stad Utrecht kunnen wonen, werken en leven. Met de nota worden kansen benut door gezondheid te koppelen aan gebiedsontwikkeling, duurzaamheid, mobiliteit en sociale- en economische ontwikkelingen. In de nota is gezonde leefomgeving één van de 7 speerpunten. De ambitie is een gezonde leefomgeving voor elke Utrechter die zo is ingericht dat gezond leven gemakkelijk is, de druk op gezondheid zo laag mogelijk is en dat mensen zich prettig voelen.

De druk op de gezondheid is zo laag mogelijk

Er wordt gekozen om idealiter geen nieuwe woningen binnen 100 meter van een autosnelweg te realiseren. Ook wordt de markt uitgedaagd om bij nieuwe gebiedsontwikkelingen aan drukke binnenstedelijke wegen (> 10.000 voertuigen per etmaal), 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. Voor groepen mensen die extra gevoelig zijn voor luchtverontreiniging (ouderen, mensen met een zwakke gezondheid en kinderen van 0-18 jaar) wordt bij het bestemmen van nieuwbouw van voorzieningen (scholen, kinderopvang en woon(zorg)voorzieningen) bij drukke binnenstedelijke wegen (>10.000 mvt/etm) een minimale afstand van 50 meter en bij autosnelwegen een minimale afstand van 300 meter aangehouden. Voor bestaande voorzieningen die renovatie, aanbouw of vervangende nieuwbouw nodig hebben, wordt onderzocht of een alternatieve locatie ruimtelijk en binnen de financiële kaders mogelijk is. Bij tijdelijke schoolgebouwen en noodlokalen wordt er ook naar gestreefd om aan het afstandscriterium te voldoen.

Er worden hogere lokale ambitiewaarden voor geluid gehanteerd dan de wettelijke grenswaarden namelijk 63 dB voor nieuwe situaties langs wegen en spoorwegen (dit is 5 dB lager dan de wettelijke grenswaarde). Ook worden stille plekken beschermd. In dit licht worden geen horecavoorzieningen toegestaan in stille hofjes en rustige woonstraten.

Bij bouwplannen moeten alle soorten woningen (sociale huur, midden huur, koopwoningen etc.) in het plan een vergelijkbare lucht- en geluidskwaliteit hebben. Nieuwe wegen, woningen en kantoren leiden niet tot een hogere druk op gezondheid door bijvoorbeeld een slechtere lucht- of geluidskwaliteit. Als dat toch zo is, dan compenseren we de extra druk door aanvullende maatregelen zoals een geluidsluwe zijde en extra groen.

Gezond leven is gemakkelijk

De openbare ruimte wordt zo ontworpen dat deze voor iedereen bespeelbaar is en uitnodigt om te bewegen, te sporten, te verblijven en te ontmoeten. De voetganger en de fietser krijgen vaker voorrang dan de auto en meer ruimte. Het openbaar vervoer wordt een aantrekkelijk alternatief door betere bus-, tram- en treinverbindingen. Nieuwe woonwijken worden zo ontworpen dat de auto minder nodig is. Door voorzieningen dichtbij en door ontmoetingsplekken wordt ontmoeting gefaciliteerd. Dit draagt bij aan de sociale cohesie in de buurt. Er wordt toegewerkt naar een omgeving waar Utrechters gemakkelijk voedselkeuzes kunnen maken die gezond zijn voor mens, dier en milieu.

Mensen voelen zich prettig

Een evenwichtige balans tussen wonen, werken en recreëren is belangrijk voor een gezonde leefomgeving. Zo is er ruimte voor groen, water en is er ruimte om te spelen, te ontmoeten en te bewegen. Dit betekent ook dat er voldoende ruimte is om te recreëren in de buurt. Er zijn voldoende (maatschappelijke) voorzieningen en er is aandacht voor diversiteit in gebruik van de openbare ruimte. De aanwezigheid van groen is goed voor de gezondheid van mensen, en voor de biodiversiteit in de stad. Groene ruimtes nodigen uit tot bewegen, zorgen voor verkoeling, zijn belangrijk als recreatieve (ontmoetings-) ruimte en absorberen geluid. Straten, pleinen, binnenterreinen, daken en gevels worden zo groen mogelijk ingericht volgens het 'groen tenzij' principe. Elke Utrechter heeft de mogelijkheid om vanuit zijn woning een prettig ommetje te maken, want dat nodigt mensen uit tot meer bewegen en draagt bij aan ontmoeten.

2.4.2.2.4 Luchtkwaliteitsbeleid

Utrecht kiest voor gezonde lucht, luchtkwaliteitsbeleid en Uitvoeringsprogramma 2020-2022. Op 10 december 2020 heeft de gemeenteraad 'Utrecht kiest voor gezonde lucht' vastgesteld. Deze nota bevat het luchtkwaliteitsbeleid van de gemeente Utrecht en een samenhangend pakket maatregelen om de luchtkwaliteit verder te verbeteren, waarmee we versneld op weg gaan naar het behalen van de gezondheidkundige advieswaarden voor luchtkwaliteit van de Wereldgezondheidsorganisatie. Het pakket bevat maatregelen, zoals het instellen van milieuzones voor personen-, bestel- en vrachtwagens, een sloopsubsidie voor oude dieselauto's, het verbieden van mobiele (bouw)werktuigen lager dan Fase IV, een voorlichtingscampagne en subsidieregeling op het gebied van (het terugdringen) van emissies veroorzaakt door houtstook, en het verplaatsen van snorfietzen van het fietspad naar de rijbaan op een samenhangend netwerk van wegen.

2.4.2.2.5 Mobiliteit en parkeren

Nota Stallen en Parkeren

De gemeenteraad heeft op 28 maart 2013 de Nota Stallen en Parkeren vastgesteld. Met de uitwerkingsnota 'Parkeernormen Fiets en Auto' bepaalt de gemeente de benodigde capaciteit van het (fiets)parkeren. Voor de veiligheid, leefbaarheid en aantrekkelijkheid van Utrecht geeft de gemeente meer ruimte aan voetgangers en fietsers. Dit betekent dat er op sommige plekken op straat minder ruimte komt voor geparkeerde auto's. De gemeente stimuleert auto's om langs de rand van de stad te parkeren: in één van de drie herkenbare grote P+R terreinen, bij NS-stations en andere OV-knooppunten. Als stimulans voor binnenstedelijke ontwikkelingen, en daarmee voor een aantrekkelijke en bereikbare stad zijn de autoparkeernormen in betaald parkeergebied verlaagd. Ook schept de gemeente flexibiliteit door de vrijstellingsmogelijkheden van de parkeernormen te verruimen. Nieuw in de gemeentelijke aanpak is de verplichting om bij nieuwbouw, uitbreiding van bestaande gebouwen of in geval van een functiewijziging ook fietsenstallingen te realiseren. De parkeernormen hebben een bandbreedte, om optimale flexibiliteit en maatwerk te bieden bij de realisatie van bouwplannen.

Op 28 maart 2019 heeft de gemeenteraad het addendum Nota parkeernormen fiets en auto vastgesteld. Het addendum bevat een aantal algemene wijzigingen en wijzigingen voor bepaalde gebieden, de maatwerklocaties. De algemene wijzigingen hebben betrekking op de parkeernorm voor sociale- en middenhuurwoningen en juridische en technische wijzigingen. Het addendum geeft alle locaties aan waar maatwerk voor geldt en geeft een nadere invulling aan mogelijke maatwerkoplossingen. Bij verschillende ontwikkelingen is het noodzakelijk om uit te gaan van een kleiner aantal parkeerplaatsen in het gebied dan op grond van de bijlage Nota Parkeernormen fiets en auto van de Nota Stallen en Parkeren mogelijk is. In 2021 zal de Nota Parkeernormen hierop aangepast worden. Voor de korte termijn is het addendum op de Nota parkeernormen fiets en auto vastgesteld. De locaties voor maatwerk zijn het centrumgebied (binnenstad en stationsgebied) en de grote werkgebieden buiten de binnenstad, te weten Papendorp, Oudenrijn, Rijsweerd, Leidsche Rijn Centrum en de Uithof. Daarnaast zijn er acht binnenstedelijke ontwikkelgebieden aangewezen als maatwerklocatie: belastingkantoor, Kruisvaartkwartier, Merwedekanaalzone, Rotsoord, Tweede Daalsedijk, Veemarkt, Merwedekanaalzone en Werkspoorkwartier.

In de Parkeervisie 'Ruimte voor de Buurt' (november 2021), die tegelijkertijd met een actualisatie van het mobiliteitsplan is uitgewerkt, is vastgelegd op welke manier het parkeerbeleid in Utrecht bijdraagt aan een gezonde en leefbare stad, die voor alle doelgroepen bereikbaar en toegankelijk is. Om de bereikbaarheid van de stad te waarborgen, zetten we in op een beperkte toevoeging van autoparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen, en stimuleren we alternatieven zoals deelmobiliteit en de multimodale reis. Voor het meefinancieren van dit soort collectieve mobiliteitsoplossingen onderzoeken we of een Bereikbaarheidsfonds hiervoor een oplossing kan bieden. We zetten in op efficiënter gebruik van parkeercapaciteit en verplaatsen autoparkeren zo veel mogelijk van straat naar parkeergarages of voorzieningen aan de rand van de stad. Hiermee creëren we in de openbare ruimte plek voor andere functies. Op locaties waar overlast ontstaat door geparkeerde auto's, of de bereikbaarheid van de stad in het geding komt, voeren we betaald parkeren in. We maken elektrisch rijden en deelmobiliteit aantrekkelijk, door laden te faciliteren en meer ruimte te bieden aan deelmobiliteit. Bij alle maatregelen houden we in het vizier dat de stad bereikbaar moet blijven voor doelgroepen die afhankelijk zijn van een auto, zoals mensen met een beperking. Waar nodig treffen we hiervoor extra voorzieningen. Zie ook paragraaf 3.3.

Mobiliteitsplan 2040 (2021)

We willen de groei van de mobiliteit opvangen met lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit. Dit zijn gezonde en ruimte-efficiënte vervoerwijzen. We kiezen voor meer ruimte voor groen, spelen en verblijven door verkeers- en parkeer ruimte anders in te richten. Zo zorgen we voor relatief minder (hinder van) verkeer en een betere bereikbaarheid. Alle bestemmingen zijn per auto bereikbaar,

maar niet altijd via de kortste of snelste route.

Utrecht wil een inclusieve stad zijn. We werken aan het wegnemen van zowel fysieke als niet-fysieke barrières en belemmeringen. Zo kun je voorzieningen zoals supermarkten en scholen goed te voet bereiken en zijn er maatwerkoplossingen voor bijvoorbeeld mensen met een fysieke of andere beperking. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk.

Om de groeiende stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden, moeten we keuzes maken. We gaan voor 'de Utrechtse mobiliteitsaanpak'; 5 stappen die samenhangen, maar niet verplicht in deze volgorde. We zetten ze tegelijkertijd in om gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk te maken. Dit mobiliteitsplan 2040 verduidelijkt deze stappen en is het uitgangspunt voor projecten en programma's. We houden goed in de gaten hoe de mobiliteit ontwikkelt in de stad en wat de effectiviteit is van de genomen maatregelen zodat we tussentijds kunnen bijsturen.

De basis van het mobiliteitsplan uit 2016 blijft overeind. Wel voegen we onderdelen toe, verleggen we accenten, of zetten we keuzes steviger aan. De belangrijkste zijn:

- **Netwerk op orde voor het OV:** in het mobiliteitsplan is het concept Wiel met Spaken als ruggengraat van het OV-netwerk verder uitgewerkt. O.a. door het concretiseren van spaak- en wielverbindingen en OV-knooppunten en aan te geven op welke verbindingen een tram waarschijnlijk nodig is.
- **Netwerk op orde voor de fiets:** we zetten in grotere mate in op hetspreiden van het fietsverkeer over veilige en aantrekkelijke hoofdfietsroutes voor de omvangrijke stromen fietsers, vooral om het centrum heen en meer naar OV-knooppunten aan het Wiel. Daarnaast zorgen we voor rustige routes geschikt voor alle doelgroepen.
- **Netwerk op orde voor de multimodale reis:** we faciliteren de multimodale reis door het realiseren van een netwerk van aantrekkelijke P+R-locaties in de regio waar je gemakkelijk kunt overstappen op OV, (deel)fiets en andere vormen van deelvervoer.
- **Anders reizen:** thuiswerken en reizen buiten de spits willen we in grotere mate stimuleren. Zo creëren we ruimte voor nieuwe inwoners en werknemers. We benutten de kansen die zich nu voordoen door veranderde inzichten over de potentie van thuiswerken in verband met het coronavirus.
- **Slim parkeren:** We faciliteren initiatieven van bewoners voor herinrichting van woonstraten waarbij parkeerplaatsen worden getransformeerd naar ruimte voor spelen, stallen van fietsen, groen en verblijven. Parkeren gebeurt steeds minder bij de bestemming en meer buiten de wijk. Een deel van de bezoekers kan gemakkelijk parkeren bij een 'P+R 2.0' buiten de snelwegring.
- **Slim sturen:** In de A-zones (gebieden waar verkeersruimte schaars is en verblijfskwaliteit van het grootste belang is) maken we meer ruimte voor verblijf. Voetgangers en fietsers krijgen hier prioriteit en doorgaand autoverkeer wordt geweerd, te weten op de plekken Catharijnesingel, Ledig Erf en Utrecht Science Park.

Conclusie thematisch beleid

Het plan voor het Defensierterrein voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. Daarnaast wordt voorzien in een gevarieerd woningaanbod waardoor de ontwikkeling voor verschillende groepen van hoge-, middeninkomens en starters aantrekkelijk is. Hierdoor past de ontwikkeling binnen de (geactualiseerde) Woonvisie. Ruimte voor initiatieven voor bewoners of kwetsbare groepen is er in het plangebied niet. Met het verhogen van het aantal woningen in het plangebied is ook gekozen voor een andere mix van woningen;

220 sociale huur	23%
100 middeldure huur	10,6% (actieplan middenhuur)
150 betaalbare koop	15,8% (NHG-grens)
480 (dure) koop	50,6%

Daarmee wordt het oorspronkelijke programma van 80% dure koop en 20% sociaal aangepast naar 26,4% betaalbaar, (49,4% betaalbaar en sociaal) en komt daarmee meer in lijn met het coalitieakkoord en de woonvisie. De herziening bestaat uitsluitend uit toevoeging van sociaal, middenhuur en betaalbaar programma.

Het huisvestingsbeleid is al vertaald in de regels van het bestemmingsplan. Nu het plangebied bouwrijp is gemaakt is van ecologische waarden (inclusief Utrechtse soortenlijst) geen sprake.

De ontwikkeling van het plangebied is een binnenstedelijke verdichting en ziet op een zoveel mogelijk autoluwe wijk die actieve mobiliteit en ontmoeting stimuleren en daarmee bijdragen aan gezondheid. Functies voor kwetsbare groepen worden in het plangebied niet mogelijk gemaakt. De geluidbelasting is langs de hoofdwegen het hoogst zodat een stiller binnengebied ontstaat. De verschillende woningbouwcategorieën zijn zoveel als mogelijk verdeeld over het plangebied. Zie verder paragraaf 3.16.

Het plangebied ligt als onderdeel van de Merwedekanaalzone in een maatwerkgebied. Voor parkeren in het plangebied worden de parkeernormen uit de Nota Stallen en Parkeren gevolgd (inclusief addendum). In de planregels van het geldende bestemmingsplan is al een dynamische verwijzing naar de parkeernormen opgenomen. Bij de invulling van de parkeerbehoefte mag ook parkeren op afstand worden meegenomen. In de paragraaf over parkeren en verkeer in hoofdstuk 3.3 is dit nader uitgewerkt. De invulling van de mobiliteit is in lijn met het gemeentelijke Mobiliteitsplan 2040.

2.4.2.3 Gebiedsbeleid

Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2

Op basis van de Omgevingsvisie deel 1 (Ruimtelijke Agenda) heeft de gemeenteraad de keuze voor ontwikkeling van de Merwedekanaalzone gemaakt en de daarbij geldende (basis)principes vastgesteld. Deel 2 (Uitwerking) geeft een verdere uitwerking op basis van de in deel 1 gestelde onderzoeksvragen. In deel 2 wordt de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone nog wat nadrukkelijker in de stedelijke context geplaatst, zowel programmatisch als ruimtelijk. De in de Omgevingsvisie deel 1 (Ruimtelijke Agenda) opgenomen ambities voor gezonde verstedelijking zijn in deel 2 verder uitgewerkt en vertaald in (bijgestelde) kaders (wat moeten we realiseren om de geformuleerde kerndoelen te halen) en voorbeelduitwerkingen (hoe kunnen we dit uitvoeren).

De Omgevingsvisie deel 2 laat zien welke kwaliteiten deze nieuwe stadswijk toevoegt aan de stad. Hier realiseren we de komende jaren een duurzaam, gezond en aantrekkelijk hoogstedelijk wonen werkgebied, waar volop ruimte is voor lopen, verblijven, ontmoeten en fietsen. De Merwedekanaalzone is een relatief dichtbebouwde groene stadswijk met een grotendeels autovrije openbare ruimte. De wijk is door een netwerk van korte en veilige loop- en fietsroutes en goed openbaar vervoer uitstekend met de omliggende wijken en de rest van de stad verbonden. De nabijheid van veel dagelijkse voorzieningen, de ligging nabij de binnenstad en de belangrijke knooppunten in het openbaar vervoer, het brede aanbod van deelmobiliteit, de goede verbindingen met de omgeving maakt dat het hier elke dag weer mogelijk is om te kiezen voor duurzame, gezonde mobiliteit: lopen, fietsen, het openbaar vervoer en, als dat handiger is, voor een deelauto.

De visie die in de Omgevingsvisie is vastgelegd en uitgewerkt geldt voor de (nog te ontwikkelen delen van) deelgebieden 4, 5 en 6 van de Merwedekanaalzone en streeft naar optimalisaties bij lopende projecten (zoals het defensieterrein). De ontwikkeling van het voormalige defensieterrein is in de Omgevingsvisie deel 2, aangemerkt als een zogenaamde autonome ontwikkeling.

Kerndoelen

In de Omgevingsvisie deel 2 formuleren we negen kerndoelen voor de door ons voorgestelde aanpak. Om te kunnen beoordelen of we deze kerndoelen daadwerkelijk realiseren, monitoren we de komende jaren in lijn met het MER advies bij Omgevingsvisie deel I de ontwikkelingen in het plangebied. Waar nodig sturen wij bij.

1. Raamwerk op stedelijk niveau

Het raamwerk vormt de hoofdstructuur van het gebied. Het zorgt voor een goede inbedding van de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone in het bestaand stedelijk gebied. Het raamwerk bestaat uit een aantal belangrijke elementen die de ruimtelijke structuur van dit gebied versterken en zorgen voor een goede inbedding in en aanhechting aan de omgeving. In de Merwedekanaalzone wordt gebouwd in dichtheden die we in Utrecht nog niet kennen. We laten zien hoe we hierbij de menselijke maat en schaal borgen en een aantrekkelijke, goede en gezonde leefomgeving realiseren.

2. Duurzame mobiliteit, laag autogebruik

In de Omgevingsvisie geven wij aan waarom en op welke wijze we streven naar duurzame mobiliteit. Wij stimuleren lopen, fietsen of het gebruik van het openbaar vervoer. Omdat veel reizen van en naar de Merwedekanaalzone binnen 15 km blijven (heen of terug) is het gebruik van een (elektrische) fiets of het openbaar vervoer een goed alternatief voor de auto. Meer fietsen leidt tot een toename van het fietsverkeer in de stad. Het netwerk voor fietsers moet straks geschikt zijn om deze groei te verwerken. We geven aan hoe het mobiliteitsconcept in de Merwedekanaalzone is uitgewerkt. We laten zien hoe de mobiliteitshubs werken en welk aanbod aan (deel) mobiliteit hier beschikbaar is. We geven aan wat het kiezen voor duurzame mobiliteit betekent voor voetgangers,

fietzers en openbaar vervoer in onze stad. We willen meer en betere verbindingen voor fietsers en voetgangers in onze stad, ook in Zuidwest. We geven aan wat nodig is om Kanaleneiland en Zuidwest beter met de rest van de stad te verbinden en waarom we het belangrijk vinden om voor fietsers en voetgangers nieuwe bruggen over het Merwedekanaal te bouwen. Doorgaand autoverkeer leiden we zoveel mogelijk via de Ring. Vanaf de knooppunten op de Ring rijdt het bestemmingsverkeer via de meest optimale routes naar hun eindbestemming. We passen dynamisch verkeersmanagement toe om al het verkeer zo goed mogelijk te laten doorstromen. Waar nodig geven we in dit systeem het openbaar vervoer voorrang op het autoverkeer. We beperken de hoeveelheid auto's naar en van het gebied door een lage parkeernorm.

3. Gezonde mix

De Merwedekanaalzone is een nieuwe stadswijk voor een grote verscheidenheid aan bewoners. Starters, studenten, gezinnen, kwetsbare groepen, woongroepen, senioren. Er is een grote verscheidenheid aan woningtypen, zowel in huur als koop. Van de nieuwe woningen wordt tenminste 30% gerealiseerd in de sociale huur en tenminste 25% in de middencategorie. Woningen zijn levensloopbestendig, studentenwoningen uitgezonderd. Ook maken wij in de Merwedekanaalzone ruimte voor zelfbouw groepen.

4. Levendige wijk

In de Merwedekanaalzone ontstaat een nieuwe stadswijk met een bijzondere mix van wonen, werken en voorzieningen die in de pas loopt met de groei van de (beroeps)bevolking in deze wijk. In deze nieuwe stadswijk vind je straks winkels voor de dagelijkse levensbehoeften, scholen (basis en voortgezet), kinderopvang, maatschappelijke functies, huisartsen, horeca, creatieve bedrijven en functies die bijdragen ontmoeting en gezond stedelijk leven. En altijd op loopafstand van je woning. Deze functies horen wat ons betreft op de begane grond van de gebouwen, in de plint. Dit vergroot de levendigheid op straat.

5. Gezond gedrag en groene omgeving

De autovrije openbare ruimte in de Merwedekanaalzone nodigt uit om elkaar te ontmoeten, te verblijven, te lopen, te spelen en te sporten. Dit draagt bij aan sociale cohesie, gevoel van eigenwaarde en het houdt ons gezond. Voor kinderen zijn er speelvoorzieningen waar ze veilig en vrij kunnen bewegen, spelen of sporten. Voor een gezonde stedelijke ontwikkeling houden we verdichten en vergroenen in balans. Bouwen in hoge dichtheden kan niet zonder kwalitatief hoogwaardig groen. Ecologische waarde van het groen is daarbij uitgangspunt. We bouwen niet alleen voor mensen, maar ook voor (kleine) dieren, zoals vogels, vlinders en bijen.

6. Gezonde en veilige omgeving

Voor een gezonde en veilige leefomgeving letten we op een goede bezonning van straten, pleinen en parken. Ook zorgen we voor voldoende daglicht in woningen. We beperken de windhinder op straat rond grote gebouwen. We voldoen aan de Europese grenswaarden voor luchtvervuiling (fijnstof, stikstofdioxide) en op termijn aan de (strengere) WHO grenswaarden voor deze stoffen. We beperken de geluidhinder door wegverkeer en voldoen grotendeels aan de geluidsambitie van de stad met het toepassen van geluidreducerend asfalt en sturen op een geluidsluwe zijde voor elke woning. De Merwedekanaalzone is een gemengd stedelijk gebied. Naast wonen zijn hier ook (kleine) bedrijven gevestigd. Deze mix draagt bij aan de levendigheid.

7. Klimaatbestendige wijk

De Merwedekanaalzone moet ook bij een warmer klimaat een aangename plek blijven om te wonen of te verblijven. We houden rekening met lange, droge periodes maar ook met een grotere kans op extreme buien. Regenwater houden we zo lang mogelijk in het gebied vast. We gebruiken dit water voor het groen in de wijk. In de Merwedekanaalzone maken we twee nieuwe watergangen naar Park Transwijk. Deze zorgen ervoor dat de bestaande en nieuwe watergangen in de Merwedekanaalzone beter kunnen doorstromen, maar hebben ook (deels) een ecologische en recreatieve functie. Een groene wijk is een koelere wijk. Om hittestress te beperken is de Merwedekanaalzone een groene wijk. Niet alleen in de openbare ruimte, maar waar mogelijk ook de daken en gevels.

8. Energieneutrale wijk

Utrecht wil een klimaatneutrale stad zijn, liefst zo snel mogelijk. Voor Merwedekanaalzone als nieuw gebied betekent dit dat bij voorkeur geen nieuwe CO₂-emissies aan de stad worden toegevoegd. De voorziene hoge dichtheid maakt dit met de huidige stand van kennis en techniek nog moeilijk realiseerbaar. Wel kunnen we harde afspraken maken over het (in de Merwedekanaalzone) duurzaam voorzien in al het gebouwgebonden energiegebruik voor verwarmen, koelen en basisfuncties die elektriciteit vragen. Voor de verwarming van de gebouwen investeren we in een collectieve warmtevoorziening op lage temperatuur voor alle gebruikers in het gebied. Verschillende

duurzame warmtebronnen kunnen straks aan dit warmtenetwerk worden gekoppeld, zoals warmte-koudeopslag (WKO) en thermische energie uit oppervlaktewater (TEO). Utrecht wil in 2050 een circulaire stad zijn. Een hernieuwbare stad, waarin we grondstoffen en materialen optimaal (her)gebruiken. We dagen onszelf, corporaties en marktpartijen uit om invulling te geven aan deze ambitie. Waar mogelijk zetten met de Merwedekanaalzone stappen in deze richting.

9. Kwaliteit woonomgeving

Ruimtelijke kwaliteit van de woonomgeving gaat om beleving en gebruik. Kwaliteit in gebouw- en buitenruimte ontstaat door een goede maatvoering en een doordachte opbouw en positionering van bouwblokken (groepen gebouwen), door de kwaliteit van de detaillering en materiaalgebruik en, tenslotte, door een goede inrichting (en beheer) van de openbare ruimte.

Conclusie gebiedsbeleid

De ambities en het Stedenbouwkundig Plan voor het voormalig defensieterrein zijn al eerder vastgesteld (2018) en is daarmee een autonome ontwikkeling die al in uitvoering is. Met het ophogen van het aantal woningen, het wijzigen van de woningbouwcategorieën, en het hanteren van een lagere parkeernorm met het toepassen van maatwerk, wordt meer aansluiting gezocht bij de Omgevingsvisie. Ook de mix van woningen in termen van financieringscategorie, doelgroep en leefstijl wordt zoveel mogelijk doorgezet tot op het niveau van het bouwblok. In het plangebied zelf worden in beperkte mate voorzieningen mogelijk gemaakt. Voorzieningen zijn aanwezig in de directe omgeving (Transwijk, Dichterswijk) of worden de komende jaren gerealiseerd (bijvoorbeeld in het nabijgelegen deelgebied 5). Dagelijkse voorzieningen liggen op loop- en fietsafstand. In de hoogbouw in het plangebied wordt een pakjes ophaal-loket, en in de toekomst mogelijk een city-supermarkt gerealiseerd. Ook is de vestiging van lichte horeca in de torens of in losstaande bebouwing in het park denkbaar. Concrete initiatieven hiervoor worden afgewacht en separaat jurijsch- planologisch mogelijk gemaakt.

In de openbare ruimten en in de gebouwen (met uitzondering van de woningen en private bedrijven) is voldoende ruimte voor ontmoeting, verblijven en bewegen (ook in de vorm van (informele) speelplekken voor 12+). In het plangebied wordt een vrije en openbaar toegankelijke looproute gerealiseerd die het mogelijk maakt een rondje van minimaal 500 meter te wandelen. Het Merwedepark en het Merwedekanaal bieden voldoende openbaar toegankelijke ruimte om in ieder geval de volgende vormen van bewegen te beoefenen: wandelen, hardlopen, fietsen, skeeleren/skaten, urban sports, roeien, kanoën en spelen. De inrichting verleidt bewoners en bezoekers om te gaan lopen, fietsen en het openbaar vervoer te gebruiken.

De ambitie voor de maximale geluidbelasting op de gevel voor de stedelijke verbindingswegen 58 dB (beide inclusief aftrek art. 110g Wgh) wordt niet gehaald. Bij de vaststelling van het geldende bestemmingsplan is voor wegverkeerslawaai al een hogere waarde vastgesteld tot ten hoogste 63dB. De eerstelijnsbebouwing fungeert zoveel mogelijk als afscherming voor het achterliggend gebied.

De openbare ruimte en de gebouwen zijn toegankelijk voor iedereen, ook voor mensen met een fysieke beperking (Agenda 22). Autoverkeer wordt zoveel mogelijk direct naar gebouwde parkeerruimte geleid. In de buitenruimte bevinden zich in beperkte mate parkeerplaatsen (deelauto's, minder validen). Sleutelwoorden voor de inrichting van de openbare ruimte zijn zichtbaarheid, een rijke groene inrichting, aantrekkelijkheid, en zoveel mogelijk natuurinclusief.

De stedenbouwkundige structuur van het gebied is al vastgelegd in het Stedenbouwkundig Plan (2018); er is niet echt een groen middengebied, maar een brede parkzone aan het Merwedekanaal. Er zijn hoogbouwaccenten tot 9 bouwlagen, en twee torens; langs de Overste den Oudenlaan (20 bouwlagen) en langs het Merwedekanaal (11 bouwlagen).

Bij de planontwikkeling wordt - met uitzondering van de al in 2020 verleende omgevingsvergunning voor de eerste fase - uitgegaan van een parkeernorm in het gebied behorende bij het regime A2. Hierbij wordt maatwerk toegepast conform het addendum van de Nota Stallen en Parkeren. Bezoekersparkeren wordt gefaciliteerd in de directe omgeving, omliggende parkeergarages en de mobiliteitsHUB op Papendorp. Afwenteling van de parkeerdruk in omliggende wijken wordt voorkomen door het invoeren van betaald parkeren.

We hanteren bij de verdere planvorming voor het plangebied een (hogere) norm voor fietsparkeren conform de Nota Stallen en Parkeren en de Beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto 2019, waarbij het uitgangspunt geldt dat een zo hoog mogelijk percentage van alle fietsparkeerplaatsen wordt gerealiseerd als onderdeel van een gebouw.

Addendum Stedenbouw Plan Defensieterrein (januari 2022)

In maart 2018 is het Stedenbouwkundig Plan (hierna SP) van voormalig Defensieterrein vastgesteld

door de gemeenteraad. Hierin zijn randvoorwaarden beschreven hoe deze gezonde, autoluwe nieuwe stadwijk er uit moet gaan zien. In het SP zijn de ambities benoemd op gebied van mobiliteit, ecologie, duurzaamheid, energiezuinigheid, woonkwaliteit, ontsluiting, parkeren, de volumeopbouw en de invulling van de openbare ruimte vastgelegd.

Het idee voor de wijk destijds (vanuit het SPvE herontwikkeling voormalig Defensierrein, dat in 2014 gestart is en in 2016 vastgesteld) was om gezinnen in de stad te houden, zodat deze niet uit zouden wijken naar buurgemeenten zoals Bilthoven en Zeist. Naast 120 sociale huurwoningen zaten er 480 zeer ruime vrije sector koopwoningen in het programma, met een totaal vloeroppervlak van ca. 73.650 vierkante meter

De afgelopen twee jaar is de wens ontstaan om een gedifferentieerder programma te verwezenlijken in het voormalig Defensierrein, of wel De Nieuwe Defensie, zoals het gebied tegenwoordig genoemd wordt. Ook vanuit het coalitieakkoord "Ruimte voor iedereen" is het wenselijk dat er meer sociaal en betaalbaar programma wordt toegevoegd.

Naast de 480 vrije sector woningen en 120 sociale huurwoningen is gestudeerd op aanvullend programma in de sociale en betaalbare categorie. Binnen de stedenbouwkundige randvoorwaarden wordt het plan verdicht waarbij het gemiddelde oppervlakte van de woningen naar beneden gaat maar het totale volume min of meer gelijk blijft. Op deze manier is het mogelijk om 350 extra woningen toe te voegen: 100 sociale huur, 100 middeldure huur- en 150 betaalbare koopwoningen. De programma aanpassing is getoetst aan het SP in het addendum Stedenbouwkundig Plan Defensierrein (zie bijlage).



Oorspronkelijke SP plankaart



huidige SP plankaart

De conclusie van het addendum is dat de wijziging van programma inpasbaar is binnen de ruimtelijke kaders, en de toename van het aantal bewoners goed op te vangen is door de voorzieningen in de omgeving, en zelfs voor een extra impuls kan zorgen. Deze programmawijziging is daarmee mogelijk binnen de randvoorwaarden van het vastgestelde Stedenbouwkundige Plan. De ambities uit het SP zijn haalbaar.

Hoofdstuk 3 Onderzoek en randvoorwaarden

3.1 Inleiding

In een bestemmingsplan moet voor een aantal wettelijk verplichte aspecten aangetoond worden dat het plan uitvoerbaar is. Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient inzichtelijk gemaakt te worden of er vanuit milieuhygiënisch oogpunt belemmeringen en/of beperkingen aanwezig zijn voor de beoogde ontwikkeling. In het geldende bestemmingsplan 'Merwedekanaalzone, deelgebied 4, Defensieterrein' uit 2018 zijn de uitvoeringsaspecten al uitvoerig beschreven. In dit hoofdstuk wordt daarom volstaan met een korte beschrijving van de nieuwe plansituatie en een conclusie of de aanpassing van het aantal woningen waar deze partiële herziening op ziet, effect heeft op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Omdat met deze partiële herziening de bouwregels niet wijzigen kunnen effecten op de meeste uitvoerbaarheidsthema's op voorhand worden uitgesloten (zoals bodem, archeologie, niet gesprongen explosieven). Deze onderwerpen komen in deze toelichting daarom niet aan de orde. Hiervoor wordt verwezen naar de toelichting van het bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 4, Defensieterrein.

De bijbehorende onderzoeksrapportages zijn als separate bijlagen bij de toelichting van het geldende bestemmingsplan gevoegd. Aanvullende rapportages zijn als bijlage bij deze partiële herziening gevoegd.

3.2 Milieu-effectrapportage

Kader

Het doel van een milieueffectrapportage (m.e.r.) is om vooraf de mogelijke milieueffecten van plannen en besluiten in beeld te brengen en deze een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming van plannen en besluiten. Het maken van een milieueffectrapport (MER) of m.e.r.-beoordeling is verplicht bij de voorbereiding van bepaalde in het Besluit m.e.r. nader aangeduide plannen en besluiten van de overheid over initiatieven en activiteiten van publieke en private partijen die nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben.

Plangebied en merbeoordeling

Er is een omgevingsvisie (deel 1 en 2) opgesteld voor de gehele Merwedekanaalzone. Vanwege het kaderstellende karakter van de omgevingsvisie voor de bouw van meer dan 2.000 woningen is daarvoor een planMER opgesteld (D-11.2, kolom 3 Besluit m.e.r.), aangevuld met een aanvullend MER. De ontwikkelingen binnen het onderhavige plangebied zijn in dat kader ook op de mogelijke te verwachten milieueffecten bezien. Evenwel gold er voor het bestemmingsplan voor deelgebied 4 in beginsel tevens een m.e.r.-beoordelingsplicht, nu dit plan voorziet in nieuwe woningbouw (D-11.2, kolom 4 Besluit m.e.r.). Ter uitvoering van de merbeoordelingsplicht is daarom eerder in het kader van het vigerende bestemmingsplan (2018) een aanmeldnotitie opgesteld (zie bijlage 3; m.e.r.-beoordeling Defensieterrein, Arcadis, juli 2017). Daarin is voor het Defensieterrein in samenhang met de overige toekomstige woningbouwontwikkelingen binnen de Merwedekanaalzone, aan de hand van de criteria in bijlage III bij de m.e.r.-richtlijn, bezien of er belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Geconcludeerd is dat daarvan geen sprake is, zodat het opstellen van een afzonderlijk project-MER voor het bestemmingsplan voor het voormalige defensieterrein niet nodig was.

Van een separate plan-m.e.r.-plicht vanwege de invloed van het plangebied op enig Natura 2000-gebied was evenmin sprake. Dit vanwege de aard van de in het plan voorziene ontwikkelingen en de afstand tussen het plangebied tot Natura 2000-gebieden.

Conclusie

Er is voor het nu vigerende bestemmingsplan reeds een m.e.r.-beoordeling opgesteld (zie bijlage 3). Daarbij is geconstateerd is dat niet is gebleken van feiten en omstandigheden (waarbij rekening is gehouden met de criteria in bijlage III bij de m.e.r.-richtlijn) die maken dat de uitvoering van dit plan kan leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen die het verrichten van vervolgmilieuonderzoek (eventueel in de vorm van een milieueffectrapportage) noodzakelijk maken. Zo heeft het bestemmingsplan betrekking op bestaand stedelijk gebied en liggen er geen kwetsbare gebieden in of in de directe nabijheid van het plangebied. Met de uitgevoerde m.e.r.-beoordeling is de merbeoordelingsplicht uitgewerkt; bovendien blijkt uit de inhoud van hoofdstuk 3 van deze toelichting dat de beschouwing van en de conclusie over de milieueffecten in de m.e.r.-beoordeling voor de herziening van het bestemmingsplan, anno 2021 nog representatief zijn. Het opstellen van

een milieueffectrapport is daarom niet nodig.

3.3 Parkeren en verkeer

Utrecht kiest voor duurzame en ruimte-efficiënte mobiliteit. Mobiliteit die de in onze stad beschikbare verkeersruimte efficiënt benut: lopen, fietsen, gedeeld gebruik van vervoersmiddelen en gebruik van het openbaar vervoer. We stimuleren Utrechters, maar ook de mensen die onze stad bezoeken of hier werken om waar mogelijk voor duurzame mobiliteit te kiezen. Lopen, fietsen of reizen met het OV moet daarom voor iedereen eenvoudig, snel en comfortabel zijn. Alleen als het nodig is gebruik je de auto. Juist bij grotere verdichtingslocaties is het belangrijk dat hier de auto niet domineert over de ruimtelijke kwaliteit (ruimte voor groen en verblijven, oversteekbaarheid, geluidskwaliteit, verkeersveiligheid). Dit betekent dat een verhoudingsgewijs laag autogebruik nodig is en dat de infrastructuur voor autoverkeer een goede inpassing krijgt.

Voor de verdere ontwikkeling van de Merwedekanaalzone is aangesloten bij de principes van het gemeentelijk Mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen'. Deze aanpak maakt het goed mogelijk om in de Merwedekanaalzone te wonen zonder een eigen auto voor de deur. De mogelijkheden om te lopen, fietsen of het OV te gebruiken zijn hier goed. Een omslag in mobiliteit is nodig om onze snel groeiende stad gezond en bereikbaar te houden en om ruimte te maken voor duurzame en gezonde binnenstedelijke herontwikkeling. De aanpak sluit aan op de hogere doelen van de gemeentelijke mobiliteitsmaatregelen:

- Zorgen voor een goede (economische) bereikbaarheid voor wonen, werken en voorzieningen. Het gaat hier onder andere ook om logistieke verkeersstromen.
- Zorgen voor een sociale en gezonde stad. Dit impliceert een hoofdrol voor lopen en fietsen, de gezondste vormen van mobiliteit, die bovendien bijdragen aan levendigheid en sociale veiligheid op straat.
- Zorgen voor een duurzame stad. Ook hier gaat het om het stimuleren van duurzame en energiezuinige vormen van mobiliteit, zoals lopen, fietsen en (elektrisch) openbaar vervoer.
- Zorgen voor een stad met ruimtelijke kwaliteit. Dit vraagt om het stimuleren van ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit (lopen, fietsen en openbaar vervoer). Onnodig autogebruik moet worden beperkt vanwege het grote ruimtebeslag van infrastructuur en stallingsvoorzieningen.
- Dit alles moet gebeuren met effectieve en efficiënte inzet van financiële middelen en leiden tot een goede doorstroming van het openbaar vervoer en het zo optimaal mogelijk benutten van infrastructuur (dubbelgebruik van parkeervoorzieningen, efficiënt benutten van capaciteit van kruispunten enzovoort).

Het is essentieel dat het mobiliteitsbeleid leidt tot minder doorgaand autoverkeer langs de Merwedekanaalzone en dat de Merwedekanaalzone minder autoverkeer veroorzaakt dan bij regulier mobiliteitsbeleid. Dit vergt o.a. een modal shift naar lopen, fietsen en openbaar vervoer en benutten van kansen van deelmobiliteit.

Het verhogen van het aantal woningen in het plangebied - van 600 naar 950 - is een kans om zoveel als mogelijk aan te sluiten bij de visie op mobiliteit in de Merwedekanaalzone en de op 25 november in de gemeenteraad vastgestelde nieuwe Parkeervisie. Op basis van de nota Stallen en Parkeren en het addendum (2019) kan het plangebied worden geclassificeerd als A2 zone en kan maatwerk worden toegepast. Aanwijzing van het gebied als A2 zone sluit aan bij de rest van de Merwedekanaalzone en is logisch gelet op de ligging van het plangebied ten opzichte van bestaande en nieuwe voorzieningen, en de goede OV (2 bushaltes)- en fietsverbindingen.

Autobezit

In de plannen voor de Merwedekanaalzone gaat de gemeente er op basis van onderzoek en eigen waarnemingen vanuit dat mensen die centraal in de stad (willen) wonen over het algemeen steeds minder vaak een eigen auto kopen. In de binnenstad van Utrecht is het autobezit met 41% het laagst van heel Utrecht. Vergeleken met een jaar eerder is dit met 7 procentpunt afgenomen. In vergelijking met de rest van de regio is het autobezit in Utrecht stad relatief laag. Dit relatief lage autobezit wordt mede in verband gebracht met de nabijheid voorzieningen, goede toegangsmogelijkheden tot openbaar vervoer in de gemeente en het gebruik van deelauto's.

Je ziet dat in Utrecht het concept van deelauto's aanslaat. Het aantal deelauto's is in 2019 met 31% gegroeid naar ruim 3.300. Daarmee is Utrecht in vergelijking met de andere grote steden; Amsterdam, Rotterdam en Den Haag, koploper in het aantal deelauto's per inwoner. Ook het aantal elektrische personenauto's is toegenomen. Naast duurzame mobiliteitskeuzes in autobezit zien we

dat ook steeds meer mensen duurzame mobiliteitskeuzes maken voor hun reis. Het aantal huishoudens dat wel eens gebruik maakt van een deelauto is gestegen van 13% naar 15% en er werd 8% meer gebruik gemaakt van de P+R's met 210.000 verkochte combikaartjes. (Bron: concept Mobiliteitsplan Utrecht 2021).

Voetgangers en fietsers

Volgens het STOMP-principe en het Mobiliteitsplan Utrecht (2021), waarbij met het plangebied aansluiting bij wordt gezocht - staan respectievelijk voetganger en de fietser centraal. Dat geven we actief vorm door middel van het uitgangspunt dat het plangebied onderdeel is van de Merwedekanaalzone waar alle basisvoorzieningen straks aanwezig zijn zodat de auto niet hoeft te worden gebruikt. Als mensen naar buiten stappen komen ze eerst in een aantrekkelijke verblijfsruimte die uitnodigt tot wandelen. In de plint op maaiveldniveau vinden ze de fietsparkeervoorziening, goede fietspaden en op loopafstand een openbaarvervoerhalte en (deel)autoparkeerplaatsen. De inrichting van de openbare ruimte ondersteunt deze volgorde. De openbare ruimte in het plangebied defensierterrein, wordt vrijwel volledig autoluw ingericht. Het autoverkeer beperkt zich tot de diagonaal, en mag alleen bij uitzondering de rest van het gebied in. Fietsers bevinden zich op de doorgaande fietspaden door het gebied en/of zijn te gast, waardoor de voetganger het primaat heeft in het gebied.

Overzicht Fietsnetwerk

Het plangebied ligt centraal in de stad Utrecht, op een knooppunt van doorgaande fietsverbindingen. Die worden versterkt waar ze binnen de plangrenzen van het projectgebied vallen, o.a. in de vorm van nieuwe fietsverbindingen over het Merwedekanaal en nieuwe fietspaden op de doorgaande fietsroutes. De belangrijkste hoofdfietsroutes liggen langs de omliggende wegen Van Tellegenlaan -Zijstweg, Overste den Oudenlaan, Wilhelminalaan en Kanaalweg. De loop- en fietsroutes in en rondom het defensierterrein vormen een fijnmazig netwerk, met een maaswijdte van zoveel mogelijk 50-100 meter, respectievelijk 400 meter. Dit spreidt de drukte en het maakt lopen en fietsen aantrekkelijk. De toegankelijkheid van de bestaande bruggen wordt verbeterd voor lopen en fietsen. Het fietsverkeer in Utrecht Zuidwest groeit de komende jaren aanzienlijk. Merwedekanaalzone kiest voor een mobiliteitsstrategie waarbij het autogebruik zoveel mogelijk wordt beperkt en lopen en fietsen wordt gestimuleerd. De forse toename in het toekomstig fietsgebruik vraagt om een fijnmaziger fietsnetwerk.

Een fietsparkeerstrategie gericht op kwaliteit en gemak

Vanwege de ambitieuze parkeerstrategie voor auto's moet de parkeercapaciteit voor fietsers juist hoger zijn dan de landelijke richtlijnen (Bouwbesluit 2012). Per bouwblok wordt, op basis van de Utrechtse 'Beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto 2019' een exact aantal fietsparkeerplekken gedefinieerd.

Om het fietsen en stallen aantrekkelijk te maken liggen de fietsstallingen zo veel mogelijk op maaiveld. Voor de bewoners is plek in eigen fietsenstallingen bij de woning.

Openbaar Vervoer

Het plangebied bevindt zich nabij de westelijke entree van Utrecht Centraal (OVT). In dit gebied komen verschillende vervoersstromen samen. Op loop- en fietsafstand, te weten ca. 1,2 km afstand ligt Utrecht Centraal waar een groot aantal treinen, bussen en de tram (de SUNIJ-lijn en de Uithoflijn) halteren. Ook Station Vaartsche Rijn ligt in de nabijheid, te weten op ca. 1,4 km.

Het gebied wordt ontsloten door buslijnen. Over de Wilhelminalaan rijden een aantal stads- en streeklijnen, tussen de OVT en bijvoorbeeld de USP en de westkant van de stad en zuiden en westen van de regio. Op de Balijelaan en Wilhelminalaan liggen bushaltes aan deze lijnen op ca. 600 m afstand.

Over de Overste den Oudenlaan en de Van Tellegenlaan/Van Zijstweg ligt de HOV-baan voor de bus, waar de reservering voor een halte aan de Doctor M.A. Tellegenlaan zal worden ingevuld. Over deze busbaan rijdt een groot aantal stads- en streeklijnen tussen OVT en westelijk gelegen woonwijken en voorzieningen. Ook maken streeklijnen naar het westen en zuiden gebruik van deze HOV-banen.

Autoparkeren

Voor het parkeren wordt uitgegaan van het vigerende parkeerbeleid. Tot voor kort was dat de Nota Stallen en Parkeren (2013) en Addendum (2019). De Merwedekanaalzone en daarmee defensierterrein is in de nota Stallen en Parkeren (2013) opgenomen als een zogenoemd maatwerkgebied. Dat betekent dat dit gebied gemotiveerd kan worden afgeweken van de standaard parkeernormen.

Op dit moment ligt het plangebied in de zone B1 conform de Nota Stallen en Parkeren. Voor de nog resterende fases in het plangebied wordt voor deze herziening van het bestemmingsplan, uitgegaan

van een A2-zone. Het A2-parkeerregime draagt bij aan een leefbare en gezonde stad, duurzaamheid, bouwen in hoge dichtheden, kwaliteit in de openbare ruimte en een lage belasting van de autoinfrastructuur die past bij een centrumgebied.

Het gebied is goed bereikbaar per fiets, te voet en via openbaar vervoer en in de directe nabijheid bevinden zich voorzieningen. Daarom wordt het gebied zo veel mogelijk autoluw ontwikkeld. In het gebied worden alleen parkeervoorzieningen voor de woningen gerealiseerd.

Een verdere reductie op het aantal parkeerplaatsen is mogelijk door onder andere gebruik te maken van deelauto's en extra fietsparkeerplaatsen, conform de nota Stallen en Parkeren en het Addendum. De Nota Stallen en Parkeren (2013) kent een standaard mogelijkheden voor afwijken van de parkeernorm:

- Voor 10% van de parkeereis kan worden ingezet op het vervangen van autoparkeerplaatsen door fietsplekken;
- Voor 20% van de parkeereis voor woningen kan worden ingezet op deelauto's onder de woningblokken zelf, waarbij 1 deelautoplek 4 reguliere autoparkeerplaatsen vervangt.

In de recent vastgestelde Parkeervisie zijn deze mogelijkheden verder verruimd.

In het Addendum Parkeernormen Fiets en Auto (2019) en in de nieuwe Parkeernormen (2021) is vastgesteld dat over het aandeel sociale huur en middenhuur met lagere parkeernormen kan worden gewerkt voor woningen boven de 55 m² bvo. Het gaat hierbij om een aftrek van 25%.

Het addendum (2019) en de nieuwe Parkeervisie (2021) maken ook parkeren op afstand mogelijk, te weten parkeren buiten loopafstand op een locatie die vanaf de ontwikkellocatie voldoende snel bereikbaar is, bijvoorbeeld met fiets of openbaar vervoer.

Berekening van de parkeerbehoefte van auto's, de parkeereis

Om de parkeerbehoefte te berekenen moet het programma voor plangebied Defensierrein vertaald worden in de termen en categorieën van de parkeernota. De invulling van de parkeerbehoefte voor de planontwikkeling en de verkeersaantrekkende werking van het nieuwe programma is in beeld gebracht (notitie Goudappel, december 2021, zie bijlage). De parkeernormen die gebruikt worden voor de uitvoering van het beleid (beleidsregels autoverkeersbewegingen bij toepassen maatwerk, d.d. 16 september 2020) zijn gebaseerd op de kengetallen van de landelijke kennisorganisatie CROW. De CROW heeft op basis van onderzoek vastgesteld welke parkeervraag bij welke activiteit en woningcategorie hoort.

Het totale aantal parkeerplaatsen dat na toepassing van de parkeernorm binnen het plangebied wordt gerealiseerd, bedraagt 485 (inclusief reducties, exclusief bezoekers) parkeerplaatsen. Dat is de som van hetgeen voor de eerste (reeds vergunde) fase wordt gerealiseerd en hetgeen voor de nog resterende fases wordt gerealiseerd.

Deelauto's

Er worden deelauto's in het plangebied gerealiseerd, als gevolg daarvan geldt een korting op de parkeereis.

Parkeren op afstand in de P+R

Met de aanpassing van de nota parkeernormen auto en fiets via het addendum in 2019 en in de in 2021 vastgestelde Parkeervisie is de mogelijkheid geïntroduceerd om het parkeren voor maatwerkgebieden op grotere afstand te regelen in parkeergarages. De gemeente is voornemens ten behoeve van diverse gebiedsontwikkelingen een P+R-garage op Papendorp (Mobiliteitshub XL) aan te leggen. Het bestemmingsplan Leeuwesteyn Zuid staat de bouw van een P+R-garage met 2.000 parkeerplaatsen reeds toe. De betreffende locatie is in eigendom van de gemeente, zodat de gemeente op elk moment dat dat nodig is tot realisatie kan overgaan. Hierbij wordt rekening gehouden met de parkeerbehoefte van de toekomstige bewoners, bezoekers en personeel van de bedrijfsbestemming in Defensierrein. Daarnaast kan de beschikbare capaciteit in de omgeving benut worden. Hier is voldoende capaciteit aanwezig.

Voor Defensierrein zijn voor het nieuwe programma op basis van het huidige beleid circa 120 parkeerplaatsen op afstand nodig (inclusief de al vergunde 69 bezoekersparkeerplaatsen en 17 bewonersparkeerplaatsen voor de 1e fase). Op basis van het toekomstig parkeerbeleid zijn voor de resterende fases ca. 31 parkeerplaatsen voor bezoekers nodig (naast de reeds vergunde 69 parkeerplaatsen buiten het plangebied voor de 1e fase). Voor de planontwikkeling op Papendorp (HUBXL) is uitgegaan van een 'reservering' van 35 parkeerplaatsen. Deze reservering is voldoende. De bezoekers van het plangebied kunnen ook gebruik maken van parkeerplaatsen die op verschillende momenten in de week niet bezet zijn door andere doelgroepen, zoals wonen en werken.

Bij parkeren op afstand zal in het gebied A2 voor korte ritten vaker de fiets worden gekozen dan de auto. Het uitgangspunt van de gemeente Utrecht is daarom dat bij parkeren op afstand in gebied A2 de helft van de parkeerbehoefte en hoeveelheid verkeer wordt gegenereerd als wanneer de parkeerplaats binnen het plangebied zou liggen. In welke mate dit het geval is, is afhankelijk van meerdere factoren. Deze factoren zijn onder andere:

- de afstand tot P+R en reistijd tot P+R;
- beschikbare alternatieven voor de reis, zoals de fiets en het OV (waaronder het reizen met de trein naar P+R-locaties in de regio);
- prijsstelling van alternatieve parkeerlocaties en parkeerkosten voor het parkeren op afstand;
- de leefstijl van de bewoner.

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.

Daarbij accepteren we dat een aantal bezoekers (aanvankelijk) geen gebruik maakt van de aangeboden parkeerplaatsen op afstand en een parkeerplaats in de omgeving van het plangebied zoekt. Eventuele overlast zal hooguit beperkt optreden, omdat bewoners (en medewerkers) van deze ontwikkeling geen parkeervergunning krijgen voor het parkeren op de openbare weg en als bezoeker een hoog tarief moeten betalen in A-gebied of in de omgeving (geen bezoekerstarief).

Ontwikkelingen in de toekomst

De bouw van de ontwikkeling is reeds gestart eind 2020 en zal een looptijd van enkele jaren kennen. De planvorming van de resterende fases is in volle gang. Lopende de ontwikkeling van de vervolgfases is het parkeerbeleid gewijzigd. Dit in november 2021 vastgestelde beleid wordt zo goed als mogelijk gevolgd, maar wijkt op onderdelen af van eerdere afspraken die tussen gemeente en ontwikkelaar zijn gemaakt op basis van het op dat moment vigerende beleid. Daarnaast zijn de blokken waarin het parkeren wordt opgelost al in vergevorderd stadium. Voor de resterende fases wordt daarom wel gerekend met de nieuwe parkeernormen, maar wordt in afwijking van het nieuwe parkeerbeleid meer dan 50% van de parkeerbehoefte binnen het plangebied gerealiseerd.

Mobiliteitshubs, deelmobiliteit en Mobility as a Service

Een Mobiliteitshub bedient en faciliteert de deelmobiliteit en draagt zo bij aan de reductie van het autogebruik. In de hubs, maar natuurlijk ook online, kunnen bewoners van de nieuwe wijk en omwonenden deervoertuigen regelen (zoals een abonnement) uit het aanbod van de mobiliteitsaanbieders.

De deelauto's staan in de diagonaalstraat in de nieuwe wijk. Deze straat is de enige straat in het gebied die toegankelijk is voor auto's en werkt tevens als route voor het autoverkeer naar en vanaf de garages vanaf de Overste den Oudenlaan. We zorgen ervoor dat er vanaf de eerste woningoplevering een bijzonder goed aanbod van deelmobiliteit is. De ontwikkelende partij sluit hiervoor een contract met een aanbieder van deelauto's.

Betaald parkeren

Onderdeel van het mobiliteitsconcept is het hanteren van lage parkeernormen. Dit betekent concreet dat het gebied aangemerkt wordt als A2-gebied (centraal stedelijk gebied met betaald parkeren). Dit gebied, als onderdeel van de Merwedekanaalzone, is aangeduid als maatwerkgebied. Omdat maatwerk wordt toegepast komen bewoners en gebruikers niet in aanmerking voor een parkeervergunning op straat. Als onderdeel van de mobiliteitsmaatregelen wordt proactief (en niet volgend) betaald parkeren in gevoerd in de buurten rondom Merwedekanaalzone. Wanneer er geen betaald parkeren wordt ingevoerd, zal uitwijkgedrag ontstaan van parkeerders in de Merwedekanaalzone en worden beoogde doelen niet gehaald. Vanaf de oplevering van de eerste woningen en voorzieningen is het daarom voor bewoners en gebruikers niet mogelijk is in omliggende wijken gratis te parkeren.

Invoeren betaald parkeren Defensierterrein is onderdeel van de planontwikkeling Defensierterrein en als zodanig ook al opgenomen in het bestemmingsplan deelgebied 4. Daarmee is het parkeerregime voor deelgebied 4 reeds bestuurlijk besloten en daarmee uitgangspunt voor de ontwikkeling. Invoeren betaald parkeren in de omgeving maakte onderdeel uit van de besluitvorming over Merwede (deelgebied 5).

Conclusie over het parkeren

Het Defensierterrein is volgens de parkeernota een bijzondere locatie door de ligging in het centrum van de stad. Op deze locatie mag een ander autogebruik verwacht en gevraagd worden van nieuwe bewoners. De parkeerplaatsen die bewoners van plangebied nodig hebben, zijn beschikbaar in het plangebied. Voor parkeren voor bezoekers wordt onder andere voorzien in een

gemeentelijke P+R-garage. Met deze oplossingen wordt het parkeren adequaat opgelost op basis van de huidige inzichten. Daarnaast geldt dat de gemeente de ambitie heeft om tijdig zorg te dragen voor de openbare ruimte, en het parkeren op afstand tijdig faciliteert. 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. 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.

Verkeersgeneratie

De verkeersaantrekkende werking van het nieuwe programma is in beeld gebracht (notitie bureau Goudappel, december 2021, zie bijlage). De verkeersaantrekkende werking is gebaseerd op de kengetallen van de landelijke kennisorganisatie CROW. De CROW heeft op basis van onderzoek vastgesteld welke verkeersaantrekkende werking bij welke activiteit hoort. De ambitie is om het plangebied zo autoluw mogelijk te ontwikkelen. Uit onderzoek van het bureau Goudappel blijkt dat verreweg het grootste effect op een lager autogebruik behaald wordt met het verlagen van de parkeernormen. Per huishouden of voorziening zijn er dan minder parkeerplaatsen beschikbaar.

Hierdoor ontstaat er minder ruimte voor de auto en zijn er minder verkeersbewegingen. In het nu vigerende bestemmingsplan was sprake van een toename met circa 2.400 mvt/etmaal. Op dit moment ligt het plangebied in de zone B1 conform de Nota Stallen en Parkeren. Conform berekeningen volgens B1norm was er voor 600 sprake van 2.220mvt/etmaal. In het onderzoek is gekeken naar de effecten van het aanwijzen als A2-zone. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de verkeersgeneratie van het representatieve programma, dus bij 950 woningen binnen de oorspronkelijk berekende verkeersgeneratie blijft.

	Per etmaal (werkdag)
Verkeersgeneratie basisvariant (600 woningen) volgens B1	2.220
Verkeersgeneratie planvariant (950 woningen) volgens A2	2.155
waarvan	
Verkeersgeneratie afkomstig van parkeerplaatsen binnen het plangebied	1.867
Verkeersgeneratie afkomstig van parkeerplaatsen buiten het plangebied	288

Geconcludeerd kan worden dat er ondanks de toename van het aantal woningen, er door toepassen van het mobiliteitsconcept geen sprake is van een negatief effect op het wegennet. Er is sprake van een geringe verschuiving op het netwerk. Randvoorwaarde daarbij is wel dat er uitgegaan wordt van zone A2 en de bijbehorende parkeernormen.

3.4 Geluidhinder

3.4.1 Kader

Geluid beïnvloedt vaak de kwaliteit van de leef- en woonomgeving. De belangrijkste geluidsbronnen die in het kader van de ruimtelijke ordening 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 – hiervoor kent de wet "geluidsgevoelige bestemmingen" zoals woningen en scholen.

De regels en normen van de Wet geluidhinder zijn in de volgende gevallen van toepassing bij het vaststellen van een bestemmingsplan:

1. bestemmen van gronden voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen;
2. bestemmen van gronden voor aanleg van nieuwe (gezoneerde) wegen (niet bij woonerven of wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/u geldt);
3. reconstructie van wegen;
4. gezoneerde industrieterreinen.

De Wet geluidhinder kent voorkeursgrenswaarden waarbinnen een geluidsgevoelige bestemming altijd kan worden gerealiseerd. Onder voorwaarden kan er een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde worden verleend ('hogere waarde') tot aan een zekere maximale ontheffingswaarde. Bij een geluidsbelasting boven de maximale ontheffingswaarde zijn geluidsgevoelige bestemmingen niet toegestaan. Hierop kan een uitzondering worden gemaakt indien er gebruik wordt gemaakt van 'dove gevels'. De grenswaarden zijn voor wegverkeer 48-63 dB, voor spoorweglawaai 55-68 dB en voor gezoneerde industrieterreinen 50-55 dB(A).

Bij een geluidsbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde dient akoestisch onderzoek uitsluitend te geven over de te verwachten geluidsbelasting en de doeltreffendheid van maatregelen om een overschrijding van grenswaarden te voorkomen. Onder bepaalde voorwaarden, die zijn vastgelegd in de gemeentelijke geluidnota, kan door burgemeester en wethouders een hogere waarde voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting worden vastgesteld. De voorwaarden uit de gemeentelijke Geluidnota Utrecht 2007 op basis waarvan een hogere waarde kan worden vastgesteld, zijn:

- Iedere woning dient te beschikken over een geluidsluwe gevel;
- De woning bevat voldoende verblijfsruimten aan de geluidsluwe gevel, te weten 30% van het aantal verblijfsruimten of 30% van de oppervlakte van het verblijfsgebied;
- Indien de woning beschikt over een buitenruimte, dan is deze bij voorkeur gelegen aan de geluidsluwe zijde. Het geluidsniveau mag er in ieder geval niet meer dan 5 dB hoger zijn dan op de geluidsluwe gevel.

3.4.2 Plansituatie

Voor het geldende bestemmingsplan (2018) zijn eerder hogere waarden vastgesteld vanwege wegverkeerslawaai en industrielawaai;

- 63 dB tgv Van Zijstweg – Tellegenlaan – Overste den Oudenlaan – Europalaan;
- 56 dB tgv ventweg Kanaalweg – Wilhelminalaan;
- 53 dB tgv Balijelaan – Koningin Wilhelminalaan;
- 56 dB tgv Overste den Oudenlaan (ten westen Tellegenlaan);
- 55 dB(A) tgv de Hulp Warmte Centrale (industrialawaai).

In het besluit hogere waarden zijn voorwaarden opgenomen die zien op het realiseren van een geluidsluwe gevel, de woningindeling en de buitenruimte.

Hulpwarmtecentrale: geluidsbelasting op woningen

De geluidsbelasting overschrijdt de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) binnen het grootste deel van de zone. Voor de bouw van woningen is zoals aangegeven een maximale gevelbelasting van 55dB vastgesteld. Op kortere afstand van de Hulpwarmtecentrale wordt - bij de inzichten in 2018 - zonder mitigerende maatregelen de maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) overschreden. In dit deel van het plangebied is zonder toepassing van een dove gevel en of vliesgevel geen woningbouw mogelijk. De berekende geluidsbelasting bedraagt maximaal 60 dB(A).

Bij de beoordeling van bouwplannen worden ook eisen gesteld zoals ten aanzien van de aanwezigheid van luwe gevels. Deze voorwaarden worden geborgd door regels bij dit bestemmingsplan.

Sinds de doorkoppeling van het stadsverwarmingsnetwerk in 2020 is de Hulpwarmtecentrale echter niet meer in functie en afgewaardeerd naar een Warmte Overdracht Station (WOS). De nog aanwezige ketels zullen maximaal 1 keer per jaar getest worden, en daarmee een lagere cq geen geluidsbelasting veroorzaken. Dit geluid zal in 2022, door plaatsing van een warmtebuffer, helemaal verdwijnen waarna ook de milieuvergunning wordt ingetrokken. De centrale functioneert reeds onder het overgangsrecht van het nu geldende bestemmingsplan.

Laagfrequent geluid

Bijzondere aandacht is bij de planvorming en de woningbouwplannen nodig voor het aspect van laagfrequent geluid van de Hulpwarmtecentrale. Bij maximale inzet van alle ketels produceert de centrale - bij de inzichten in 2018 - een laagfrequent geluid die door de gangbare gevelconstructies van woningen matig wordt tegengehouden.

Uit onderzoek naar laagfrequent geluid van de centrale op het woningbouwplan 'Wilhelminawerf' blijkt dat met name in de 50 Hz-tertsband de bijdrage erg groot is. Bij toetsing aan de 25 dB(A)-Vercammencurve is een overschrijding te verwachten tot een afstand van circa 90 meter vanaf de centrale. Maatgevende geluidbronnen zijn de schoorsteen voor ketels 3, 4 en 5 en het dak van de centrale.

Na het uitvoeren van maatregelen of het beëindigen van de bron van laagfrequent geluid (HWC) kunnen woningen in de op de verbeelding opgenomen milieuzone worden gebouwd. Nu de HWC inmiddels is afgewaardeerd kunnen woningen binnen deze milieuzone worden gebouwd. De regel (artikel 13) wordt flexibeler gemaakt, zodat met de bouw kan worden gestart. Bij ingebruikname van de woningen zal ook de milieuvergunning van de HWC zijn ingetrokken.

3.4.3 Conclusie

Voor het plangebied zijn eerder hogere grenswaarden vastgesteld voor wegverkeers - en industrielawaai. In de regels van het geldende bestemmingsplan (artikel 16) is een bepaling opgenomen die borgt dat aan de maximale geluidbelasting wordt voldaan alsmede aan de hogere waarde verbonden voorwaarden. Het (laagfrequent)geluid van de hulpwarmtecentrale verdwijnt in zijn geheel in 2022. Het thema geluid vormt hiermee geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de partiële herziening. Met de aanpassing van artikel 13 van de regels kan met het bouwen geanticipeerd worden op de intrekking van de milieuvergunning van de HWC.

3.5 Externe veiligheid

3.5.1 Kader

Het werken met, de opslag en het transport van gevaarlijke stoffen leidt tot veiligheidsrisico's voor omwonenden, bedrijven en passanten. Om deze risico's te beheersen worden in ruimtelijke plannen de relaties tussen deze activiteiten en hun omgeving conform wet- en regelgeving verantwoord en vastgelegd.

De normen en richtlijnen voor externe veiligheid zijn vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). In alle drie besluiten wordt voorgeschreven dat kwetsbare bestemmingen voldoende afstand moeten houden tot risicobedrijven en transportroutes voor gevaarlijke stoffen, en tevens kunnen er op grond van die besluiten beperkingen aan de bebouwingsdichtheid wenselijk zijn. Ook gelden afstandsbepalingen voor bedrijven die niet onder het Bevi vallen.

Het lokale wegverkeer van gevaarlijke stoffen mag volgens de gemeentelijk vastgestelde routeringsverordening uitsluitend plaatsvinden over enkele aangewezen wegen. Andere wegen mogen voor de bevoorrading van een aantal bedrijven slechts gebruikt worden indien daar een ontheffing voor verleend is.

Voor externe veiligheid bestaan twee normen: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans op overlijden van een onbeschermd persoon die zich 24 uur nabij de ongevalslocatie bevindt. De normhoogte voor PR bedraagt 10-6/jaar voor gevoelige bebouwing. Het groepsrisico (GR) geeft de kans per jaar aan dat een groep personen van een bepaalde grootte kan overlijden als gevolg van een calamiteit. Voor het GR is een zogeheten oriënterende waarde vastgesteld.

3.5.2 Plansituatie

Uit het vigerende bestemmingsplan blijkt dat er geen sprake is van transport van gevaarlijke stoffen over de weg, water of door buisleidingen. Ook is geen sprake van de aanwezigheid van een Bevi-inrichting. Aandachtspunt is de aanwezigheid van drie bovengrondse tanks voor stookolie met ieder een inhoud van 500m³ op het terrein van de hulpwarmtecentrale van Eneco. De drie tanks zijn geplaatst in één tankput. De tankput heeft als functie om de inhoud van een tank op te kunnen vangen in geval van een calamiteit. Het risico van de opslagtanks bestaat eruit dat als gevolg van een calamiteit brand kan ontstaan met een grote hittestraling tot gevolg. Het is belangrijk dat daarom voldoende afstand wordt aangehouden tot omringende objecten.

Op circa 15 meter vanaf de tanks kan bij een brand een omliggend object tot zelfontbranding komen. Die afstand moet dus minimaal worden aangehouden.

Door adviesbureau Tebodin is een brandveiligheidsrapportage (documentnummer 3412121, gedateerd op 10 maart 2010) opgesteld ten aanzien van het brandgevaar van de silo's. Hierover is advies gevraagd aan de Veiligheidsdienst Regio Utrecht (VRU). De HWC is geen inrichting als bedoeld in het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen. Desalniettemin is ten behoeve van de ontwikkeling door Tebodin een brandveiligheidsrapport nieuwbouw Kanaalweg 59 opgesteld. Hieruit blijkt dat er vanuit de industriële bebouwing rond het plangebied geen bijzondere brandveiligheidsrisico's te verwachten zijn. In het rapport worden een aantal bouwkundige maatregelen genoemd. Deze maatregelen zijn vanaf 2022 niet meer nodig, doordat de drie olietanks verwijderd worden en er een warmtebuffervat voor in de plaats komt.

3.5.3 Conclusie

Op basis van de regelgeving voor externe veiligheid (Bevi, Bevb en Bevt) bestaan geen belemmeringen voor het vaststellen van het bestemmingsplan. Wel moet in verband met het risico

op een brand rekening worden gehouden met minimale afstanden tussen bovengrondse stookolietanks op het terrein van Eneco en te realiseren objecten binnen het plangebied. De kortste afstand tot nieuwe woningen in het voorliggende bestemmingsplan bedraagt planologisch 12 meter. Dit kan leiden tot aanvullende bouwkundige maatregelen aan de nieuwe woningen. Deze zullen worden bepaald in het kader van de aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen van de nieuwe woningen. Het SP voorziet in een grotere afstand van woningen tot de olitanks. De drie silo's zijn in het geldende bestemmingsplan onder het overgangsrecht gebracht. Bij het vervallen van de functie van HWC vervalt ook de functie van de stookolietanks. Deze zullen in 2022 verwijderd worden, en vervangen worden door een warmtebuffer, waardoor het risico verdwijnt. Tot die tijd vormt het brandgevaar van de silo's een aandachtspunt.

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

3.6 Luchtkwaliteit

3.6.1. Kader

Luchtkwaliteit heeft betrekking op luchtverontreiniging door gasvormige stoffen en verontreiniging van de lucht met stof, door met name verkeer, maar – naar mate het verkeer schoner wordt – ook door andere bronnen zoals houtstook. De luchtkwaliteit beïnvloedt in belangrijke mate de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Wegverkeer, mobiele (bouw)werktuigen en houtstook zijn, is samen met de hoge achtergrondconcentratie in Utrecht, de belangrijkste lokale bronnen van luchtverontreiniging. In artikel 5.16 lid 1 van de Wet milieubeheer is vastgelegd dat het bevoegd gezag bij het vaststellen van een bestemmingsplan dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, rekening moet houden met de effecten op de luchtkwaliteit.

3.6.2 Plansituatie

In het kader van het bestemmingsplan is een Beoordeling luchtkwaliteit Bestemmingsplan Merwedekanaalzone – Defensieterrein te Utrecht, juli 2017 uitgevoerd. Het primaire doel van deze luchtbeoordeling is inzicht te geven in hoeverre luchtkwaliteitseisen een belemmering kunnen zijn voor de ruimtelijke ontwikkelingen die met het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt. Beschouwing van de luchtkwaliteit bij ruimtelijke planvorming is eveneens van belang in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening' aangezien uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens een goed woon- en leefklimaat dient te worden gegarandeerd.

De ontwikkeling van de Merwedekanaalzone maakt onderdeel uit van het NSL (opgenomen als project IB – 1311). In dit kader wordt dan ook voldaan aan artikel 5.16 lid 1, onder d van de Wet milieubeheer. Wanneer het project is opgenomen in het NSL vindt, met betrekking tot de effecten van de diverse projecten, geen afzonderlijke beoordeling van de luchtkwaliteit plaats. Een afzonderlijke toets van het bestemmingsplan Merwedekanaalzone – Defensieterrein aan de Wet milieubeheer is derhalve strikt genomen niet nodig. Desalniettemin zijn de consequenties voor de luchtkwaliteit in het kader van het vigerende bestemmingsplan, gedetailleerd in kaart gebracht. De luchtkwaliteit langs de wegen in het bestemmingsplangebied is op twee momenten (2017 en 2027) inzichtelijk gemaakt. Geconstateerd kan worden dat in beide onderzoeksjaren voldaan wordt aan de vigerende grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

In de beschouwde periode 2017-2027 verbetert de luchtkwaliteit, als gevolg van de verschoning van het wagenpark en generiek beleid.

Als gevolg van de bedrijfsactiviteiten van de HWC vindt emissie plaats van onder ander zwaveldioxide (SO₂), stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). De HWC is opgenomen in de landelijke emissieregistratie. Evenwel is door Royal Haskoning, in samenwerking met NUON, in 2005 onderzoek gedaan naar de invloed van de verspreiding van rookgassen van de HWC. De bevindingen van dit onderzoek zijn opgenomen in een rapportage met kenmerk 9R3377.01 d.d. 18 oktober 2005 (zie ook bestemmingsplan 'Kanaalweg 59').

Uit de rekenresultaten van dit onderzoek blijkt dat:

- De bijdrage van de HWC aan de achtergrondconcentratie valt binnen de afronding van deze achtergrondconcentraties. Dit wordt vooral veroorzaakt door de zeer beperkte tijd dat de centrale per jaar operationeel is ;
- De locatie en hoogte van het immisiemaximum voor fijn stof niet veranderen (er treedt een verwaarloosbaar kleine stijging van de concentratie op die alleen op twee cijfers achter de komma waarneembaar is);
- De hoogste uurwaarde concentratie van SO₂ een verwaarloosbaar kleine daling (0,28%) vertoont, vermoedelijk door verhoogde turbulentie als gevolg van de woontoren;
- Voor NO_x geen conclusies getrokken kunnen worden, echter op grond van de resultaten van de

andere componenten aangenomen mag worden dat de invloed van NO_x tevens gering zal zijn. Deze uitkomsten kunnen geacht worden eveneens te gelden voor onderhavige ontwikkeling, nu de verkeersgeneratie niet hoger wordt.

Sinds 2017 wordt overal in Utrecht voldaan aan de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit.

De Wereldgezondheidsorganisatie heeft advieswaarden opgesteld voor gezonde lucht. Deze WHO-advieswaarden zijn bedoeld om de gezondheid te beschermen. Deze zijn voor fijnstof strenger dan de grenswaarden van de EU.

De Utrechtse gemeenteraad heeft in 2015 via een motie (2015-78) de opdracht gegeven om te streven naar voortdurende verbetering van de luchtkwaliteit en lagere blootstellingswaarden voor fijnstof te realiseren, waarbij gekeken wordt naar de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) advieswaarden. Om versneld de WHO-advieswaarden te realiseren heeft de gemeenteraad in december 2020 het "Uitvoeringsprogramma Luchtkwaliteit 2020 – 2025, Utrecht kiest voor gezonde lucht" vastgesteld, waarin maatregelen zijn opgenomen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Ook neemt de gemeente Utrecht deel aan het Schone Lucht Akkoord, waarin rijksoverheid, provincies en gemeenten samenwerken aan maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit.

Op basis van de NSL-monitoringstool 2020 kan worden geconcludeerd dat de wettelijke grenswaarden zowel in 2020 als in 2030 niet worden overschreden, ondanks de lichte verschuiving van het verkeer door het parkeren op afstand. In 2020 wordt nog niet (overal) voldaan aan de WHO-advieswaarden voor PM₁₀ in het plangebied en in de nabijheid, hetgeen in 2030 wel het geval zal zijn. Voor PM_{2,5} wordt in 2020 nergens voldaan aan de WHO-advieswaarde. In 2030 wordt (niet) voldaan aan de WHO-advieswaarde voor PM_{2,5}.

Daarnaast neemt de gemeente, samen met de rijksoverheid en de provincies aanvullende luchtmaatregelen, waardoor de WHO-advieswaarde voor PM_{2,5} versneld zal worden gerealiseerd. Daaruit volgt dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Conclusie

Op basis van de uitgevoerde luchtkwaliteitsberekeningen kan worden geconcludeerd dat in de toekomstige bestemmingsplansituatie aan het gestelde in artikel 5.16 eerste lid 1, onder d en onder a, van de Wet milieubeheer wordt voldaan. De emissie van de HWC is opgenomen in de landelijke emissieregistratie. In 2020 wordt nog niet (overal) voldaan aan de WHO-advieswaarden voor PM₁₀ in het plangebied en in de nabijheid van het plangebied, hetgeen in 2030 wel het geval zal zijn. Voor PM_{2,5} wordt in 2020 nergens voldaan aan de WHO-advieswaarde. In 2030 wordt (niet) voldaan aan de WHO-advieswaarde voor PM_{2,5}. Daaruit volgt dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Gelet op het vorenstaande zijn er geen belemmeringen vanuit de Wet milieubeheer om deze partiële herziening vast te stellen.

3.7 Natuurbescherming

3.7.1 Kader

Op grond van de Wet natuurbescherming moeten initiatiefnemers onderzoek doen naar de effecten van hun activiteiten op beschermde diersoorten 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 Interim Omgevingsverordening.

Beschermde diersoorten 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.

- Doe altijd verkennend onderzoek naar de in het plangebied voorkomende soorten en de gevolgen van de geplande ontwikkelingen op die soorten.

- Volg de aanwijzingen uit het onderzoek dat je aan het bestemmingsplan ten grondslag legt nauwkeurig op. (en dat geldt niet alleen voor de aanwijzing dat er nader onderzoek uitgevoerd moet worden, ook andere aanwijzingen uit rapporten die aan een bestemmingsplan ten grondslag gelegd

worden, moeten natuurlijk serieus worden genomen. Steeds zal bekeken moeten worden wat er met die aanwijzingen gedaan moet worden).

Utrechtse soortenlijst

In de voormalige Flora en faunawet werden soorten beschermd die niet meer beschermd zijn onder de Wet natuurbescherming, die per 1 januari 2017 in werking is getreden. Hieronder vallen diverse kwetsbare soorten die voor Utrecht erg belangrijk zijn. Deze soorten zijn in de Utrechtse soortenlijst genoemd.

De gemeenteraad heeft besloten dat bij gemeentelijke ruimtelijke plannen de Utrechtse soortenlijst bij het onderzoek en ontwikkelingen wordt betrokken zodat de soorten zo goed mogelijk beschermd worden.

Bij ruimtelijke plannen van derden beveelt de gemeente nadrukkelijk aan om de Utrechtse soortenlijst mee te nemen in onderzoek en ontwikkelingen. Wanneer de Utrechtse soortenlijst niet wordt meegenomen in het plan of project, dan wordt dit gemotiveerd.

De Utrechtse Soortenlijst en overige informatie is te vinden op de gemeentelijke website onder Groenbeleid.

<https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/bestuur-en-organisatie/beleid/omgevin>

3.7.2 Plansituatie

In juni 2015 is een gerichte veldinventarisatie uitgevoerd naar het voorkomen en de eventuele verspreiding van flora en fauna. Uit het onderzoek komt naar voren dat in het gebied geen relevante planten en vermeldenswaardige broedvogels voorkomen. In het gebied komen wel algemene broedvogels voor. In verband met het voorkomen van deze algemene broedvogels wordt aangeraden om te werken buiten het broedseizoen of op een manier dat de vogels niet tot broeden komen.

Op grond van bovenstaande analyse worden effecten op matig en zwaar beschermde planten- en diersoorten uitgesloten; de realisatie en uitvoering van de plannen in het gebied van het voormalig defensie terrein te Utrecht is niet in strijd met het gestelde binnen de Flora- en faunawet. Inmiddels is het plangebied bouwrijp gemaakt, waardoor er ook anno 2021 geen sprake is van aanwezige natuurwaarden. Bij de sloop van de voormalige bedrijfswoningen aan de Overste den Oudenlaan worden voorafgaand aan de werkzaamheden eventuele natuurwaarden in beschouwing genomen.

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een Natura 2000-gebied, en ligt ook niet in de directe nabijheid daarvan. Gelet op de aard en omvang van de planontwikkeling en de afstand tot Natura 2000 gebieden kunnen significante effecten op voorhand worden uitgesloten. Voor de planontwikkeling is onderzoek gedaan naar de depositie van stikstof op Natura 2000 gebieden. Uit de berekeningen (Sweco, zie bijlage) blijkt dat zowel in de aanleg- als gebruiksfase geen sprake is van een depositie boven de 0,00 mol. Op basis van recente regelgeving kan de berekening van de depositie in de aanlegfase overigens buiten beschouwing worden gelaten.

Conclusie

Het plangebied is inmiddels gesaneerd en bouwrijp gemaakt. Van de aanwezigheid van relevante soorten is geen sprake. Er is geen sprake van stikstofdepositie op Natura 2000 gebied. De Natuurbeschermingswet vormt geen belemmering voor uitvoering van dit plan

3.7.1 Bomen

Ten tijde van het opstellen van de bomeninventarisatie stonden in het plangebied 120 bomen. Hiervan zijn 33 goede bomen verplant naar een andere plek in de stad. Het was niet mogelijk om deze 33 bomen in de nieuwe stadswijk in te passen, omdat het terrein opgehoogd moet worden. Van de overige 87 bomen was de kwaliteit als volgt: 46 bomen hadden een goede conditie en kwaliteit (maar deels wel vergroeid met bomen met matige kwaliteit); 14 exemplaren hadden een redelijke conditie; 21 bomen hadden een matige conditie en 4 bomen waren in slechte staat. Deze 87 bomen zijn geveld in verband met de saneringswerkzaamheden. In de nieuwe stadswijk komen circa 100 bomen.

In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige, robuuste groenstructuur vormt. Op markante plekken worden bomen van de eerste orde geplaatst. Grote bomen dragen bij aan gezonde lucht en zorgen voor cool spots in de wijk.

3.8 Water

3.8.1 Kader

Door een ruimtelijk plan kunnen de belangen en het functioneren van het watersysteem en de waterketen onder druk komen te staan. Het doel van de 'Watertoets' is het waarborgen van watergerelateerd beleid en beheer door deze ruimtelijke ontwikkelingen expliciet en op evenwichtige wijze 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 een plan vroegtijdig inzichtelijk gemaakt, de afwegingen expliciet en toetsbaar vastgelegd en het wateradvies van de waterbeheerder 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 vroegtijdig in het ontwerpproces worden geïntegreerd.

Deze waterparagraaf is, ter verantwoording en afsluiting van de watertoets, opgesteld ten behoeve van het bestemmingsplan. Hieronder zijn de belangrijkste elementen uit de waterparagraaf opgenomen.

Beleid

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.

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 verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan (vGRP) 2011-2014. De ontwerp-eisen zijn opgenomen in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte, onderdeel riolen, rioolgemalen en drainage (versie 18 april 2013). Daarnaast stelt de gemeente eisen aan het ontwerp van watergangen waarvan zij eigenaar of beheerder is of wordt.

Klimaatadaptatie

Het klimaat verandert: hogere temperaturen, een sneller stijgende zeespiegel, nattere winters, heftigere buien en drogere zomers. Omdat dit nu al meetbare en zichtbare fenomenen in de toekomst kan leiden tot maatschappelijke ontwrichting, moeten we in Nederland er nu al rekening mee houden door de inrichting van de bebouwde omgeving er tijdig aan te passen (adaptie).

Dit beleid is vastgelegd in de Deltabeslissing voor Nederland. In de 'Deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie' heeft het Deltaprogramma voorstellen opgenomen om de ruimtelijke inrichting van Nederland klimaatbestendig en waterrobuust te maken. Alle overheden en marktpartijen zijn daar samen verantwoordelijk voor. De gemeente Utrecht heeft samen met 9 andere overheden de 'Deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie' onderschreven en werkt in de 'Coalitie Regio Utrecht' samen aan de ruimtelijke adaptatie van het stedelijk gebied, te denken valt aan de volgende maatregelen:

- Toepassen van groene daken en halfverharding. Dit draagt bij aan de reductie van hittestress en het beperken van wateroverlast bij extreme neerslag;
- Zichtbaar en beleefbaar maken hemelwater. Het bovengronds afvoeren en bergen via wadi's, goten en/of infiltratievoorzieningen draagt hieraan bij;
- Hergebruik van schoon hemelwater voor toilet draagt bij aan een duurzame leefomgeving.

Onttrekking grondwater

Tijdelijke onttrekking van grondwater tijdens de bouwfase is vergunningsplichtig 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 moet een melding worden gedaan of een watervergunning worden aangevraagd bij het waterschap HDSR.

3.8.1 Verslaglegging van gevoerd overleg gemeente - waterbeheerder

De 'waterparagraaf' van 22 augustus 2016, bijgevoegd als bijlage van het nu geldende bestemmingsplan (2018), is opgesteld ter verantwoording en ter afsluiting van de watertoets ten behoeve van de ontwikkeling van het Defensierrein.

Door bureau Evers is, in opdracht van BPD Vastgoedontwikkeling, eerder een memo getiteld 'Waterhuishoudings- en rioleringsplan' opgesteld. Dit plan van d.d. 2 juli 2016 omvat alle relevante stedelijk wateraspecten en vormt het resultaat van het overleg met het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) van d.d. 6 april 2016. De opmerkingen die het HDSR in haar mailing en notitie van d.d. 20 juli jl. heeft meegegeven, zijn in de memo van d.d. 2 juli 2016 verwerkt. De stedelijk wateraspecten van deze ontwikkeling zijn hiermee vroegtijdig met het bevoegd gezag besproken en afgestemd, waarmee de watertoets doorlopen is.

Adviesbureau Sweco (zie bijlage) heeft in 2020 een rapportage opgesteld waarbij is gekeken naar de capaciteit van het riool uitgaande van 800 woningen, met een piekbelasting van 50% van het stelsel. Het DWA systeem gaat uit van 800 woningen. Aangezien het bij de laatste inzichten gaat om 950 maar om kleiner woningen past dit aantal binnen vastgesteld plan en is de rapportage representatief.

De gemiddelde dwa-productie bedraagt 24,0 m³/h. Voor controle van de hydraulische capaciteit wordt een piekfactor 2 gehanteerd. De piekbelasting via de laatste streng in het plangebied bedraagt 48 m³/h is 13,3 l/s. De capaciteit van een 100% gevulde betonnen riool Ø 300 mm onder een buisverhang van 2 promille bedraagt 45 l/s. Tijdens piekafvoer bedraagt de vullingsgraad in de laatste streng 40 %. De hydraulische capaciteit van het dwa-stelsel is voldoende. (norm < 50%)

Voor de waterberging van het gebied veranderd niets omdat de bebouwingspercentage en de inrichting/afwatering van de bouwblokken niet wijzigt ten opzichte van de eerder vastgestelde uitgangspunten.

Het Hoogheemraadschap verzoekt in haar reactie in het kader van het vooroverleg om in contact te blijven over de verdere uitwerking en benodigde vergunningen. Hieraan geven wij gevolg.

3.8.2 Conclusie Waterparagraaf

Waterberging

De totale waterberging bedraagt:

<i>Deelgebieden</i>	<i>bergingsvoorz.</i>	<i>afv. verh. opp (m²)</i>	<i>berging (m³)</i>	<i>berging (mm)</i>
Wegverhardingen openbare ruimte	in riool	23.270	400,9	80,4
	in grondverb.		259,2	
	in wadi's		1.210,5	
Semi-openbaar	in wegfundering	2.927	218,8	74,7
Private-gebied	in wegfundering	3.581	259,6	72,5
Daken laagbouw	in kratten	12.097	257,6	21,3
Daken hoogbouw	in kratten	5.574	112,1	20,0
Tuinen	geen	9.935		
Totaal		57.384	2.718,7	47,4

Hemelwater wordt tot een bui T= 10 (45 mm/uur) 100% in het gebied vasthouden. Dit geldt voor zowel de bouwblokken met de binnentuinen als de verharde openbare ruimte. Elk bouwblok houdt zelf tot een bui T=10 (45 mm/uur) het hemelwater voor 100% vast.

De inrichting van het gebied (openbare ruimte en de binnentuinen) is zodanig dat bij een zeer extreme regenbui (T=100 of 80 mm/uur) geen schade optreedt aan gebouwen en vitale infrastructuur zoals nutsvoorzieningen én veiligheidsrisico's worden voorkomen.

Vleutense Wetering

Direct ten oosten van het plangebied bevindt zich het restant van de voormalige Vleutense Wetering. Het deel van deze tertiaire watergang dat voor de ontwikkeling van het Defensierrein relevant is, strekt zich uit tussen de Admiraal Helfrichlaan en de HWC. Deze wetering is als gevolg van historische stedenbouwkundige ontwikkelingen grotendeels voorzien van bruggetjes en duikers. Er worden diverse maatregelen getroffen om de watergang te verbeteren.

Het toevoegen van extra woningen in het plangebied leidt niet tot een ander inzicht op de wateraspecten, waardoor er voor het thema water geen belemmeringen zijn voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. De gemeente blijft met de HDSR in overleg over de

wateraspecten.

3.9 Duurzaamheid en toekomstbestendige energie

3.9.1 Kader

De gemeente Utrecht heeft in haar Energieplan een duidelijke ambitie vastgelegd. In het MilieuBeleidsPlan (MBP) en in het Programma Utrechtse Energie is opgenomen dat Utrecht in 2030 klimaatneutraal is. Ontwikkel- en herstructureringslocaties bieden kansen om een bijdrage te leveren aan de realisatie van deze ambitie. De inzet van maatregelen om de CO₂-uitstoot vergaand te verminderen gaat in de volgorde: energiebehoefte verminderen, inzet van duurzame bronnen en, tenslotte, een zo efficiënt mogelijke omzetting van primaire energie in warmte en kracht. Die klimaatambities betekenen een fors lagere energieprestatie.

Onder duurzame ontwikkeling wordt een ontwikkeling verstaan die voorziet in de behoefte van de huidige generatie zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen om ook in hun behoeften 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 hoog kwalitatieve leefomgeving door verhoging comfort, veiligheid en gezondheid. Het levert ook kostenbesparing op én het is goed voor het milieu.

3.9.2 Plansituatie

De grootste ambities voor de Merwedekanaalzone en het Defensieterrein liggen in de Gezonde Leefomgeving en in een goede balans tussen Natuur en Ruimte. Op welke wijze de verschillende ambities vertaald zijn naar het plan is toegelicht in hoofdstuk 4 van de toelichting van het vigerende bestemmingsplan. Verwezen wordt ook naar de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone (2017). De woningen zijn voorbereid op toekomstige ontwikkelingen op het gebied van duurzame energie. Voldaan wordt aan BENG. Door de snel innoverende techniek op het gebied van energie en water zal de nadruk bij de bouwplannen liggen op de keuzemogelijkheden die bewoners hebben en de flexibiliteit die wordt ingebouwd om in de toekomst de woning aan te passen.

Voor deze locatie is het niet verplicht gebruik te maken van stadsverwarming. Als de ontwikkelaar meer duurzame energieoplossingen gebruikt is dat niet noodzakelijk. Voorlopig wordt wel ruimte gereserveerd voor het mogelijke hoofdtracé van de stadsverwarming (onder de rijbaan). Bij de planuitwerking worden zonnepanelen toegevoegd aan daken en voor fase 1 van het plangebied is aanvullend PV op afstand gecontracteerd bij Eneco. Daarnaast wordt onderzocht of het mogelijk is om straatverlichting toe te passen die wordt opgeladen door de zon.

Voor nieuwe woningen wordt een milieuprestatie van maximaal 50% van de norm (nu 1,0 per m² BVO) volgens de Bepalingsmethode Milieuprestatie Gebouwen en GWW-werken voorgeschreven. Het instrument GPR gebouw wordt gehanteerd om de integrale duurzaamheid van een gebouw te beoordelen.

3.9.3 Conclusie

De ontwikkeling wordt duurzaam vormgegeven, waarbij de ambities reeds bij het Stedenbouwkundig Plan zijn vastgelegd. Bij de planuitwerking wordt bekeken of de ambities worden waargemaakt en of de lat hoger kan worden gelegd. De partiële herziening die nu voorligt doet niets af aan deze ambities.

3.10 Gezondheid

3.10.1 Kader

De gemeenteraad heeft de wettelijke plicht periodiek een nota Volksgezondheid vast te stellen. Dit staat in de Wet publieke gezondheid. In de nota Volksgezondheid; Gezondheid voor Iedereen (2019-2023) wordt de verbinding gelegd tussen fysieke, sociale en economische vraagstukken, die kansen bieden om bij te dragen aan gezonder wonen, werken en leven in Utrecht. We willen met deze nota de stad uitnodigen om initiatief te nemen en samenwerking te zoeken en samen bij te dragen aan een gezonde stad. We werken bijvoorbeeld aan het bevorderen van gezondheid via gezond duurzaam lokaal voedsel; gezonde leefstijl en gezond gedrag.

3.10.2 Plansituatie

Het ontwerpen van een nieuwe woonwijk biedt kansen voor de gezondheid van de toekomstige bewoners. De ambitie voor het Defensieterrein is om een gezonde en duurzame wijk te realiseren. Een gezonde en duurzame wijk op deze plek, betekent een goede balans tussen natuur en bebouwing en veel aandacht voor een gezonde leefomgeving, waar de verblijfskwaliteit en beleving centraal staat.

Een groene leefomgeving nodigt uit tot een gezonde leefstijl. In het Defensieterrein wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige, robuuste groenstructuur vormt. Op markante plekken worden bomen van de eerste orde geplaatst. Deze circa 100 grote bomen zorgen voor cool spots in de wijk. Daarnaast worden er verschillende particuliere tuinen aangesloten op het openbaar groen, waardoor er een groter aaneengesloten groengebied ontstaat. Hierbij is het wel van belang dat mensen hun eigen plek behouden, dit zorgt voor privacy en eigenaarschap. Op plekken waar tuinen worden afgesloten van de openbare ruimte, wordt dit gedaan door middel van groene oplossingen (een haag of met klimplanten begroeide hekken). De zone langs het Merwedekanaal (het Merwedepark) maakt deel uit van de hoofdgroenstructuur van de gemeente.

Door bewegen en spelen mogelijk en makkelijk te maken wordt gezond gedrag bevorderd. Doordat het Defensieterrein een fijnmazig netwerk van wandel- en fietsverbindingen in en rondom heeft, biedt dit toekomstige bewoners de mogelijkheid om 'rondjes' te maken. Hiervan is het Rondje Stadseiland het bekende voorbeeld, maar ook het Ringpark in Dichterswijk is een mooie wandelroute. Ook de nabijheid en goede bereikbaarheid van voorzieningen en openbaar vervoer draagt hieraan bij. Het station is met de fiets snel te bereiken en via de Moreelseburg is het oude centrum van Utrecht op loopafstand, hierdoor wordt het logischer om de fiets te pakken of te gaan lopen dan de auto te pakken.

Buitenspelen in de buurt wordt gestimuleerd door autoloze gebieden binnen de bouwblokken en door de aanleg van speelvoorzieningen in de openbare ruimte. Daarnaast ligt het sportpark Welgelegen met sportvelden en een sporthal op loopafstand wat sporten in verenigingsverband gemakkelijk mogelijk maakt.

Contacten in de buurt dragen bij aan gezondheid. In het Defensieterrein is het ontmoeten van andere bewoners gemakkelijk. Er is voldoende ruimte voor ontmoeten op straat- en buurtniveau, door de autoloze binnengebieden en doordat particuliere tuinen aansluiten op de openbare ruimte. In het plangebied wordt ook een recreatieve ontmoetingsplek langs het kanaal gerealiseerd. Op wijkniveau zijn er diverse ontmoetingsplekken, zoals bij de creatieve broedplekken aan de overkant van de Koningin Wilhelminalaan (Deelgebied 5), bij Sportpark Welgelegen en bij de Veilinghaven. Veilige langzame verkeersverbindingen naar deze plekken zijn daarom essentieel. Het Beurskwartier, waar met de Kinopolis bioscoop de eerste grote voorziening is gekomen zal in de toekomst meer voorzieningen hebben, waar bewoners van het Defensieterrein gemakkelijk naar toe kunnen gaan, mits er een gemakkelijke en veilige route is.

Lucht:

De Overste den Oudenlaan is een drukke binnenstedelijke weg dat wil zeggen meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal. Hierdoor is de luchtkwaliteit langs deze weg een aandachtspunt en mogen er geen gevoelige bestemmingen (voor kwetsbare groepen) binnen 50 meter langs deze weg.

Geluid:

Op verschillende plekken in de wijk is de geluidbelasting hoog. Dit wordt veroorzaakt door wegverkeer (van met name de Dr. M.A. Tellegenlaan). De HOV baan aan de route Overste den Oudenlaan – Van Tellegenlaan zorgt onder andere voor de overschrijding door het wegverkeer. Hiervoor is een hogere waarde vastgesteld. Deze geluidseisen zijn aanvullend op het gestelde in het Bouwbesluit en zullen in het bestemmingsplan als een bijzondere voorziening worden opgenomen om te zorgen dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voor wat betreft het (laagfrequente) geluid van de (voormalige) hulpwarmtecentrale wordt verwezen naar de paragraaf Geluidhinder (3.4) van deze toelichting.

10.3.3 Conclusie

Het plan past binnen de ambities van een gezinde leefomgeving.

3.11 Toegankelijkheid

3.11.1 Kader

Utrecht wil een stad zijn waar iedereen mee kan doen, waar we niemand buitensluiten. Een inclusieve toegankelijke stad. We willen dat alle inwoners en bezoekers, met en zonder beperking, alle (openbare) gebouwen, woningen, de openbare ruimte en dienstverlening kunnen gebruiken.

Utrecht werkt al sinds 2007 actief aan toegankelijkheid, eerst met Agenda 22 en nu volgens het

VN-verdrag handicap. Het uitgangspunt van het VN-verdrag handicap is 'niets over ons zonder ons'. Samenwerking met de belangenorganisaties voor inwoners met een beperking in een zo vroeg mogelijk stadium van de planontwikkeling is daarmee noodzakelijk. De ambities van de gemeente voor het VN-verdrag handicap staan in de agenda 'Utrecht voor iedereen toegankelijk'. In de agenda 'Utrecht voor iedereen toegankelijk' zijn drie kansen omschreven die we als gemeente willen pakken. Dit zijn: sneller en concreet resultaat, niet alleen fysiek maar ook sociaal toegankelijk en samenwerken met de stad. Met het uitvoeringsprogramma 'Utrecht voor iedereen toegankelijk' laten we zien wat we al doen en wat we nieuw op pakken. Dit zijn acties die nodig zijn voor het benutten van de drie kansen.

Daarnaast moeten gebouwen en woningen voldoen aan het Bouwbesluit 2012. Met ingang van 1 juli 2021 en 1 januari 2022 treedt een aantal wijzigingen van het Bouwbesluit 2012 in werking. Er zijn dan nieuwe toegankelijkheidseisen voor bijvoorbeeld drempels bij hoofdingangen van nieuwe publiek toegankelijke gebouwen en alle toegangen bij nieuwbouwwoningen.

Woningen

Utrecht wil graag rolstoelbezoekbare en rolstoelbewoonbare woningen. Wij willen dat iedereen, ook als hij of zij gebruik maakt van een rolstoel, alle nieuwe of verbouwde woningen kan bezoeken. Iedereen kan vanaf de openbare weg bij de voordeur komen, een brief in de bus doen, aanbellen, binnengaan, in de woonkamer komen en bij het toilet, gebruik maken van de buitenruimte zoals een balkon of tuin. Dit houdt bijvoorbeeld in dat er geen trappetjes of opstapjes zijn, binnen of buiten de woning. Dit is een woning die bezoekbaar is. We willen dat mensen in een rolstoel in alle nieuwe of verbouwde nultredenwoningen (woningen waarbij de entree, woonkamer/eetkamer, keuken, badkamer, toilet en ten minste één slaapkamer zonder trap bereikbaar zijn) kunnen wonen. Of het is gemakkelijk om daarvoor te zorgen. De ambitie van Utrecht gaat hiermee verder dan het Bouwbesluit.

Openbare ruimte

De openbare ruimte moet zo zijn ingericht dat iedereen, met of zonder beperking zich goed kan verplaatsen. In de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte staan de uitgangspunten. Het Handboek Openbare Ruimte en de richtlijn Voetpaden voor iedereen kunnen helpen bij de uitwerking. Aandacht is nodig bij hoogte verschillen en het overbruggen daarvan.

3.11.2 Conclusie

Bij het gebouwoontwerp en in de openbare ruimte worden de ambities vormgegeven.

Hoofdstuk 4 Uitvoerbaarheid

4.1 Economische uitvoerbaarheid

Gezien de grote behoefte aan woningen in alle segmenten en de strategische ligging van de locatie ten opzichte van het stadscentrum, vormt de afzetbaarheid geen belemmering voor de realisatie en voortgang van het project. Voor de aankoop en herontwikkeling van de Merwedekanaalzone, deelgebied 4, Defensierrein, is door de gemeente op basis van marktconforme uitgangspunten een financieel sluitende grondexploitatie uitgewerkt. De grondexploitatie is door de gemeenteraad vastgesteld en in het "Meerjaren Perspectief Stedelijke Ontwikkeling" (MPSO) opgenomen.

In de grondexploitatie is onder meer rekening gehouden met de aankoop van de benodigde percelen en opbrengsten uit de bouw van woningen en voorzieningen. De opbrengsten binnen de grondexploitatie zullen worden gebruikt ter dekking van de aan het project verbonden plan- en uitvoeringskosten. De uitgifte van gronden binnen deze ontwikkeling zal, in lijn met het vastgestelde beleid, plaatsvinden onder marktconforme condities.

Het plan voorziet in het afwaarderen van de bedrijfsvoering van de huidige HWC van Eneco aan de Kanaalweg. De koppeling met de Nicolaas Beetsstraat is gereed en de ketels worden in 2022 uit gebruik genomen. De olietanks worden vervangen door een warmtebuffer.

De ontwikkeling van het plangebied voor woningbouw levert een ruimtelijke verbetering op voor het plangebied en zijn omgeving. Vanwege de zorgvuldige inpassing van de ontwikkeling is, mede rekening houdend met het normale maatschappelijk risico, het risico op planschade voor de omgeving beperkt. Eventuele planschadeverzoeken van belanghebbenden zullen conform de geldende gemeentelijke procedure worden afgehandeld.

De door de gemeenteraad vastgestelde grondexploitatie vormt het financiële kader voor de ontwikkeling. De kosten voor de begeleiding en toetsing van vergunningsaanvragen, worden gedekt met het heffen van leges.

Het gemeentelijk kostenverhaal is via opbrengsten uit gronduitgiften en de ontwikkelovereenkomst voldoende verzekerd. De vaststelling van een exploitatieplan voor dit bestemmingsplan niet daarmee niet meer nodig. In een allonge zijn naast de financiële afspraken ook de koppeling met de huur-/koop prijs en de grootte van de woningen opgenomen.

Op basis van het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat de economische uitvoerbaarheid van het plan is gewaarborgd.

4.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

4.2.1 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.

De resultaten van het overleg zijn opgenomen in een afzonderlijke bijlage Nota van vooroverleg (zie bijlage van de toelichting). De reacties hebben niet geleid tot aanpassing van het plan.

4.2.2 Terinzagelegging ontwerpbestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 5 november 2021 gedurende 6 weken er inzage gelegen. Tijdens deze periode zijn 2 zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen zijn samengevat en van een reactie voorzien in het vaststellingsrapport dat onderdeel is van het raadsbesluit tot vaststelling van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 5 Juridische planopzet

5.1 Inleiding

Het bestemmingsplan is opgesteld volgens de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2012). De SVBP 2012 maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op eenzelfde manier worden verbeeld. Vergelijkbare bestemmingsplannen leiden tot een betere leesbaarheid, raadpleegbaarheid en helderheid voor de gebruiker en draagt zo bij aan een effectiever en efficiëntere dienstverlening.

5.2 Methode van bestemmen

Met deze herziening wijzigt er niets aan de wijze van bestemmen. De inhoudelijke aanpassing van de regels is de wijziging van het maximaal toegelaten aantal woningen. Het aantal woningen zoals vastgelegd in artikel 6.2.1 van de regels wijzigt van 600 naar 950. Vanwege het toepassen van maatwerk voor parkeren wordt in de regels het toepassen van de minimale norm uit het parkeerbeleid voorgeschreven.

Daarnaast voorzien de regels in de noodzakelijk aanpassing van de begripsbepalingen, anti-dubbeltelbepaling en de overgangsbepalingen. Tenslotte is de redactie van artikel 13 (Milieuzone) aangepast. Dit maakt het mogelijk om de aanvraag omgevingsvergunning voor woningen binnen de milieuzone te verlenen, voorlopig op het definitief uit gebruik nemen van de hulpwarmtecentrale. Het toetsmoment is verlegd naar het moment van ingebruikname van de nieuwe woningen.

Tenslotte is de verbeelding aangepast. De stroken ten zuiden van de huidige HWC met de bestemming 'Bedrijf' worden gewijzigd in de bestemming 'Woongebied'. Bij de vaststelling van het geldende bestemmingsplan heeft de gemeenteraad al deze mogelijkheid aan het college toegekend. Hier wordt nu met deze herziening invulling aan gegeven. Nu de leidingen ter plaatse zijn verlegd, wordt de bedrijfsvoering van de HWC niet belemmerd en is voldaan aan de in het delegatiebesluit opgenomen voorwaarden. Deze aanpassing maakt de uitvoering van het vastgestelde Stedenbouwkundig Plan mogelijk.

De overige bepalingen en de verbeelding van het geldende bestemmingsplan wijzigen met deze partiële herziening niet.

