Bundel van de Commissie Stad en Ruimte van 9 september 2021

1 Opening

Aanvang: 10.00 uur Fysiek

2 Vaststellen agenda en inventarisatie te bespreken agendapunten

3 Zorgen om sloop-nieuwbouwplannen Jan van Galenstraat

BIJ HET VASSTELLEN VAN DE AGENDA ZAL DE COMMISSIE BESLUITEN OF DIT AGENDAPUNT KAN WORDEN DOORGESCHOVEN NAAR EEN VOLGENDE COMMISSIE.
~~Indicatieve aanvang: 10.00 uur; FYSIEK~~
~~Indicatie behandeltijd: 30 min.~~
Beleidsveld: Ruimtelijke Ontwikkeling - wethouder Verschuure
Geagendeerd door B.Isik (PvdA), J. Zwinkels (CDA)
In het gebied Jan van Galenstaat wordt er een sloop- nieuwbouwproject voorbereid. Er is een intentiedocument vastgesteld en het participatietraject is in gang gezet. De bewoners en huurders van de huurappartementen boven de winkels en aan de Van Ginnekenlaan maken zich zorgen over de gevolgen van deze herontwikkeling. Hun zorgen hebben betrekking op toename van verkeer, verminderen van openbare ruimte. De huidige huurders voelen zich gedwongen om te gaan verhuizen naar een dure huurwoning. Om de zorgen van de bewoners weg te kunnen nemen, en maatwerkgerichte gebiedsontwikkeling mogelijk te maken, hebben de fracties van de PvdA, CDA en GroenLinks vragen gesteld aan het college.
De fracties van PvdA en CDA willen naar aanleiding van deze beantwoording graag samen met de wethouder en de andere fracties het volgende bediscussiëren:
A) Samen met de bewoners zetten wij onze vraagtekens bij de sloop-nieuwbouw van bepaalde woningen. Zijn er hiervoor alternatieven te ontwikkelen?
B) Wij zijn bang dat door de komst van de onnodig grote supermarkt extra parkeerruimte nodig is. Meer parkeerruimte is ook nodig omdat er meer woningen komen. Een grotere supermarkt betekent ook meer overlast door het laden- en lossen rondom de deur. Op welke wijze is met het huidige plan een goede verkeersafwikkeling te bewerkstelligen?
C) Het huidige participatieproces leidt tot ontevredenheid bij bewoners en de buurtvereniging. Wij zouden graag van het college horen hoe hierin verbetering is te bewerkstelligen.

3.1 Beantwoording SV 2021, nr. 61 over Nieuwbouwplannen Jan van Galenstraat

Dossier 2055 voorblad

Beantwoording SV 2021 nr 61 over Nieuwbouwplannen Jan van Galenstraat.pdf

3.2 Intentiedocument Van Galenstraat-Huizingalaan

190822 Idoc Van Galenstraat-Huizingalaan.pdf

4 Zienswijze op wijziging verordening Plassenschap Loosdrecht

BIJ HET VASSTELLEN VAN DE AGENDA ZAL DE COMMISSIE BESLUITEN OF DIT AGENDAPUNT KAN WORDEN TOEGEVOEGD AAN DEZE AGENDA.
aanvang: 10.00 uur; FYSIEK
Indicatie behandeltijd: 15 min.
Beleidsterrein: Groen - wethouder Van Hooijdonk

Dossier 2095 voorblad

Raadsvoorstel Zienswijze op wijziging verordening Plassenschap Loosdrecht.docx

Zienswijzebrief Wijziging verordening Plassenschap Loosdrecht.docx

Ingekomen aanbiedingsbrief Wijzigen Verordening Plassenschap Loosdrecht e.o..pdf

Bestuursvoorstel Wijziging VPL t.a.v. verbod op verkopen, verhuur, diensten.pdf

Geconsolideerde versie Verordening Plassenschap Loosdrecht.pdf

Toelichting Verordening Plassenschap Loosdrecht.pdf

Kaart A.pdf

Kaart B.pdf

5 Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Passiebloemweg, Vleuterweide

Indicatieve aanvang: 10.20 uur; FYSIEK
Indicatie behandeltijd: 45 min.
Beleidsveld: Ruimtelijke Ontwikkeling - wethouder Verschuure
Op de huidige scholenlocatie aan de Passiebloemweg in Vleuterweide staan nu drie tijdelijke schoolgebouwen. Er is een plan ontwikkeld om de tijdelijke schoolgebouwen te slopen en twee nieuwbouwscholen te realiseren. Dit om de betrokken basisscholen een passende en kwalitatieve huisvesting te geven. Om dit plan juridisch-planologisch te kunnen realiseren is een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Het ontwerpplan heeft ter inzage gelegen en naar aanleiding daarvan zijn 4 zienswijzen bij de gemeenteraad ingediend. Het college stelt voor het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen door in de toelichting van het plan naar aanleiding van de zienswijzen wijzigingen door te voeren. Daarnaast wordt voorgesteld ook enkele ambtshalve wijzigingen door te voeren. Het college stelt verder voor akkoord te gaan met het vaststellingsrapport waarin een reactie op de zienswijzen is opgenomen en geen exploitatieplan vast te stellen.

Dossier 1992 voorblad

Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Passiebloemweg, Vleuterweide.docx

Vaststellingsrapport Passiebloemweg versie 21-6-21.docx

Link naar RO publiceer- vaststelling Passiebloemweg.docx

Bestemmingsplan Passiebloemweg, Vleuterweide.pdf

NL.IMRO.0344.BPPASSIEBLOEMWEGVL-VA01.pdf

6 Raadsbrief Stedenbouwkundig Plan voor Bedrijvenpark Strijkviertel

Indicatieve aanvang: 11.10 uur; FYSIEK
Indicatie behandeltijd: 90 min.
Beleidsveld: Leidsche Rijn - wethouder Verschuure
Geagendeerd door J. Zwinkels (CDA), G. te Hoonte (VVD), A. Sasbrink (Partij voor de Dieren).
Het college stuurde op 11 juni jl. een raadsbrief naar de gemeenteraad met daarin het stedenbouwkundig plan voor bedrijventerrein Strijkviertel. De agenderende fracties zijn van mening dat deze raadsbrief een raadsvoorstel dient te zijn. We denken op deze manier ook tijdig onze standpunten en randvoorwaarden tijdig mee te geven, zodat de ontwikkeling op een later moment niet onnodig wordt vertraagd. De volgende punten zijn daarin nog van belang: parkeren (incl. aantal plekken, laadpalen en gehandicaptenplaatsen), naamgeving, ecologie en behoud van bestaande bomen, energievoorziening (aquathermie-pilot), circulair bouwen/ondernemen, ruimtelijke inpassing t.o.v. de woonwijk Rijnvliet en de aanwezigheid van horeca.

Dossier 2058 voorblad

Raadsbrief Stedenbouwkundig Plan voor Bedrijvenpark Strijkviertel.pdf

Stedenbouwkundig Plan Bedrijvenpark Strijkviertel (incl. bijlagen).pdf

7 Raadsbrief Actieplan zelfbeheer openbaar groen

Indicatieve aanvang: 14.00 uur; FYSIEK
Indicatie behandeltijd: 90 min.
Beleidsveld: Openbare Ruimte - wethouder Diepeveen
Geagendeerd door E. van der Marel (VVD), T. Sturkenboom (Student & Starter), J. Zwinkels (CDA), C. van Dun (D66), E. Virginia (GroenLinks) en de fractie van de Partij voor de Dieren.
De meepraters op de Raadsinformatiebijeenkomst van 1 juni 2021 hebben verschillende op- en aanmerkingen ideeën, en tips opgeworpen over hoe het Actieplan Zelfbeheer Openbaar Groen tot een (nog) beter succes is te leiden. De fracties wensen met de wethouder in gesprek te gaan hoe en in hoeverre de input van bewoners en fracties kan worden vertaald in het actieplan zodat dit een succesvol instrument wordt in het zelfbeheer van het openbare groen.

Dossier 1799 voorblad

Actieplan zelfbeheer openbaar groen.pdf

Raadsbrief Actieplan zelfbeheer groen.pdf

8 Raadsvoorstel Zienswijzemogelijkheid eerste bestuursrapportage RUD Utrecht 2021

Indicatieve aanvang: 15.35 uur; FYSIEK
Indicatie behandeltijd: 30 min.
Beleidsveld: Milieu en Emissieloos vervoer - wethouder Eerenberg

Dossier 2062 voorblad

Raadsvoorstel zienswijzemogelijkheid eerste bestuursrapportage RUD Utrecht 2021.docx

Zienswijzebrief eerste bestuursrapportage RUD Utrecht 2021.docx

Ingekomen brief zienswijze deelnemers Eerste Bestuursrapportage 2021 RUD Utrecht.pdf

Ontwerp Eerste Bestuursrapportage 2021 RUD Utrecht (versie 20210709).pdf

9 Discriminatie op de woningmarkt

BIJ HET VASTSTELLEN VAN DE AGENDA ZAL DE COMMISSIE BESLUITEN OF DIT AGENDAPUNT KAN WORDEN DOORGESCHOVEN NAAR EEN VOLGENDE COMMISSIE.
~~Indicatieve aanvang: 20.00 uur; FYSIEK~~
~~Indicatie behandeltijd: 90 min.~~
Beleidsveld: Wonen en Diversiteit - wethouders Diepeveen en Voortman
Geagendeerd door E. Oosters (Student & Starter), M. Deldjou Fard (Groenlinks), I. el Abassi (DENK), H. Dekker-Abdulaziz (D66), I. Raaijmakers (PvdA), J. Wijmenga, (ChristenUnie), J. Zwinkels (CDA).
Al in 2018 stemde de gemeenteraad van Utrecht de motie over een onderzoek naar woningmarkt discriminatie in. Nu, bijna drie jaar later, wordt steeds meer duidelijk hoe schrijnend dit probleem nog steeds is. De brief van 31 maart 2021, met de resultaten van de nieuwe correspondentie testen, laat zien dat de problematiek urgent is. Ook heeft het Verwey-Jonker instituut een uitgebreide analyse gemaakt van mogelijke oplossingsrichtingen. Het college geeft in de brief met bijlagen aan over welke acties zij nadenken. De agenderende fracties hebben Schriftelijke Vragen ('discriminatie op de woningmarkt') gesteld, om zo meer duidelijkheid te krijgen over de acties die het college wil gaan uitvoeren. Na de antwoorden op deze technische vragen, willen agenderende fracties graag met elkaar en het college in debat over de oplossingen van woningmarkt discriminatie. Hierbij zijn een aantal bespreekpunten aan te geven:

** De prioritering van de uit te voeren acties (die volgen uit het onderzoek van het Verwey-Jonker instituut) om woningmarkt discriminatie aan te pakken (met hierbij de verhouding tussen landelijke en lokale maatregelen)*
** De uitwerking van verschillende oplossingen, zoals het algemene en transparante werving- en selectiesysteem voor huurders*
** Effectiviteit en juridische houdbaarheid van de verschillende maatregelen*
** Samenwerking met partners in de stad om woningmarkt discriminatie tegen te gaan*
** Signalen uit de stad over woningmarkt discriminatie*
** Het mogelijk toevoegen van onderzoeksgroepen in het kader van discriminatie, zoals bijvoorbeeld (internationale) studenten.*
** De relatie van deze onderzoeken met de anti-discriminatie agenda en het anti-discriminatiepact*

9.1 Beantwoording schriftelijke vragen 2021, nr. 100 over Discriminatie op de woningmarkt

Dossier 1928 voorblad

Beantwoording SV 2021 nr 100 over Discriminatie op de woningmarkt.pdf

10 Verkeersveiligheid

BIJ HET VASTSTELLEN VAN DE AGENDA ZAL DE COMMISSIE BESLUITEN OF DIT AGENDAPUNT KAN WORDEN TOEGEVOEGD AAN DEZE AGENDA
Indicatieve aanvang: 20.00 uur; FYSIEK
Indicatie behandeltijd: 90 min.
Beleidsterrein: Mobiliteit - wethouder Van Hooijdonk
Geagendeerd door H. Dekker-Abdulaziz (D66), B. van Steeg (CDA), D. Bosch (PVV), M. de Pagter (VVD), C. Bos, (Stadsbelang Utrecht), B. Isik (PvdA)
De agenderende fracties willen graag spreken over de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in de stad. Genoemde fracties willen met name graag spreken over de samenhang die er is tussen de verschillende vervoersmiddelen en de fysieke maatregelen die in de stad worden genomen op gebied van mobiliteit. Daarin willen zij prioriteiten aanbrengen. Een belangrijk onderdeel is wat deze fracties betreft de ontwikkeling van fietsveiligheid en e-bikes in het bijzonder, met name in het licht van de ontwikkeling van doorgaande fietsroutes door de stad in relatie tot het autoverkeer. Hierin is de verhouding tussen de enkel en meervoudige ongelukken van fiets/elektrische/snor- en bromfiets naar leeftijdsklasse van belang. De noodzaak voor specifiek beleid voor ouderen zal door de fracties besproken worden.
Daarnaast willen de agenderende fracties graag de genoemde onveilige situaties in de top 16 met de wethouder bespreken. Zij willen hier mogelijk in prioriteren en op basis hiervan het beleid op het gebied van verkeersveiligheid aanscherpen.
Ook willen de agenderende fracties graag spreken over de ontwikkeling van de beleving van verkeersveiligheid. Daarbij willen de fracties hetgeen opgedaan in de Raadsinformatiebijeenkomst behandelen met het oog op in welke mate dit het beleid van de gemeente zou moeten aanpassen. De agenderende fracties bespreken over de relatie tussen scherpere handhaving en het aantal verkeersovertredingen. De fracties hopen hiermee meer te kunnen sturen op de inzet van handhaving om zowel het aantal ongelukken te verminderen als de veiligheidsbeleving onder inwoners te verbeteren.
De overige stukken van de desbetreffende raadsinformatiebijeenkomst kunt u vinden op de website bij: kalender/raadsinformatiebijeenkomst/ 6 april 2021/punt 1

Presentatie-RIB-Verkeersveiligheid-Politie.pptx

Presentatie-RIB-Verkeersveiligheid-GU.pptx

10.1 Raadbrief Voortgangsrapportage verkeersveiligheid eerste helft 2021

Raadsbrief Voortgangsrapportage verkeersveiligheid eerste helft 2021.pdf

Voortgangsrapportage verkeersveiligheid eerste helft 2021 .pdf

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	2055
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	9 september 2021
Agendapunt	3.1
Omschrijving	Beantwoording SV 2021, nr. 61 over Nieuwbouwplannen Jan van Galenstraat
ID	2219
Behandelend ambtenaar	K. de Leeuw
Telefoon	14 030
E-mail	k.de.leeuw@utrecht.nl
Datum collegebesluit	31 maart 2021
Geocodering	Noordoost
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Verschuure
Beleidsveld	Ruimtelijke Ontwikkeling
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Manon Leenders/Circulaire economie, Energie, Groen, Markten&Havens, Openbare ruimte, Wonen/030-2863710

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	9 september 2021

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2021, NUMMER 61

Datum	31 maart 2021
Van	College B&W
Behandeld door	K. de Leeuw
Doorkiesnummer	14 030
E-mailadres	k.de.leeuw@utrecht.nl
Kenmerk	8685906
Beleidsveld	Ruimtelijke ontwikkeling, Wonen, Economische Zaken

---

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2021 nummer 61 van de raadsleden Isik (PvdA), Zwinkels (CDA) en Heijne (GroenLinks) over Nieuwbouwplannen Jan van Galenstraat.
De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Vraag 1
De huidige huurders boven de winkels en naastliggend woonblok (Van Ginnekenlaan) vragen zich af waarom hun woningen per se gesloopt moeten worden, terwijl het vergelijkbare woonblok aan de Zeemanlaan van dezelfde eigenaar recentelijk is gerenoveerd. Is renovatie (in plaats van sloop) een optie? Zo nee, waarom niet? In hoeverre is hier onderzoek naar gedaan door de eigenaar en de gemeente?
Antwoord 1
Nee, renovatie van het woonblok aan de Jan van Galenstraat/Van Ginnekenlaan/Huizingalaan is geen optie. De eigenaar van de woningen aan de Jan van Galenstraat/Van Ginnekenlaan/Huizingalaan heeft twee scenario's onderzocht: een grondige renovatie en sloop/nieuwbouw.
Bij het vergelijkbare woonblok aan de Zeemanlaan is toentertijd de keus gemaakt voor renovatie. Dit blok was in betere staat en een belangrijk verschil is dat daar ruimte was voor het plaatsen van noodzakelijke individuele CV-installaties. Deze ruimte is er bij het woonblok aan de Jan van Galenstraat/Van Ginnikenlaan niet. In het onderzoek kwam tevens naar voren dat de kelders onder de Jan Van Galenstraat door zettingen in slechte staat verkeren met o.a. lekkages als gevolg. Wat ook belangrijke overwegingen zijn geweest voor de eigenaar om nu te kiezen voor sloop/nieuwbouw is het levensloopgeschikt te kunnen maken van de nieuwbouwwoningen en dat de woningen kunnen voldoen aan de huidige duurzaamheidseisen.

Vraag 2
Als de sloop-nieuwbouw toch doorgaat, is het college bereid om concreet voor de huurder de volgende afspraken te maken met de ontwikkelaar/verhuurder:
a. Terugkeer van de huidige huurders naar de nieuwe huurwoningen die straks in hetzelfde gebied worden gebouwd. Wat kan het college doen om te zorgen dat huurders die momenteel een

inkomen (beperkt) boven de sociale huurgrens hebben, het recht behouden van terugkeer naar een woning die binnen de sociale huurgrens valt?

b. Bij de terugkeer de huurprijs niet meer zal zijn dan de huidige huurprijs + 50 euro?
c. Kan het college helpen bij doorstroming naar andere woningen met vergelijkbare m2 en vergelijkbare huurprijs?
d. Verhuiskostenvergoeding?
e. Bij een sloop- en nieuwbouw is er sprake van een stadsvernieuwingsurgentie. Dat moet verhuurder altijd bij het Vierde Huis aanvragen. Is het college bereid om toe te zien dat de verhuurder deze aanvraag tijdig bij Het Vierdehuis indient? Zo nee, waarom niet? Zo ja, kunnen de zaken in een juridisch document en in een sociaal plan vast worden gelegd?

Antwoord 2

a. Woningcorporaties zijn bij sloop en renovatie wettelijk verplicht een sociaal plan op te stellen. Voor een particuliere initiatiefnemer geldt deze wettelijke plicht niet. In het intentiedocument is hier expliciet aandacht voor gevraagd aan de initiatiefnemer en daarom gaan we de afspraak om een eigenstandig sociaal plan op te stellen vastleggen in de anterieure overeenkomst. Het Algemeen Sociaal Plan dat door de Utrechtse woningcorporaties wordt gehanteerd kan hiervoor als voorbeeld dienen. In het door de initiatiefnemer nog op te stellen plan komen de spelregels te staan voor de huurders, waarbij het uitgangspunt is dat de huurder niet wordt benadeeld door de sloop/nieuwbouw. Bij terugkeer geldt de inkomensgrens uit de Huisvestingsverordening, wat betekent dat de huishoudens met een inkomen tot € 48.655 (peildatum 1 januari 2019) naar een sociale huurwoning terug kunnen keren. Voor de huurders met een gereguleerd sociaal huurcontract is de Huisvestingsverordening van toepassing. Dit houdt in dat zij urgentie krijgen voor vervangende huisvesting en (onder voorwaarden) met voorrang kunnen terugkeren.

b. De nieuwe huurprijzen zijn conform de regels voor sociale huisvesting. Huurgewenning is één van de opties voor de initiatiefnemer om mee te nemen in `het redelijk schriftelijk voorstel' aan de desbetreffende huurder.

c. Zoals bij 2a is aangegeven kunnen de huurders met een urgentie aanspraak maken op vervangende huisvesting. Hiermee helpen we de huurders om een vergelijkbare woning te kunnen vinden.

d. De huurders van de woningen krijgen op basis van het sociaal plan van de initiatiefnemer een zogenaamd 'redelijk schriftelijk voorstel ten aanzien van vervangende woonruimte en terugkeer'. In dat plan dat wettelijk is verplicht, moet rekening worden gehouden met de belangen van de huurder en de geldende wet- en regelgeving, zoals een bijdrage in de verhuiskosten.

e. Zie antwoord 2a.

Vraag 3

In dit gebied is een laag percentage aan sociale huurwoningen. Wat is de inzet van het college m.b.t. sociale huurwoningen in dit gebied? Is het college bereid om in het gebied voldoende sociale huurwoningen te realiseren zodat het tekort ingelopen kan worden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

Samen met de initiatiefnemer is gekozen voor een programma met overwegend betaalbare en levensloopgeschikte woningen. Het richtinggevend programma bestaat uit 104 appartementen, waarvan het bestaande aantal woningen in de sociale huur gelijk blijft (40 woningen) en 54% in het middenhuursegment en 11% in het vrije sector segment wordt gerealiseerd. Hiermee wordt een gemengd woonprogramma gerealiseerd. Dit draagt bij de ambitie uit de Woonvisie 2019 om in 2040 een woningvoorraad te hebben met een aandeel van 35% sociale huurwoningen en een aandeel van 25% in het middenhuursegment. Ook bij andere ontwikkelingen in de wijk kijken we naar kansen om het aandeel sociale huurwoningen te laten toenemen: in het sloop/nieuwbouw project Nieuw Buurland komen bijvoorbeeld meer sociale huurwoningen terug dan het huidige aantal.

Vraag 4
De fracties maken zich zorgen over de handelwijze van deze eigenaar/ontwikkelaar. Bijvoorbeeld: niet herstellen van onderhoudsgebreken aan de huurpanden. Men heeft in andere delen van het land geen positieve ervaring. Is het college bekend met de reportages (zie bijlage hieronder) over de behandeling van de huurders in de Ezelsdijkbuurt door pandeigenaar Kerckebosch en diens uitvoerders (Eenhoorn en voorheen Elf Provinciën) in het verleden? Begrijpt het college dat bewoners op basis van deze ervaringen zich zorgen maken over de handelswijze van de eigenaar/ontwikkelaar en hun positie als huurder? Op basis van deze feiten vragen de fracties van PvdA, CDA en GL zich af of deze eigenaar/ontwikkelaar betrouwbaar en financieel daadkrachtig genoeg is om met elkaar zaken te doen? Zo ja, op basis van welke onderbouwing?

Antwoord 4
Wij zijn bekend met de reportages over Kerckebosch als 'huisbaas' en begrijpen de zorgen van de bewoners
Eerder is door de initiatiefnemer een tweetal ontwikkelingen in Leidsche Rijn gerealiseerd (Rijnsche Maan in de Pablo Picassostraat en Hoge Weide aan de Rietsuikerweg/Vanilleweg/Sojaweg). Ook heeft de initiatiefnemer het pand aan de Kaatstraat 1 en een complete renovatie van hun pand aan de Oudenoord/Raamstraat gerealiseerd. De initiatiefnemer is als ontwikkelaar hierin een betrouwbaar en financieel daadkrachtige partij gebleken.

Vraag 5
De ontwikkelaar is voornemens om na sloop en nieuwbouw een grote supermarkt ("discounter") te vestigen. Het aantal m2 bedraagt ongeveer 1800m2. De omwonenden maken zich zorgen dat er een grote toename zal zijn van overlast door autoverkeer (inclusief parkeren) en dat deze toename in verkeersdrukte (auto's) op gespannen voet zal staan met het (beoogde) autoluwe karakter van de Jan van Galenstraat en Huizingalaan als fietsstraat in het kader van de fietsroute Overvecht-USP. Op welke manier zal het college voorkomen dat deze zorgen ook werkelijkheid worden? Kan het college onderbouwen waarom zo'n grote supermarkt noodzakelijk is terwijl heel veel bewoners voorkeur hebben voor kleine buurtwinkeltjes én winkelcentrum De Gaard (inclusief een grote supermarkt) recentelijk in de buurt is gerealiseerd?

Antwoord 5
Om de toename van het autoverkeer in goede banen te leiden onderzoeken wij of de in-/ uitrit van de parkeergarage en de logistieke afwikkeling aan de Kardinaal de Jongweg gesitueerd kan worden. Hiermee voorkomen we extra verkeer in de fietsstraten. Als blijkt dat de in-/ uitrit aan de Kardinaal de Jongweg niet verkeersveilig in te passen is dan zal een andere plek gevonden moeten worden.

Op ons verzoek heeft de initiatiefnemer marktonderzoek laten verrichten naar de behoefte en levensvatbaarheid van een supermarkt in het discountsegment op deze plek, omdat het de diversiteit van het aanbod in dit deel van de stad vergroot. Dit onderzoek toont aan dat er, vanwege de geplande woningbouw in het verzorgingsgebied en de daaruit voortkomende bevolkingsgroei tot 2030, voldoende marktruimte voor een discounter van minimaal 1.200 m2 op deze plek in de stad is. Om haar rol goed te kunnen vervullen en om omliggende voorzieningen aan te trekken, is het van belang dat de supermarkt een schaalgrootte heeft van minimaal 1.200 m2. Enerzijds om voldoende gedifferentieerd aanbod te kunnen bieden en anderzijds om een bepaald omzetniveau te genereren om rendabel te functioneren onder de huidige marktomstandigheden. De full-service supermarkten binnen het verzorgingsgebied zullen alle door de komst van een discountsupermarkt enig omzetverlies lijden. Doordat dit zich zal verdelen over de verschillende supermarkten en deze supermarkten momenteel gemiddeld (zeer) goed functioneren, zal er naar verwachting van verlies van toekomstperspectief als gevolg van de voorgenomen toevoegen van een discounter geen sprake zijn. Met de uitkomst van dit marktonderzoek is de in het richtinggevend programma opgenomen 1.800 m2 (bvo) een realistisch uitgangspunt.

De kleinschalige Spar die hier voorheen zat is verdwenen vanwege onvoldoende bezoek en omzet. Wij verwachten dat een kleinere supermarkt (tot 700 m2) onvoldoende bezoek kan trekken en onvoldoende omzet haalt om in de nieuwe situatie, met marktconforme huurprijzen, rendabel te kunnen functioneren. Een kleine supermarkt heeft een te weinig gedifferentieerd aanbod om voor de consument aantrekkelijk te blijven. Wij verwachten daarom niet dat een geschikte partij zich aandient voor vestiging in deze nieuwbouwsituatie.

Wij zijn echter ook op de hoogte van de uitkomsten van de enquête van de buurtvereniging en de, door de architect gevoerde 10-minutengesprekken (in opdracht van de initiatiefnemer) en heeft de initiatiefnemer daarom verzocht aanvullend marktonderzoek te doen om te onderzoeken of een kleinere ecologisch, speciale of full-service supermarkt in de nieuwe situatie toch levensvatbaar is. Dit onderzoek loopt nu.

Vraag 6
Bewoners vrezen dat door een grote supermarkt met een groter bedieningsgebied het aantal voorziene parkeerplaatsen flink moet stijgen, naast het voorzien in extra parkeerruimte voor het aanzienlijke groter aantal woningen. Is hier in de huidige plannen voldoende rekening mee gehouden? Past dat in deze wijk? Hoe ziet het college dit?
Antwoord 6
Het initiatief moet voldoen aan het parkeerbeleid van de gemeente Utrecht. Het plan voorziet in een ondergrondse parkeergarage.

Vraag 7
Wat kan het college doen om te zorgen dat de toestroom van extra verkeer goed wordt opgevangen en geen onveilige situaties zal veroorzaken op de fietsstraten Jan van Galenstraat en Huizingalaan, als ook bij de dichtbijgelegen basisschool de Wissel? Dit met inachtneming dat er bij de huidige winkels al regelmatig fout wordt geparkeerd door mensen die ‘even snel iets halen’ en dat een in/ uitrit van een parkeergarage al snel gevaarlijke situaties oplevert.
Antwoord 7
Zie antwoord op vraag 5.

Vraag 8
Bewoners vrezen dat er overlast zal ontstaan door laden en lossen. Wat kan het college doen om de overlast te beperken? (voor een supermarkt van de beoogde omvang al snel vijf keer per dag van de vroege ochtenduren tot in de avond). Kan het college bijvoorbeeld venstertijden afspreken?
Antwoord 8
Zie antwoord op vraag 5. Daarnaast zal bij het onderzoek naar situering van de in-/ uitrit van de parkeergarage en de logistieke afwikkeling meegenomen worden hoe de overlast door het laden en lossen zoveel mogelijk beperkt kan worden. Er kunnen bijvoorbeeld afspraken gemaakt worden met de supermarkt over venstertijden.

Vraag 9
Is het college op de hoogte van de enquête die eind 2020 is uitgevoerd in de buurt Huizingalaan e.o. (Ezelsdijkbuurt) (met grote respons; zo’n 140 personen, zie bijlage)? Hieruit blijkt dat een grote discounter als niet passend wordt gezien in deze kleine woonbuurt, maar er wel een kans wordt gezien voor een kleinere (tot 700 m2) ecologisch, speciale of full-service supermarkt? Op welke manier neemt het college deze uitkomst ter harte in de gesprekken met de projectontwikkelaar? Heeft het college een visie op de wenselijkheid van extra supermarktcapaciteit in Utrecht Oost en onder welke voorwaarden/waar deze het beste kan worden gerealiseerd? Waarom is er bijvoorbeeld

bij de ontwikkeling van het Veemarktgebied geen rekening gehouden met het vestigen van een dergelijke omvangrijke supermarkt?

Antwoord 9

Zie voor `het ter harte nemen van de uitkomsten van de enquete in de gesprekken met de projectontwikkelaar' en `de visie op de wenselijkheid van extra supermarktcapaciteit in Utrecht Oost' het antwoord op vraag 5.

Bij de ontwikkeling van het Veemarktgebied was ruimte gereserveerd voor een supermarkt van 1.200 m2 bvo, waarbij het specifieke segment niet is meegegeven. De raad achtte deze omvang te groot in verband met verwachte concurrentie met het ook in ontwikkeling zijnde winkelcentrum De Gaard en de vrees voor een verkeersaantrekkende werking op de Veemarkt. Het aantal m2 is toen bijgesteld naar 600 m2 bvo. Uit marktonderzoek naar de realiseerbaarheid van een dergelijk kleine winkelvoorziening bleek dat er geen formule aanwezig was die op deze plek in de Veemarkt en van deze beperkte omvang onder nieuwbouwcondities exploitabel te maken was. Een groot gedeelte van de omzet zou gehaald moeten worden uit nabijgelegen buurten en dat zou een extra verkeersaantrekkende werking hebben. Dit heeft ertoe geleid dat in het bestemmingsplan Veemarkt woningbouw mogelijk is gemaakt in plaats van de bouw van een supermarkt.

Vraag 10

De bewoners willen minder verkeersbewegingen in hun buurt hebben. De eventuele komst van een supermarkt heeft grote gevolgen voor de buurt. Daarom is het zeer wenselijk om in het gebied een ondergrondse parkeergarage te realiseren. De in- en uitgang zal aan de kant van Kardinaal de Jongweg moeten komen liggen. Is het college bereid om deze optie samen met de ontwikkelaar te onderzoeken? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 10

Ja, dat wordt op dit moment onderzocht.

Vraag 11

De buurt maakt zich zorgen over de aantasting van het ruime groen, de vrije zichtlijnen en het verdwijnen van de speeltuin. Hoe denkt het college om te gaan met het behoud van de bomen, het groene en open karakter van de buurt, gezien de wens tot verdere vergroening vanuit de gemeente enerzijds en de plannen om het aantal woningen met ruim 60 te verhogen en een grote supermarkt toe te staan anderzijds?

Antwoord 11

In de herontwikkeling is de openbare ruimte tussen en rondom de gebouwen onderdeel van het plangebied. Op dit moment is daar een parkeerterrein. De nieuwe bebouwing zal gerealiseerd worden op de plek van de huidige bebouwing en grotendeels deels op het huidige parkeerterrein. Het dak van deze bebouwing biedt ruimte voor vergroening en verblijfsmogelijkheden. Ook zal de openbare ruimte voor de winkels aan de Jan van Galenstraat klimaatadaptief worden heringericht met toevoeging van groen. Per saldo zal er meer (kwalitatief) groen bijkomen (m2) in het plangebied. In het SPvE is een bomenparagraaf opgenomen, met een bomeninventarisatie. Zoveel mogelijk bomen zullen worden behouden. Waar dat niet mogelijk is worden de bomen gecompenseerd in het (plan)gebied met bomen op andere plekken of met ander groen.

Vraag 12

Is het college het met ons eens dat een speeltuin in dit gebied wenslijk is? Welke kansen ziet het college om ervoor te zorgen dat er op de huidige plek, of op een andere plek in het plangebied een speelvoorziening komt?

Antwoord 12

Ja, de huidige speeltuin blijft op dezelfde plek behouden, wordt vernieuwd en zelfs ruimer van opzet.

Vraag 13
Op welke manier kan het college met de projectontwikkelaar regelen dat bouwschade voor de aangrenzende woningen wordt voorkomen, dan wel een goede financiële regeling getroffen wordt als onverhoeds schade optreedt? Dit is met name van belang in verband met het voornemen om een parkeergarage aan te leggen op een locatie waar omringende huizen niet op palen zijn gefundeerd en dus extra vatbaar zijn voor grondverschuiving (direct veroorzaakt door de aanleg van de garage, of indirect veroorzaakt door veranderende patronen in grondwaterstromingen).
Antwoord 13
De initiatiefnemer is op de hoogte van de situatie en zal, zoals gebruikelijk, de kans op schade afdekken via de aannemer. De aannemer sluit hiervoor een CAR-verzekering af en moet ook een uitgebreide aansprakelijkheidsverzekering aan de initiatiefnemer overleggen. Dit geldt overigens niet alleen voor de aannemer maar voor alle betrokken adviseurs (waaronder de constructeur). Gemeentelijk bouwtoezicht ziet erop toe dat er op de juiste manier wordt gewerkt.

Vraag 14
Hoe kijkt het college terug op het doorlopen participatieproces? Klopt de hier onder gepresenteerde reconstructie volgens het college?
Antwoord 14
Het initiatief om samen met de gemeente en belanghebbenden het participatietraject op te starten om tot een uitgewerkt plan te komen, ligt conform de afspraken uit het intentiedocument bij de initiatiefnemer. De ontwikkelaar heeft zich eerst gericht op de financiële haalbaarheid van het plan en het marktonderzoek naar de mogelijkheden van het realiseren van een discounter met een omvang van 1800 m2 bvo. De volgende stap was voor de initiatiefnemer om breed op te halen wat er leeft in de buurt aan wensen en zorgen. De bedoeling was om dat middels open gesprekken met buurtbewoners te doen op locatie. Alle verzamelde informatie wordt vervolgens verwerkt in een eerste opzet van het plan. Deze opzet wordt daarna voorgelegd aan de buurt voor reactie in een brede bijeenkomst.
Het bepalen van de financiële haalbaarheid heeft meer tijd genomen dan voorzien was in augustus 2019. Dit heeft ertoe geleid dat de open gesprekken (in de vorm van 10-minuten gesprekken) in november/december 2020 hebben plaatsgevonden. In 30 individuele gesprekken en 3 groepsgesprekken hebben ruim 50 mensen hun reacties gegeven. De belangrijkste punten zijn: vrees voor de verkeersaantrekkende werking van een supermarkt, de omvang ervan, de typologie (discounter), de verkeersveiligheid en het volume van het aantal woningen. Alle opgehaalde informatie dient als input voor de verdere uitwerking van het SPvE en de plannen. Naar aanleiding van de geuite zorgen in de buurt is aanvullend marktonderzoek gestart naar de mogelijkheden voor een buurtsuper. Naar verwachting zullen de initiatiefnemer en de architect het eerste schetsontwerp voorleggen aan de buurt in mei/juni 2021, waarbij de opgehaalde input gebruikt wordt.

In februari 2020 heeft de buurtvereniging Ezelsdijk bij de gemeente aangegeven zich zorgen te maken over de plannen en gevraagd om zo spoedig mogelijk bij de plannen te worden betrokken. We hebben aangegeven dat de uitwerking van de plannen nog niet zodanig was dat de initiatiefnemer met de buurt in gesprek kon gaan maar dat dit naar verwachting rond de zomer 2020 kon. In juni 2020 is er wederom contact geweest tussen de gemeente en de buurtvereniging waarin is aangegeven dat de initiatiefnemer nog geen financieel haalbaar plan had. Begin november 2020 heeft de buurtvereniging aangegeven haar visie op de herontwikkeling met de gemeente te willen delen, zodat dat meegenomen kon worden in het plan. Vanaf medio november 2020 zijn er maandelijks gesprekken gevoerd met de buurtvereniging. De uitkomsten van de enquête die is gehouden door de buurtvereniging (140 keer ingevuld) worden dan ook meegenomen bij de uitwerking van het plan en SPvE.

Sinds januari 2021 organiseert en begeleidt, in opdracht van de initiatiefnemer en in samenspraak met de gemeente, een communicatiebureau het participatieproces en verzorgt het diens communicatie met de buurt.

Vraag 15
Is het college bereid om het vervolgproces nader te beschrijven en toe te lichten? Zo nee, waarom niet?
Antwoord 15
Ja. De volgende stap in het proces is via het participatieproces verder inhoud te geven aan de presentatie van het schetsontwerp/SPvE door de initiatiefnemer aan de hand van de opgehaalde input van de buurt. Op de website van de gemeente is dit en het vervolg van het proces aangegeven. Zie: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/bouwen/bouwprojecten/jan-van-galen-en-huizingalaan-opnieuw-ontwikkelen

Vraag 16
Op dit moment heeft de huurcommissie diverse zaken in behandeling. Wegens de coronacrisis duurt de afhandeling van de zaken heel erg lang. Is het college bereid om zich in te zetten in de huurcommissie zaken tussen de verhuurders en de huurders, zodat deze voor de sloop afgehandeld zijn? Zo nee, waarom niet?
Antwoord 16
De Huurcommissie valt onder de bevoegdheid van het Rijk en niet van de gemeente. Wij kunnen de snelheid van afhandeling niet direct beïnvloeden. De Huurcommissie heeft afgelopen najaar een Actieplan gepresenteerd om de achterstanden aan te pakken, mede op basis van signalen vanuit de gemeente Utrecht. Dit Actieplan is in overleg met het ministerie van BZK tot stand gekomen. In de reactie van de minister op dit plan kunt u meer lezen over de acties die de Huurcommissie neemt om de huidige achterstanden aan te pakken. Via het Huurteam Utrecht, in opdracht van de gemeente Utrecht, hebben we regelmatig overleg met de Huurcommissie om te volgen en te zien welke stappen zij ondernemen om de achterstanden daadwerkelijk weg te werken.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Schriftelijke vragen over de nieuwbouwplannen Jan van Galenstraat

Indieners: Bülent Isik, PvdA, Jantine Zwinkels, CDA, Rachel Heijne, GL

In het gebied Jan van Galenstaat wordt er een sloop- nieuwbouwproject voorbereid. Er is een intentiedocument vastgesteld en het participatietraject is in gang gezet. De bewoners en huurders van de huurappartementen boven de winkels en aan de Van Ginnekenlaan maken zich zorgen over de gevolgen van deze herontwikkeling. Hun zorgen hebben betrekking op toename van verkeer, verminderen van openbare ruimte. De huidige huurders voelen zich gedwongen om te gaan verhuizen naar een dure huurwoning. Om de zorgen van de bewoners weg te kunnen nemen, en maatwerkgerichte gebiedsontwikkeling mogelijk te maken, hebben de fracties van de PvdA, CDA en GroenLinks de volgende vragen aan het college.

1. De huidige huurders boven de winkels en naastliggend woonblok (Van Ginnekenlaan) vragen zich af waarom hun woningen per se gesloopt moeten worden, terwijl het vergelijkbare woonblok aan de Zeemanlaan van dezelfde eigenaar recentelijk is gerenoveerd. Is renovatie (in plaats van sloop) een optie? Zo nee, waarom niet? In hoeverre is hier onderzoek naar gedaan door de eigenaar en de gemeente?

2. Als de sloop-nieuwbouw toch doorgaat, is het college bereid om concreet voor de huurder de volgende afspraken te maken met de ontwikkelaar/verhuurder:

a. Terugkeer van de huidige huurders naar de nieuwe huurwoningen die straks in hetzelfde gebied worden gebouwd. Wat kan het college doen om te zorgen dat huurders die momenteel een inkomen (beperkt) boven de sociale huurgrens hebben, het recht behouden van terugkeer naar een woning die binnen de sociale huurgrens valt?
b. Bij de terugkeer de huurprijs niet meer zal zijn dan de huidige huurprijs + 50 euro?

c. Kan het college helpen bij doorstroming naar andere woningen met vergelijkbare m2 en vergelijkbare huurprijs?
d. Verhuiskostenvergoeding?
e. Bij een sloop- en nieuwbouw is er sprake van een stadsvernieuwingsurgentie. Dat moet verhuurder altijd bij het Vierde Huis aanvragen. Is het college bereid om toe te zien dat de verhuurder deze aanvraag tijdig bij Het Vierdehuis indient? Zo nee, waarom niet? Zo ja, kunnen de zaken in een juridisch document en in een sociaal plan vast worden gelegd?

3. In dit gebied is een laag percentage aan sociale huurwoningen. Wat is de inzet van het college m.b.t. sociale huurwoningen in dit gebied? Is het college bereid om in het gebied voldoende sociale huurwoningen te realiseren zodat het tekort ingelopen kan worden? Zo nee, waarom niet?

4. De fracties maken zich zorgen over de handelwijze van deze eigenaar/ontwikkelaar. Bijvoorbeeld: niet herstellen van onderhoudsgebreken aan de huurpanden. Men heeft in andere delen van het land geen positieve ervaring. Is het college bekend met de reportages (zie bijlage hieronder) over de behandeling van de huurders in de Ezelsdijkbuurt door pandeigenaar Kerckebosch en diens uitvoerders (Eenhoorn en voorheen Elf Provinciën) in het verleden? Begrijpt het college dat bewoners op basis van deze ervaringen zich zorgen maken over de handelswijze van de eigenaar/ontwikkelaar en hun positie als huurder? Op basis van deze feiten vragen de fracties van PvdA, CDA en GL zich af of deze eigenaar/ontwikkelaar betrouwbaar en financieel daadkrachtig genoeg is om met elkaar zaken te doen? Zo ja, op basis van welke onderbouwing?

5. De ontwikkelaar is voornemens om na sloop en nieuwbouw een grote supermarkt (“discounter”) te vestigen. Het aantal m2 bedraagt ongeveer 1800m2. De omwonenden maken zich zorgen dat er een grote toename zal zijn van overlast door autoverkeer (inclusief parkeren) en dat deze toename in verkeersdrukte (auto’s) op gespannen voet zal staan met het (beoogde) autoluwe karakter van de Jan van Galenstraat en Huizingalaan als fietsstraat in het kader van de fietsroute Overvecht-USP.
Op welke manier zal het college voorkomen dat deze zorgen ook werkelijkheid worden? Kan het college onderbouwen waarom zo'n grote supermarkt noodzakelijk is terwijl heel veel bewoners voorkeur hebben voor kleine buurtwinkeltjes én winkelcentrum De Gaard (inclusief een grote supermarkt) recentelijk in de buurt is gerealiseerd?

6. Bewoners vrezen dat door een grote supermarkt met een groter bedieningsgebied het aantal voorziene parkeerplaatsen flink moet stijgen, naast het voorzien in extra parkeerruimte voor het aanzienlijke groter aantal woningen. Is hier in de huidige plannen voldoende rekening mee gehouden? Past dat in deze wijk? Hoe ziet het college dit?

7. Wat kan het college doen om te zorgen de toestroom van extra verkeer goed wordt opgevangen en geen onveilige situaties zal veroorzaken op de fietsstraten Jan van Galenstraat en Huizingalaan, als ook bij de dichtbijgelegen basisschool de Wissel? Dit met inachtneming dat er bij de huidige winkels al regelmatig fout wordt geparkeerd door mensen die ‘even snel iets halen’ en dat een in/ uitrit van een parkeergarage al snel gevaarlijke situaties oplevert.

8. Bewoners vrezen dat er overlast zal ontstaan door laden en lossen. Wat kan het college doen om de overlast te beperken? (voor een supermarkt van de beoogde omvang al snel vijf keer per dag van de vroege ochtenduren tot in de avond). Kan het college bijvoorbeeld venstertijden afspreken?

9. Is het college op de hoogte van de enquête die eind 2020 is uitgevoerd in de buurt Huizingalaan e.o. (Ezelsdijkbuurt) (met grote respons; zo’n 140 personen, zie bijlage)?
   Hieruit blijkt dat een grote discounter als niet passend wordt gezien in deze kleine woonbuurt, maar er wel een kans wordt gezien voor een kleinere (tot 700 m2) ecologisch, speciale of full-service supermarkt? Op welke manier neemt het college deze uitkomst ter harte in de gesprekken met de projectontwikkelaar?
   Heeft het college een visie op de wenselijkheid van extra supermarktcapaciteit in Utrecht Oost en onder welke voorwaarden/waar deze het beste kan worden gerealiseerd? Waarom is er bijvoorbeeld bij de ontwikkeling van het Veemarktgebied geen rekening gehouden met het vestigen van een dergelijke omvangrijke supermarkt?

10. De bewoners willen minder verkeersbewegingen in hun buurt hebben. De eventuele komst van een supermarkt heeft grote gevolgen voor de buurt. Daarom is het zeer wenselijk om in het gebied een ondergrondse parkeergarage te realiseren. De in- en uitgang zal aan de kant van Kardinaal de Jongweg moeten komen liggen. Is het college bereid om deze optie samen met de ontwikkelaar te onderzoeken? Zo nee, waarom niet?

11. De buurt maakt zich zorgen over de aantasting van het ruime groen, de vrije zichtlijnen en het verdwijnen van de speeltuin. Hoe denkt het college om te gaan met het behoud van de bomen, het groene en open karakter van de buurt, gezien de wens tot verdere vergroening vanuit de gemeente enerzijds en de plannen om het aantal woningen met ruim 60 te verhogen en een grote supermarkt toe te staan anderzijds?

12. Is het college het met ons eens dat een speeltuin in dit gebied wenslijk is? Welke kansen ziet het college om ervoor te zorgen dat er op de huidige plek, of op een andere plek in het plangebied een speelvoorziening komt?

13. Op welke manier kan het college met de projectontwikkelaar regelen dat bouwschade voor de aangrenzende woningen wordt voorkomen, dan wel een goede financiële regeling getroffen wordt als onverhoeds schade optreedt? Dit is met name van belang in verband met het voornemen om een parkeergarage aan te leggen op een locatie waar omringende huizen niet op palen zijn gefundeerd en dus extra vatbaar zijn voor grondverschuiving (direct veroorzaakt door de aanleg van de garage, of indirect veroorzaakt door veranderende patronen in grondwaterstromingen).

14. Hoe kijkt het college terug op het doorlopen participatieproces? Klopt de hier onder gepresenteerde reconstructie volgens het college?

In augustus 2019 is het IDOC gepubliceerd. Daarna was er een lange radiostilte vanuit de gemeente. Buurtbewoners hebben daarom toen in februari 2020 aan de bel getrokken bij de gemeente. We ontvingen van buurtbewoners het bericht dat er door de architect in het najaar (oktober 2020) opeens 10-min-gesprekjes werden gehouden. Bewoners gaven aan dat die geen recht deden aan hun zorgen. In een eerste flyer over het project werd niet vermeld dat er een supermarkt zou komen. Buurtbewoners werden pas voorafgaand aan een tweede flyer-rond goed geïnformeerd. Ook begrepen we dat er recent een communicatiebureau ingeschakeld is.

15. Is het college bereid om het vervolgproces nader te beschrijven en toe te lichten? Zo nee, waarom niet?
16. Op dit moment heeft de huurcommissie diverse zaken in behandeling. Wegens de coronacrisis duurt de afhandeling van de zaken heel erg lang. Is het college bereid om zich in te zetten in de huurcommissie zaken tussen de verhuurders en de huurders, zodat deze voor de sloop afgehandeld zijn? Zo nee, waarom niet?

Versie 11 juli 2019

Intentiedocument

Behorende bij

Initiatief: Van Galenstraat/Huizingalaan, Van Ginnekenlaan

Initiatiefnemer(s): Kerckebosch Beleggingsmaatschappij BV

Inhoudsopgave

INTENTIEDOCUMENT

Deel I. Het initiatief 1

a. Omschrijving van het initiatief 1

b. Omschrijving van het plangebied 2

c. Inschatting Haalbaarheid en Wenselijkheid 5

d. Onderzoeksvragen voor de definitiefase 9

Deel II. Proces 10

e. Te doorlopen proces 10

f. Afspraken rondom rolverdeling, samenwerking en participatie 11

g. Planning 11

Deel III. Financiële afspraken 11

h. Voorschot Plankosten 11

i. Erfpacht / Economische meerwaarde /Leges/ Diversen 12

Deel I. Het initiatief

a. Omschrijving van het initiatief

Het initiatief betreft de voorgenomen herontwikkeling (sloop/nieuwbouw) van twee woongebouwen met een voorzieningenplint op de hoek van Galenstraat en de Kardinaal de Jongweg ten behoeve van het realiseren van 104 (huur) appartementen, een supermarkt en (twee tot vijf) dagwinkels met bijbehorende parkeervoorzieningen en de herinrichting van openbare ruimte. De eigenaar en ontwikkelaar is Kerckebosch Beleggingsmaatschappij BV.

De panden, gebouwd in 1964, zijn verouderd en toe aan vervanging. Er zal op korte termijn groot onderhoud verricht moeten worden aan de kozijnen, balkonvloeren, daken en schoorstenen, afvoerleidingen en de centrale verwarming. Naar aanleiding van deze investeringsbeslissing zijn twee scenario's bekeken; een grondige renovatie en

sloop/nieuwbouw. Aangezien een renovatieplan een te grote investering is gebleken en niet rendabel en duurzaam is gebleken, is er gekozen voor sloop/nieuwbouw.

In de huidige gebouwen zitten in totaal 40 woningen. Er zijn 9 woningen in het blok Huizingalaan/ Van Galenstraat, variërend van 66 m² tot 81 m² bvo, en 31 woningen in het woonblok Van Ginnekenlaan, variërend van 40 m² tot 75 m² bvo. De huidige huren liggen voornamelijk op het sociale huurniveau.

Aan de Jan van Galenstraat zijn 8 winkels, met in totaal 818 m² brutovloeroppervlak plus een even zo grote kelderruimte die voornamelijk als opslagruimte wordt verhuurd.

Als richtinggevend woonprogramma wordt gedacht aan 104 appartementen, waarvan bestaande aantal in de sociale huur, circa 54% in het middenhuursegment en 11% in het dure vrije sector segment.
Het plan voorziet ook in een supermarkt van 1810 m2 BVO, (twee tot vijf) dagwinkels van samen 390 tot 740 m2 BVO en een parkeergarage onder de gebouwen en het binnenterrein met 95 of 120 parkeerplaatsen.
Voor de supermarkt is een partij in beeld. Aan de Oostkant van de stad zijn er relatief weinig discounters en een discounter wordt door de initiatiefnemer als waardevolle toevoeging gezien in dit gebied.
In het plan zit een onderzoeksvariant. Bij deze onderzoeksvariant is aan de zijde Huizingalaan de plint naar voren getrokken om extra BVO te maken. Dit is meegenomen als onderzoeksvariant om de 5 ondernemers die terug willen keren de mogelijkheid te bieden en de uitstraling aan die zijde te kunnen “vergroenen”.

b. Omschrijving van het plangebied
(richtlijn maximaal 250 woorden)

Het plan is gelegen in de Huizingabuurt in de wijk Noordoost.
In het plangebied liggen twee gebouwen. Het eerste gebouw heeft op de begane grond 8 winkels (Jan van Galenstraat 79 t/m 99), met aan de achterzijde een aantal nevenadressen (Van Ginnekenlaan 2 t/m 16). Aan de zijkant van dit gebouw zit aan de Huizingalaan de opgang naar 9 bovenwoningen (Huizingalaan 2-18) en een bedrijfsunit (Huizingalaan 20).
Het andere gebouw bestaat uit 31 woningen, verdeeld over vier bouwlagen (Van Ginnekenlaan 18 t/m 78).
De openbare ruimte tussen deze twee gebouwen wordt ook meegenomen in de planontwikkeling. Deze is op dit moment ingericht als openbare parkeerplaats met groen en een omheinde speeltuin.



Plangebied



Kadastrale plattegrond

Wit = particulier eigendom
Geel = eigendom gemeente Utrecht

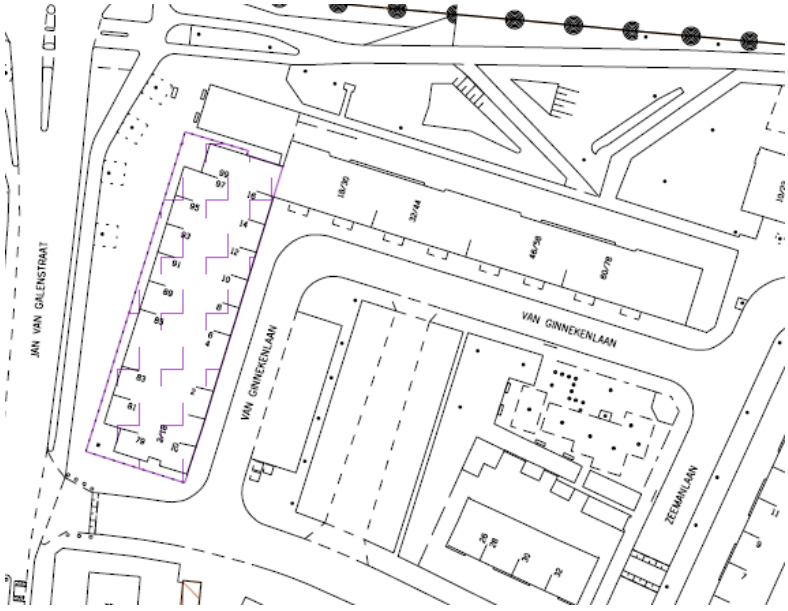
Blauw = uitgegeven in zelfbeheer
UTT00L592 en UTT00L2483: Kerckebosch Beleggingsmaatschappij B.V. (De Elf Provinciën)
UTT00L2484: gemeente Utrecht (openbare ruimte)

Geldende planologisch-juridische regeling:
Ter plaatse van de herontwikkeling is de beheersverordening 'De Meern Noord, Maximapark, Vogelenbuurt, Wittevrouwen' van toepassing. Deze beheersverordening regelt dat de bestaande gebouwen (en overige bouwwerken) gebruikt mogen worden overeenkomstig het bestaande gebruik. Daarbij geldt dat de bestaande bouwwerken mogen worden vervangen door bouwwerken van dezelfde afmetingen en op dezelfde locatie.

In aanvulling op het vastleggen van de bestaande situatie regelt de beheersverordening ter plaatse van de bebouwing die georiënteerd is op de Jan van Galenstraat (besluitsubvak R) dat het is toegestaan om tevens de volgende functies uit te oefenen:

- Detailhandel;
- Dienstverlening;
- Nutsvoorzieningen;
- Uitsluitend op de verdieping(en) wonen;
- En uitsluitend op de begane grond detailhandelondersteunende voorzieningen in categorie C en D van de bij de beheersverordening behorende Lijst van Horeca-activiteiten.

Er is een nieuw bestemmingsplan nodig om de herontwikkeling van de locatie mogelijk te maken, omdat de positie, volumes en oppervlakten van de gebouwen wijzigen. Ook zijn er wijzigingen in de openbare ruimte.



Uitsnede beheersverordening 'De Meern Noord, Maximapark, Vogelenbuurt, Wittevrouwen'

c. Inschatting Haalbaarheid en Wenselijkheid

Stedenbouw

Utrecht is een gewilde plek om te wonen, te werken, te leren en te bezoeken. De aantrekkingskracht zorgt voor een flinke groei van het aantal inwoners. Tot 2040 groeit de stad met circa 80.000 inwoners naar 430.000 Utrechters. Het motto daarbij is; Utrecht, dé stad van 'Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen'. De ontwikkelingen in de stad gebruiken we om de stad nog gezonder te maken. Een stad van gezonde inwoners in een gezonde leefomgeving, werkend aan een gezonde economie.

De ontwikkeling van deze locatie is een uitgelezen kans om een bijdrage te leveren aan bovenstaande ambitie. Deze locatie kan transformeren van een grotendeels naar binnen gericht gebouw tot een alzijdig, levendig en groen gebouw met functies voor de buurt. Het omliggende anonieme en stenige gebied dat wordt gedomineerd door auto's kan transformeren naar een aantrekkelijke en groene openbare ruimte waar niet alleen de nieuwe bewoners maar ook de bewoners van de omliggende buurt (met weinig groen) plezier van kunnen hebben. Een prettige inrichting van de woonomgeving draagt bij aan de gezondheid van bewoners in de stad.

Het planconcept volgt de bestaande ruimtelijke structuur en borduurt daarop voort. Het is ruimtelijk/ stedenbouwkundig gezien een verbetering ten opzicht van de huidige situatie. Aandachtspunten bij de verdere ontwikkeling van dit gebied zijn de invulling van- en de aansluiting van het gebouw op de groene speelplek, het behoud van de kleinere winkels in de toekomst (hoe zorgen we ervoor dat deze niet worden 'opgeslokt' door de supermarkt en er gesloten anonieme plinten ontstaan) de logistiek van het laden en lossen, de kwaliteit van de openbare ruimte versus het ruimtebeslag en de inpassing van fietsopstelplekken, winkelwagens etc.

Duurzame verstedelijking

Geluid

Utrecht heeft de ambitie een goed en gezond woon- en leefklimaat te realiseren. (Ruimtelijke Strategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei)
Een goed akoestisch woon- en leefklimaat wordt vooral bereikt door een voldoende laag geluidsniveau buiten. Uit onderzoeken is gebleken dat de ervaren geluidshinder (en daarmee gezondheid) meer samenhangt met het geluidsniveau buiten voor de gevel dan ín de woning. Dit moet dan ook een belangrijk aandachtspunt vormen bij de herontwikkeling van de Van Galenstraat/Huizingalaan.
Om de gemiddelde geluidshinder in de stad terug te dringen moet ook worden ingezet op meer ambitie bij nieuwe situaties.

Luchtkwaliteit

Voor luchtkwaliteit worden plannen getoetst aan de Wet milieubeheer. Het voorgenomen plan is toegestaan indien er geen sprake is van overschrijding of dreigende overschrijding van de grenswaarden. Het ijkpunt betreft de Kardinaal De Jongweg. De monitor luchtkwaliteit kan hiervoor worden gebruikt. Nader onderzoek naar de effecten op de luchtkwaliteit is nodig.

Bodemkwaliteit

Er dient bodemonderzoek plaats te vinden na sloop van de bestaande bebouwing.

Duurzaamheid en energie

Utrecht wil een duurzame stad zijn. Duurzame ontwikkeling betekent dat de keuzes die nu gemaakt worden, ervoor zorgen dat Utrecht ook in de toekomst aantrekkelijk is voor haar bewoners en bedrijven. Utrecht wil in 2030 klimaatneutraal zijn. Nieuwe woningen dienen dan ook met een epc 0 te

worden gerealiseerd. Vanaf 2020 moeten alle nieuwe gebouwen voldoen aan de BENG-eisen. Dit is rijksbeleid. BENG staat voor Bijna EnergieNeutrale Gebouwen. De vertaling van deze verplichting naar de Utrechtse duurzaamheidsambities betekent :

Utrecht	BENG1	BENG2	BENG3
richtlijnen	Finale energie (energie behoefte)	Primair fossiel (energie gebruik)	Percentage duurzaam opgewekt:
Woningbouw	25 kWh/m² per jaar per jaar thermisch	0 kWh/m² per jaar	Minimaal 50%

Waarbij de nadruk ligt op de BENG 2 eis, de ontwikkelaar kan dan zelf de meest kostenefficiënte methode vinden om tot een energiezuinig gebouw te komen (BENG 2 eis).

Ook ontwikkelaars van particuliere woningen dienen een bijdrage te leveren aan de duurzaamheidsdoelstellingen. De overall duurzaamheidsprestatie zal worden uitgedrukt in een GPR-score waarvan de ambitie op 8 wordt gesteld. De afspraken, vastgelegd in de ontwikkelovereenkomst, met de initiatiefnemer moeten in ieder geval leiden tot energiezuinige, kwalitatief goede woningen met lage woonlasten.

Energie
Utrecht streeft naar klimaatneutraal in 2030. Aardgas is een fossiele brandstof die niet past binnen Utrechtse CO2 -neutrale ambitie. Het doel is Utrechtsgasvrij in 2050. Daarom wordt gevraagd te ontwerpen zonder aansluiting op fossiel gas

Circulair bouwen
De gemeente wil de circulaire economie daadwerkelijk implementeren: Utrecht Cirkelstad. Zij streeft daarvoor naar minimalisering van de milieubelasting door grondstoffen en materiaalgebruik. Zoals uit het coalitieakkoord blijkt verwacht zij van bouwende partijen in Utrecht dat die in dat streven bijdragen.

Betonconvenant
Convenant 'Beton in een circulaire economie' 16 januari 2017*
De gemeente heeft op uitnodiging van bedrijven in de Betonketen het convenant Beton ondertekend. Dat behelst het anders produceren en vaker hergebruiken, zodat de CO_2-uitstoot ervan vermindert. Daarover maken de gemeente, aannemers, slopers en betonproducenten uit de regio Utrecht samen afspraken.

Bij sloopprojecten moet het materiaal beter worden gescheiden, waardoor het hergebruikt kan worden. "Het vrijkomende beton uit stoepen, wegen en gebouwen willen we hergebruiken in nieuw beton. Zo besparen we op cement en op de winning van zand en grind en dat vermindert de CO_2-uitstoot. De doelstelling is een CO2-reductie te bereiken van 30% in 2020."

Materialen
Duurzaam hout gebruik, hetgeen FSC of in ieder geval PEFC Int. betekent (zie de goedgekeurde certificaten van TPAC). Het vermijden van uitlogende verontreinigende bouwmaterialen, in de praktijk het vermijden van koper, zink en lood dat in contact met regenwater uitspoelt naar bodem en richting riolering afgevoerd wordt.

Groen/ flora en fauna
Bij herontwikkelings- en sloopprojecten moet onderzocht worden of de woon en verblijf en rustplaatsen van beschermde dier- en plantensoorten wordt bedreigd.

Bedrijven en milieuzonering
De voorgenomen ontwikkeling gaat uit van een combinatie van wonen en diverse functies in de plint waaronder een supermarkt. De effecten van deze functies (zoals laden en lossen, voorzieningen ten behoeven van de bedrijfsvoering als het komen en gaan van het bezoekend publiek) moeten worden onderzocht op de kwaliteit van het woon - en leefklimaat.

Verkeer en parkeren

Het plangebied ligt op basis van de Nota Stallen en Parkeren in gebied B1. In dit gebied geldt betaald parkeren. Het plan moet voldoen aan de auto- en fietsparkeernormen voor dit gebied zoals deze staan vermeld in de Nota parkeernormen Fiets en Auto. Het parkeren moet in principe op eigen terrein worden opgelost.
Daarnaast is ook het addendum op de Nota Paarkeernormen Fiets en Auto van toepassing. Hierin staat onder andere dat voor alle sociale en middenhuurwoningen vanaf 55 m2 BVO per woning een aftrek mogelijk is op de totale parkeernorm tot maximaal 25%.
De parkeereis mag gecompenseerd worden door deelauto's en extra fietsparkeren.

Voor fietsparkeren geldt het volgende: Een gezamenlijke berging voor woningen > 50 m2 bvo in appartementsgebouwen is toegestaan wanneer voldaan wordt aan de in de bijlage 'woningen bouwbesluit en gelijkwaardige oplossing' genoemde randvoorwaarden, waardoor sprake is van een gelijkwaardige oplossing (bouwbesluit).
Bij de bouw van fietsvoorzieningen wordt 5% ruimte gereserveerd voor grotere en zwaardere tweewielers die niet in een normaal rek passen.

Wonen

De keerzijde van de aantrekkelijkheid van Utrecht en de druk op woningmarkt is dat de prijzen stijgen en woningen te duur dreigen te worden voor veel mensen. Er zijn in het middensegment veel te weinig betaalbare huur en koopwoningen om aan de marktvraag te voldoen. Ook in de sociale sector is er meer vraag dan aanbod. Daarom is in het coalitieakkoord 2018-2022: 'Utrecht ruimte voor iedereen' opgenomen dat het Utrechtse college zich met name inzet op het stimuleren van het vergroten van het aanbod in deze segmenten, met als ijkpunten een woningvoorraad met 35% sociale huurwoningen en 25% woningen in de middencategorie in 2040. Een meer evenwichtige verdeling van woningen in verschillende typen en prijscategorieën in de stad wordt hierbij als belangrijke ambitie genoemd, om zo te werken aan gemengde wijken.

Onderdeel van de aanpak van het college is het opnemen van een nadere definitie van sociale huur in de Woonvisie 2019, met bijbehorende voorwaarden voor het realiseren en exploiteren van woningen in deze categorie. Ook wordt het Actieplan middenhuur onverminderd voortgezet. Daarnaast wil het college afspraken maken over de extra beschikbaarheid van woningen in de sociale sector voor bijzondere groepen, zoals jongeren, alleenstaanden met een laag inkomen, statushouders en mensen die uitstromen uit de maatschappelijke opvang. Ten slotte zet het college in op toegankelijke woningen die levensloopbestendig zijn.

Er wordt als richtinggevend programma uitgegaan van het zelfde aantal woningen in de sociale huur (vergelijkbaar met het aantal nu), circa 54% in het middenhuursegment en 11% in het dure vrije sector segment. In de subwijk 'Wittevrouwen, Zeeheldenbuurt' en de wijk Noordoost kennen we op dit moment de volgende woningvoorraad:

	% koop	% sociale huur van woningcorporaties	% huur overig	%onbekend
Wittevrouwen, Zeeheldenbrt	60%	12%	19%	9%
Noordoost	60%	13%	20%	8%
Utrecht	47%	29%	16%	8%

Bron: Kadaster en RWU, 2018.

De voorgenomen mis in het woonprogramma sluit aan bij de ambitie om een meer gemengde woningvoorraad te realiseren in de Utrechtse (sub)wijken. Het toevoegen van betaalbare woningen maakt het tevens mogelijk om bewoners te laten doorstromen (zie ook 'Levensloopbestendig' hieronder).

Levensloopbestendig
De wijkraad Noordoost geeft aan dat er in de wijk veel ouderen wonen (bijvoorbeeld in Tuindorp-Oost) die op termijn binnen de wijk willen doorstromen naar een woning die beter aansluit bij hun woonwensen. Het uitgangspunt is daarom de woningen levensloopbestendig te maken. Dat wil zeggen (zowel in- als extern) geschikt voor bewoning in alle leeftijdsfasen, dus ook voor ouderen en mensen met een functiebeperking. Voor levensloopgeschikte woningen gelden de volgende eisen bovenop het Bouwbesluit:

- een badkamer met een minimale afmeting van 1050 mm draaicirkel, dit betekent:
- 3 m2 (= lengte x breedte) voor badkamer zonder toilet en wasmachine;
- 3,5 m2 mèt toilet;
- 5 m2 mèt wasmachine;
- 5,5 m2 met toilet en wasmachine.
- een slaapkamer: minimaal 12 m2 en 2900 mm breed;
- strook voor aanrecht van 1050 mm;
- elektrisch te openen toegangsdeuren

Economie
De Jan van Galenstraat is een kleinschalige voorzieningenstrip met een buurtfunctie (buurtsteunpunt). De winkelfunctie is hier nagenoeg verdwenen. Van de 9 units zijn er nog 4 winkels die een totaal oppervlakte hebben van slechts 468 m2 winkelvloeroppervlak (bvo). Dit zijn een bloemenzaak van 68 m2 bvo, een fietsenwinkel van ca. 240 m2 bvo, een lectuur/tabakszaak van 80 m2 bvo en een witgoedwinkel van ca. 80 m2 bvo. De andere 5 units zijn horeca (80 m²) of leegstand(beheer) (270 m²). Er was hier een kleinschalige supermarkt gevestigd van ca. 240 m2 bvo, maar deze is gesloten.

Het gebied rond de voorzieningenstrip wordt her ontwikkeld. Er komen woningen en er is de wens om hier een (discount) supermarkt te vestigen. Het Utrechts detailhandelsbeleid gaat uit van fijnmazigheid: dagelijkse voorzieningen zoveel mogelijk in de buurt van de inwoners. Consumenten stellen hoge eisen aan de kwantiteit en kwaliteit van winkelaanbod dat gericht is op de dagelijkse boodschappen. Door de toegenomen mobiliteit en veranderende consumentenеisen voor het doen van de dagelijkse boodschappen (compleet, voldoende keus, efficiënt) zijn winkels, winkelgebieden en de bijbehorende benodigde verzorgingsgebieden groter geworden. De kleinschalige supermarkt die hier gevestigd was voldeed niet meer aan de eisen van de consument en heeft daarom de deuren moeten sluiten.

Winkelcentrum De Gaard is een winkelgebied in Noordoost dat momenteel ingrijpend wordt verbouwd en uitgebreid. Het aanbod zal hier minstens verdubbelen. Met deze verbeterslag zal het aanbod toekomstgericht worden, waarmee het fijnmazige voorzieningenniveau gewaarborgd is. Deze

schaalsprong betekent echter ook dat het benodigd verzorgingsgebied voor een duurzaam functioneren groter is geworden. Om overlap in verzorgingsgebieden te voorkomen, moet een supermarkt aan de Jan van Galenstraat in samenhang bekeken worden met de ontwikkelingen in winkelcentrum De Gaard. Voor een advies over de wenselijkheid, haalbaarheid, omvang en invulling van een supermarkt in deze ontwikkeling zal een aantal onderzoeksvragen nog beantwoord moeten worden.

Situatie huidige gebruikers of huurders
De huurders van de commerciële ruimten en de woningen zullen tijdig door de initiatiefnemer worden geïnformeerd over de voorgenomen sloop-nieuwbouw.
Van de 9 commerciële ruimten staan er momenteel 2 leeg en 1 onder leegstandsbeheer. De initiatiefnemer biedt de ondernemers die graag op deze locatie willen blijven de mogelijkheid terug te keren naar de nieuwbouw, hiermee is rekening gehouden in de onderzoeksvariant van het plan.
De initiatiefnemer biedt de huurders van de woningen een redelijk voorstel ten aanzien van vervangende woonruimte en terugkeer, rekening houdend met de belangen van de huurder en de geldende wet- en regelgeving, zoals een bijdrage in de verhuiskosten.
Voor de huurders met een gereguleerd huurcontract is de Huisvestingsverordening van toepassing, wat inhoudt dat zij urgentie krijgen voor vervangende huisvesting en (onder voorwaarden) met voorrang kunnen terugkeren.
We onderzoeken of we kunnen bijdragen aan een passende oplossing voor de herhuisvesting van huurders met een geliberaliseerd contract, waarbij mogelijk afspraken kunnen worden gemaakt over voorrang bij andere nieuwbouwprojecten. Ook het maken van afspraken met de verhuurder over voorrang voor huurders met een geliberaliseerd contract die willen terugkeren.

d. Onderzoeksvragen voor de definitiefase

Ruimtelijk-functioneel

- Hoe kan de bebouwing ertoe bijdragen dat er aan de zijde van de Jan van Galenstraat een representatieve wijkentree wordt gemaakt?
- Hoe kan ervoor gezorgd worden dat de bebouwing een alzijdig karakter of oriëntatie krijgt (met name de plint)?
- Het is belangrijk dat de publieke- en ontmoetingsfuncties behouden of versterkt worden: welke functies in de plint hebben een maatschappelijke meerwaarde en kunnen de publieke- en ontmoetingsfunctie van het gebied versterken?
- Hoe kan deze locatie een invulling krijgen die qua maat en schaal aansluit op de omgeving, past in de ruimtelijke structuur?
- Hoe kan de kwaliteit en de bruikbaarheid van het openbaar gebied aan zowel de zuidzijde als de noordzijde van de bebouwing worden versterkt en hoe kan dit gebied groener worden?

Mobiliteit

- Op welke wijze kan een hoogwaardige parkeeroplossing bijdragen aan een versterking van het woon- en leefklimaat?
- Op welke wijze wordt het parkeren voor bewoners en bezoekers opgelost?
- Wat zijn de effecten van het extra programma en een supermarkt (type discounter) op de verkeersgeneratie en wat betekent dat voor de bereikbaarheid van het gebied?

Duurzame verstedelijking

- Hoe wordt rekening gehouden met de geluidsbelasting als gevolg van wegverkeerslawaai van de kardinaal de Jongweg?
- (Kwalitatief) luchtkwaliteitsonderzoek

- Quickscan flora en fauna en eventueel nader onderzoek (voorafgaand aan de sloop van het gebouw; de natuurkalender is daarin leidend)
- Bodemonderzoek (na sloop van de gebouwen)
- Een uitgewerkt energieconcept:
  Het voorgelegde plan dient een bijdrage te leveren aan de klimaat- en duurzaamheidsdoelstellingen van de gemeente. De ontwikkelaar wordt gevraagd dit in beeld te brengen (denk aan BENG, GPR, hergebruik sloopmateriaal, circulair bouwen, klimaatadaptatie, beoogde warmtelevering).
- Hoe kan een goed woon-en leefklimaat worden gerealiseerd door een combinatie van functies (industrielawaai)
- Op welke wijze kan de ontwikkeling bijdragen aan de gezonde verstedelijking?
- Welke mogelijkheden zijn er voor het behoud en eventueel verplanten van bestaande bomen?

Wonen

- Hoe kan rekening gehouden worden met de voorwaarden voor het realiseren en exploiteren van woningen in de categorie sociale huur conform de Woonvisie 2019?
- Welke verhouding kernvoorraad en secondair sociaal is mogelijk binnen het sociale programma, conform de voorwaarden sociale huur in de Woonvisie 2019?
- Is het realiseren van een aandeel woningen met een huurprijs onder de kwaliteitskortingsgrens (€424,44) mogelijk? (t.b.v. studentenhuisvesting of bijzondere doelgroepen die behoefte hebben aan een woning waarvoor zij volledige huurtoeslag kunnen aanvragen).

Economie

- Wat is het huidige verzorgingsniveau voor de inwoners in de omgeving van de Jan van Galenstraat. Wat is het aanbod in een straal van 500 – 1.000 meter? Waar doen zij op dit moment de boodschappen?
- Wat is de haalbare supermarktomvang op deze locatie?
- Wat is het effect hiervan op de omliggende winkelstructuur, die wij voor de inwoners in Noordoost willen behouden?
- Wat is de wenselijke invulling van de supermarkt? Discounter of full-service? Bekeken zowel vanuit de economische haalbaarheid/ het onderscheidend vermogen tov omliggende winkelgebieden en het verzorgingsniveau.

Grondregeling

- Op welke wijze wordt de gronduitgifte of -ruil vormgegeven?

Terugkeermogelijkheden of herhuisvesting:

- De eigenaar/verhuurder zal tijdig de mogelijkheden voor passende vervangende huurruimte onderzoeken en in samenspraak met een redelijk voorstel komen (afspraken bv. over huurprijs, regelen van vervangende woonruimte, terugkeer etc.).

Deel II. Proces

e. Te doorlopen proces

Het initiatief past niet binnen het bestemmingsplan. Om dit initiatief mogelijk te maken zal er een nieuw projectbestemmingsplan moeten worden opgesteld.

Als type planproces om dit mogelijk te maken wordt 'UPP 1' voorgesteld. Vanwege de aanpassingen in de openbare ruimte past het planproces voor 'complexe omvangrijke

(gebieds)ontwikkelingen' bij dit initiatief. Er zal eerst een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) worden opgesteld dat als ruimtelijk en functioneel kader dient voor de volgende planfasen (bestemmingsplan en omgevingsvergunning). Het SPvE zal ter besluitvorming worden voorgelegd aan de gemeenteraad.
Het SPvE dient als ruimtelijke onderbouwing voor het uit te werken bestemmingsplan.

f. Afspraken rondom rolverdeling, samenwerking en participatie

De gemeente heeft in dit project een kaderstellende rol. Het initiatief om samen met de gemeente en belanghebbenden tot een uitgewerkt plan te komen, ligt bij de initiatiefnemer. De gemeente is eigenaar van de openbare ruimte die wordt meegenomen in de planontwikkeling.

Participatie is een belangrijk onderdeel van ruimtelijke ontwikkelingstrajecten in Utrecht. Met het oog op de nieuwbouw wordt voor het project geadviseerd te participeren op niveau 2 (raadplegen). De verantwoordelijkheid hiervoor wordt bij de initiatiefnemer neergelegd. Bewoners en andere belanghebbenden mogen meedenken en ideeën aandragen om te komen tot de randvoorwaarden voor de realisatie van het bouwplan. De gemeente heeft hierbij een adviserende rol.
In de bestemmingsplan procedure zit ook een wettelijke inspraakfase.

g. Planning

Naar verwachting wordt het intentiedocument voor de zomer vastgesteld door het college. Participatie om te komen tot een SPvE kan dan starten in september 2019. De streeftermijn om te komen tot een uitgewerkt en vastgesteld SPvE inclusief overeenstemming over grondregeling bedraagt circa 12 maanden. Medio 2020 kan gestart worden met het maken van het bestemmingsplan. Dit neemt ca. negen maanden in beslag. De behandeling van de aanvraag omgevingsvergunning kan hiermee worden gecoördineerd. Medio 2021 kan het bestemmingsplan zijn vastgesteld en de omgevingsvergunning worden verleend. Deze planning is afhankelijk van de ruimtelijke en financiële haalbaarheid om te komen tot een integraal goed plan dat rekening houdt met de verschillende ambities en is tevens afhankelijk van eventueel ingediende zienswijzen/beroep.

Deel III. Financiële afspraken

h. Voorschot Plankosten

Met de initiatiefnemer zal worden afgesproken dat alle gemeentelijke plankosten die worden gemaakt, worden verhaald op de initiatiefnemer. Dit kostenverhaal evenals afspraken over het planproces worden in eerste instantie in een intentie- en plankostenovereenkomst (ipok) vastgelegd. Voordat het intentiedocument wordt vastgesteld door het college, dient de initiatiefnemer de ipok te hebben ondertekend.

Nadat het SPvE is uitgewerkt en de precieze kaders bekend zijn, zal met de initiatiefnemer een anterieure overeenkomst worden afgesloten, waarin nadere afspraken (planinhoudelijk als wel financieel) worden uitgewerkt.
De kosten die zijn gemoeid met het maken van het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning vormen geen onderdeel van deze afspraken. Deze kosten worden op de reguliere wijze middels leges verrekend.

i. Erfpacht / Economische meerwaarde /Leges/ Diversen

De bestaande gebouwen zijn in volle eigendom van de initiatiefnemer, Kerckebosch Beleggingsmaatschappij BV. De nieuwbouw wordt waarschijnlijk deels op grond van de gemeente gerealiseerd. In de volgende planfase zal worden uitgezocht op welke wijze de grondregeling die hieruit voortvloeit vormgegeven zal worden. Die afspraken zullen dan worden vastgelegd in een overeenkomst met de ontwikkelaar.

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	2095
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	9 september 2021
Agendapunt	4
Omschrijving	Zienswijze op wijziging verordening Plassenschap Loosdrecht
ID	2259
Behandelend ambtenaar	Mieke Span, Jan Willem van Zeijl
Telefoon	
E-mail	
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	Sport, cultuur en recreatie
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Groen
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Manon Leenders/Circulaire economie, Energie, Groen, Markten&Havens, Openbare ruimte, Wonen/030-2863710

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	9 september 2021

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Zienswijze op wijziging verordening Plassenschap Loosdrecht

Beleidsveld	Groen
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Mieke Span
Kenmerk	9215028
Vergaderdatum Raad	16 september 2021
Geheim	Nee

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

1. Bijgevoegde reactiebrief aan het Plassenschap Loosdrecht vast te stellen als zienswijze op de voorgestelde wijziging Verordening Plassenschap Loosdrecht, waarin instemmend wordt gereageerd op aanpassing van de regeling rond commerciële activiteiten die geen gevolgen heeft voor (de belangen van) de gemeente Utrecht.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

Het Plassenschap Loosdrecht heeft de gemeenteraad een wijzigingsvoorstel voor de Verordening Plassenschap Loosdrecht toegezonden. De gemeenteraad wordt in de gelegenheid gesteld om een zienswijze kenbaar te maken. Met de nu voorliggende zienswijzebrief maakt de raad van die mogelijkheid gebruik. Samengevat geeft de raad met deze zienswijzebrief aan dat hij in kan stemmen met de wijziging van de verordening.

Context

Algemeen

Utrecht is een compacte stad en onze inwoners maken gebruik van regionale recreatie-voorzieningen, die deels in de buurgemeenten liggen. De gemeente Utrecht is deelnemer aan twee Gemeenschappelijke Regelingen voor recreatie; het Recreatieschap De Stichtse Groenlanden en het Plassenschap Loosdrecht e.o. In deze twee gemeenschappelijke regelingen zijn de deelnemers (gemeentes en provincies) samen verantwoordelijk voor beheer, onderhoud en de vernieuwing van een aantal recreatieterreinen en routes in de regio. De besturen van beide recreatieschappen zijn momenteel bezig hun samenwerking om te vormen. In de Raadsvergadering van 18 februari 2021 besloot u om een reactie op de Memo Toekomstige samenwerking Recreatieschappen.pdf (ibabs.eu) te sturen naar de dagelijkse besturen van de recreatieschappen. Op 22 juli ontving u van het college een brief met de stand van zaken Transitie recreatieschappen en Recreatie Midden-Nederland.

Aanleiding

Op 16 juli 2021 heeft het Plassenschap Loosdrecht een brief gestuurd naar de gemeenteraad van Utrecht. In deze brief wordt de gemeenteraad in de gelegenheid gesteld om voor 10 september 2021 een zienswijze kenbaar te maken over de wijziging van de verordening Plassenschap Loosdrecht. De Raad van de gemeente Utrecht is volgens de Gemeenschappelijke Regeling van het Plassenschap Loosdrecht gerechtigd om een zienswijze in te dienen op een wijziging van de verordening van het Plassenschap. Vanwege het zomerreces is het halen van de reactietermijn thans onmogelijk. In de zienswijze wordt aangedrongen op een betere afstemming van zienswijzeperioden op de vergadercycli van de deelnemers.

Juridische context

De grondslag voor het bieden van de gelegenheid aan de raad om een zienswijze in te dienen is artikel 10 van de Gemeenschappelijke Regeling Plassenschap Loosdrecht. In de gemeenschappelijke regeling wordt gesteld dat “wijzigingen van niet ingrijpende aard” niet aan de raden van de deelnemers worden voorgelegd. De wijziging van de verordening kon wellicht zonder zienswijzeprocedure te voeren, maar het Plassenschap biedt de mogelijkheid voor reactie.

Beoogd effect

Het dagelijks bestuur van het Plassenschap Loosdrecht legt de zienswijze van de gemeente Utrecht voor aan de Plassenraad (AB) om mee te wegen bij de vaststelling van de gewijzigde Verordening Plassenschap Loosdrecht.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening

Niet van toepassing.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico’s

Beslispunt	
1	Bijgevoegde reactiebrief aan het Plassenschap Loosdrecht vast te stellen als zienswijze op de voorgestelde wijziging verordening Plassenschap Loosdrecht, waarin instemmend wordt gereageerd op aanpassing van de regelingrond commerciële activiteiten die geen gevolgen heeft voor (de belangen van) de gemeente Utrecht.
Argumenten	

1.1	De wijziging van de verordening zorgt voor een betere afbakening van bevoegdhedenen territoria tussen het Plassenschap en de gemeente Wijdemeren.
	De gemeente Wijdemeren dringt al langere tijd aan op een wijziging van de verordening wat betreft de regulering van commerciële activiteiten. Met de voorgestelde wijziging van de verordening is een verbod op commerciële activiteiten in artikel 10 niet langer van toepassing op het gehele werkgebied maar alleen nog op de openbare recreatieterreinen van het Plassenschap. Dit past beter bij de kerntaak van het Plassenschap: openluchtrecreatie, de bescherming van natuur en landschap voor zover samenhangend met de recreatiekwaliteit en het nautisch beheer van het openbaar water binnen het gebied. Het reguleren van commerciële activiteiten buiten de openbare recreatieterreinen berust dan voortaan alleen nog bij de gemeente Wijdemeren. De wijziging beslecht een discussie over bevoegdheden en gebieden tussen beide overheden.
1.2	De wijziging heeft geen effect op de belangen van de gemeente Utrecht.
	Als deelnemer van het Plassenschap is de gemeente Utrecht gebaat bij een goede samenwerking. De wijziging van de verordening betreft het scheiden van bevoegdheden voor het grondgebied van de gemeente Wijdemeren en heeft geen gevolgen voor de belangen van de gemeente Utrecht.

Financiën
De wijziging van de verordening van het Plassenschap heeft geen gevolgen voor de gemeentelijke bijdrage.

Vervolg
Nadat dit raadsvoorstel in de raadscommissie is besproken wordt contact opgenomen met het Plassenschap om de conceptreactie van de raad alvast mee te delen omdat het gezien het zomerreces niet mogelijk is om binnen de gestelde termijn een zienswijzereactie te geven. Het DB van het Plassenschap neemt in haar vergadering van 13 september a.s. kennis van eventueel ingediende reacties en legt die samen met de gewijzigde verordening, ter vaststelling voor aan de vergadering van de Plassenraad (AB) op 27 september 2021.

Participatie
Er heeft geen participatie plaatsgevonden voor dit voorstel.

Communicatie
Er vindt geen andere communicatie plaats naast de verzending van de zienswijzebrief.

Niet-Referendabel
Dit raadsvoorstel is niet referendabel omdat het een raadsvoorstel betreft over stukken van een gemeenschappelijke regeling (artikel 3 lid 2 onder i van de verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht).

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
- Brief met zienwijze van de gemeenteraad

Bijlagen informatief
- Aanbiedingsbrief voorgestelde wijziging van de Verordening Plassenschap Loosdrecht
- Bestuursvoorstel Wijziging Verordening Plassenschap Loosdrecht (VPL) t.a.v. verbod op verkopen, verhuur, diensten
- Geconsolideerde versie Verordening Plassenschap Loosdrecht
- Toelichting Verordening Plassenschap Loosdrecht
- Kaart A en Kaart B

Gemeenteraad
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/gemeenteraad

Gemeente Utrecht

VERSIE VOOR BESLUITVORMING

Dagelijks bestuur Plassenschap Loosdrecht e.o.
secretariaat@recreatiemiddennederland.nl
Postbus 8058
3503 RB Utrecht

Behandeld door	M. Span	**Datum**	Volgt
Doorkiesnummer	030 -286 0263	**Ons zaaknummer**	9215028
E-mail	m.span @utrecht.nl	**Onderwerp**	Zienswijze wijziging Verordening Plassenschap Loosdrecht
Uw briefnummer			
Uw zaakkenmerk	Z-213245 / UIT-216387	**Verzonden**	
Uw brief van	16 juli 2021	Bij antwoord datum, zaaknummer en onderwerp vermelden	

Geachte leden van het dagelijks bestuur,

Dank voor het toezenden van de wijziging in de Verordening Plassenschap Loosdrecht. In uw brief verzoekt u ons, op grond van artikel 10 van de Gemeenschappelijke Regeling, een eventuele zienswijze uiterlijk vrijdag 10 september 2021 in te dienen, zodat het Algemeen Bestuur de gewijzigde verordening in haar vergadering van 27 september 2021 kan vaststellen.

Hieronder wordt onze zienswijze verwoord.

Reactietermijn
Voordat wij op de inhoud ingaan verzoeken wij u thans dringend om de termijn voor het voorleggen van wijzigingen van de verordening zodanig aan te passen dat er een haalbare termijn ontstaat voor het geven van een zienswijze door onze gemeenteraad. Vanwege het zomerreces is het halen van de wettelijke reactietermijn thans onmogelijk. De gemeente Utrecht is graag bereid om mee te werken aan een oplossing van dit probleem.

Inhoudelijk
Wij begrijpen uit de toelichting op het voorstel tot wijziging van de verordening dat hiermee een langer durende discussie tussen het Plassenschap Loosdrecht en de deelnemer gemeente Wijdemeren wordt opgelost. Uit de toegezonden stukken leiden wij af dat de wijziging geen gevolgen heeft voor (de belangen van) de gemeente Utrecht. Wij kunnen dan ook instemmen met de voorgelegde wijziging van de Verordening Plassenschap Loosdrecht.

Hoogachtend,
Gemeenteraad van Utrecht,

de griffier,
Merel van Hall

de voorzitter,
Sharon A.M. Dijksma

PLASSENSCHAP LOOSDRECHT

TELEFOON
030 297 40 00

POSTADRES
Postbus 8058
3503 RB Utrecht

BEZOEKADRES
Archimedeslaan 6
3584 BA Utrecht

ONLINE
www.recreatiemiddennederland.nl
info@recreatiemiddennederland.nl

FINANCIEEL
IBAN NL68 BNGH 0285012290
BIC BNGH NL2G
BTW NL804162591B01
KvK 52394832

Aan:
de raad van Stichtse Vecht
de raad van Wijdemeren
de raad van de gemeente Utrecht
het college van GS van Noord-Holland
het college van GS van Utrecht

Ons kenmerk:	Z-213245 / UIT-216387
Referentie:	h.hijdra@recreatiemiddennederland.nl
Onderwerp:	Wijzigen Verordening Plassenschap Loosdrecht e.o.
Bijlage(n):	1. Bestuursvoorstel aanpassen Verordening Plassenschap Loosdrecht e.o. 2. Ontwerp gewijzigde Verordening Plassenschap Loosdrecht e.o. 3. Ontwerp gewijzigde Toelichting Verordening 4. Kaart A. 5. Kaart B.

Utrecht, 16 juli 2021

Geachte deelnemers,

Op 28 juni 2021 heeft de Plassenraad, het algemeen bestuur van het Plassenschap Loosdrecht e.o., besloten in te stemmen met de bijgaande ontwerp wijziging van de Verordening Plassenschap Loosdrecht waarbij *artikel 10 Verkoop, verhuur, diensten* wordt verplaatst van "*hoofdstuk 2 Regels voor het gebied"* naar "*hoofdstuk 3 Regels voor openbare recreatieterreinen".*

Conform art. 10 van de GR Plassenschap Loosdrecht e.o. ontvangt u bijgaand het bestuursvoorstel en de ontwerp gewijzigde Verordening Plassenschap Loosdrecht e.o. waarin de gewijzigde en verplaatste tekst geel gearceerd is weergegeven.

Hierbij willen we u in de gelegenheid stellen om binnen 8 weken, uiterlijk op vrijdag 10 september, in een schriftelijke reactie aan te geven of u van mening bent dat de gewijzigde verordening in zijn geheel of gedeeltelijk buiten de taak van het Plassenschap valt.

In afwachting van uw bericht,

Met vriendelijke groet,
namens het dagelijks bestuur,

Sofie Stolwijk
Secretaris

Voorstel aan de Plassenraad
Vergadering 28 juni 2021
Agendapunt 6
Onderwerp Wijziging Verordening Plassenschap Loosdrecht (VPL)
t.a.v. verbod op verkopen, verhuur, diensten

Bestuursvoorstel

Onderwerp	Wijziging Verordening Plassenschap Loosdrecht (VPL) t.a.v. verbod op verkopen, verhuur, diensten
Aan	De Plassenraad (het algemeen bestuur van Plassenschap Loosdrecht e.o.)
Van	Adviseur (h.hijdra@recreatiemiddennederland.nl)
Datum	14 juni 2021
Bijlagen	Geconsolideerde versie Verordening Plassenschap Loosdrecht 2021-06-28 na wijziging

Overwegingen en besluit

Overwegingen

- Gelet op het verbod in art. 10 lid 1 van de Verordening Plassenschap Loosdrecht (VPL) waarin is bepaald dat het verboden is om binnen het gebied van het Plassenschap activiteiten met een commercieel karakter te ontplooien;
- Gelet op de mogelijkheid in art. 10 lid 2 van de VPL waarin is bepaald dat het dagelijks bestuur (DB) ontheffing kan verlenen van dit verbod;
- Overwegende dat het DB het niet langer wenselijk acht dat het verbod verder strekt dan de openbare recreatieterreinen van het Plassenschap omdat gemeenten commerciële activiteiten kunnen reguleren middels de APV, de drank- en horecaverordening en de gebruiksregels in het bestemmingsplan in de overige delen van het schapsgebied;
- Overwegende dat het DB besloten heeft een voorstel voor de Plassenraad voor te bereiden om te komen tot wijziging van de Verordening Plassenschap Loosdrecht waarbij *artikel 10 Verkoop, verhuur, diensten* wordt verplaatst van *hoofdstuk 2 Regels voor het gebied* naar *hoofdstuk 3 Regels voor openbare recreatieterreinen*;
- Gelet op de GR Plassenschap Loosdrecht waarin is bepaald dat een ontwerp wijziging van de verordening naar de deelnemers wordt verzonden met het verzoek om binnen 8 weken kenbaar te maken of een van de deelnemers meent dat de inhoud van de verordening niet binnen het taakgebied van het Plassenschap past;
- Na uw instemming met de ontwerp wijziging krijgen de deelnemers gedurende 8 weken de gelegenheid op de voorgestelde wijziging te reageren alvorens de Plassenraad deze definitief vaststelt;
- Overwegende dat het dagelijks bestuur d.d. 10 juni 2021 besloten heeft om nadere regels vast te stellen inzake *'Ontheffingverlening commerciële activiteiten op de openbare recreatieterreinen'*;

Besluit de Plassenraad:

- In te stemmen met de voorgestelde ontwerp wijziging van de Verordening Plassenschap Loosdrecht (VPL) waarbij *artikel 10 Verkoop, verhuur, diensten wordt verplaatst van hoofdstuk 2 Regels voor het gebied* naar *hoofdstuk 3 Regels voor openbare recreatieterreinen*.

Ondertekening

Aldus vastgesteld in de vergadering van de Plassenraad gehouden op 28 juni 2021 via MsTeams,

Mw. C. Larson
Voorzitter

Mw. S. Stolwijk
Secretaris

Toelichting

1. Inleiding

In 2018 is de Verordening Plassenschap Loosdrecht vastgesteld met daarin het volgende artikel:

> ***Hoofdstuk 2 Regels voor het gebied***
>
> ***Artikel 10 Verkopen, verhuur, diensten***
> 1. *Het is verboden:*
>   a. *met een voertuig, vaartuig, kraam, tafel of enig ander middel een standplaats in te nemen of te hebben tot tentoonstelling, verkoop of verhuur van waren, goederen of dieren;*
>   b. *waren, goederen of dieren tentoon te stellen, te verkopen of te verhuren;*
>   c. *al dan niet tegen betaling diensten aan te bieden;*
>   d. *overige activiteiten met een commercieel karakter te ontplooien.*
> 2. *Het bestuur kan ontheffing verlenen van het in het eerste lid gestelde verbod.*
>
> ***Toelichting Artikel 10. Verkopen, verhuur, diensten***
> *In de nadere regels kan het dagelijks bestuur bepalen dat het verbod niet geldt voor bepaalde categorieën activiteiten, zoals: rondvaarten in de Westelijke Drecht en de 1e t/m 5e plas, waterski-lessen, zeillessen.*

De afgelopen periode is gewerkt aan het opstellen van nadere regels aan de hand waarvan het DB kan bepalen onder welke voorwaarden ontheffing kan worden verleend van artikel 10. Tijdens het opstellen van deze nadere regels is het DB tot de conclusie gekomen dat het niet langer wenselijk is om artikel 10 van toepassing te laten zijn in het gehele gebied, maar enkel op de openbare recreatieterreinen.

2. Doel

Met de voorgestelde wijziging van de VPL wordt beoogd het verbod op commerciële activiteiten niet langer in het gehele werkgebied van toepassing te laten zijn, maar alleen nog op de openbare recreatieterreinen van het Plassenschap. Tevens wordt u in de gelegenheid gesteld kennis te nemen van de voorwaarden aan ontheffingverlening voor commerciële activiteiten op de openbare recreatieterreinen van het Plassenschap.

3. Context en afwegingen

Tot de inwerkingtreding van de VPL in 2018 was er alleen een verbod op commerciële activiteiten op de openbare schapsterreinen (bepaald in de toen geldende Eilandverordening en de Strookverordening). Hiermee beoogde het schap de rust op de eigen terreinen en eilanden te bevorderen. In de rest van het gebied waren de gemeentelijke regels in de APV, de drank- en horecaverordening en de gebruiksregels in het bestemmingsplan bepalend.

Met de inwerkingtreding van de VPL geldt het verbod van art. 10 VPL in het gehele schapsgebied. Uit art. 8 VPL volgt dat ontheffing alleen kan worden geweigerd in het belang van openbare orde, openbare veiligheid, volksgezondheid of bescherming milieu. Ook de voorwaarden die aan ontheffingverlening worden verbonden moeten zien op openbare orde, openbare veiligheid, volksgezondheid of bescherming milieu. De bescherming van deze belangen is ook in andere wet- en regelgeving geregeld en is niet de primaire taak van het Plassenschap. Het Plassenschap behartigt de belangen van de openluchtrecreatie, de bescherming van natuur en landschap voor zover samenhangend met de recreatiekwaliteit en het nautisch beheer van het openbaar water binnen het gebied.

Het DB heeft daarom besloten een ontwerp wijziging van de VPL op te stellen waarbij artikel 10 Verkoop, verhuur, diensten wordt verplaatst van hoofdstuk 2 Regels voor het gebied naar hoofdstuk 3 Regels voor openbare recreatieterreinen. Bijgevoegd treft u een geconsolideerde versie van de VPL aan waarin de ontwerpwijziging is verwerkt. De verplaatste en/of gewijzigde tekst is geel gearceerd (art. 10 wordt art. 13 en de art. 11, 12 en 13 worden art. 10, 11 en 12).

Daarnaast heeft het DB nadere regels opgesteld voor de commerciële activiteiten op de openbare recreatieterreinen van het schap waarvoor ontheffing kan worden verleend en onder welke voorwaarden.

Nadere regels opgesteld voor commerciële activiteiten

Type commerciële activiteiten

Op de openbare schapsterreinen kan ontheffing worden verleend voor commerciële activiteiten zoals:
1. horeca activiteiten zoals verkoop drankjes, snacks, ijs, patat etc. incl. bezorgservices;
2. hondenuitlaatservices;
3. bijeenkomsten en evenementen.

Voorwaarden ontheffingverlening

Aan de ontheffingverlening worden minimaal de volgende voorwaarden gesteld:
1. Ontheffing geldt slechts indien door het gebruik maken daarvan de openbare orde, de openbare veiligheid, de volksgezondheid of het milieu niet in gevaar komt.
2. Ontheffing geldt in principe tussen 09.00 uur en 22.00 uur (om geluidsoverlast te voorkomen).
3. Voldaan moet worden aan alle gestelde eisen uit overige van toepassing zijnde wet- en regelgeving.
4. De ontheffing dient op verzoek van de met controle op de naleving van de Verordening Plassenschap Loosdrecht belaste personen te kunnen worden getoond.
5. De ontheffinghouder is verplicht de redelijkerwijs mogelijke maatregelen te nemen teneinde te voorkomen dat het Plassenschap dan wel derden ten gevolge van het gebruik van de ontheffing schade lijden.
6. Aanwijzingen van politie en de Boa's van Recreatie Midden-Nederland dienen onmiddellijk te worden opgevolgd.

Geen ontheffing

Wanneer kan er geen ontheffing van het verbod in art. 10 lid 1 VPL worden verleend?
1. Indien door het gebruik maken van de gevraagde ontheffing de openbare orde, de openbare veiligheid, de volksgezondheid of het milieu in gevaar komt.
2. Indien ontheffing gevraagd wordt voor tijdstippen tussen 22.00 uur en 09.00 uur.
3. Indien niet voldaan kan worden aan alle gestelde eisen uit overige van toepassing zijnde wet- en regelgeving.

4. Financiën

N.v.t.

5. Uitvoering

Door het vaststellen van de nadere regels in het dagelijks bestuur kunnen de ingediende aanvragen voor nieuwe commerciële activiteiten voor de openbare recreatieterreinen van het schap worden beoordeeld door het Plassenschap. De aanvragen voor nieuwe commerciële activiteiten op het openbare water of de woongebieden rondom de dijken worden voor behandeling doorgestuurd naar de betreffende gemeente.

6. Risico's

N.v.t.

7. Communicatie

Na vaststelling wordt de (gewijzigde) regelgeving bekend gemaakt (gepubliceerd) via officiëlebekendmakingen.nl conform de Bekendmakingswet / Wet elektronische publicaties.

8. Vervolg

Na vaststelling van de ontwerp wijziging, wordt deze aangeboden aan de raden van de deelnemende gemeenten en GS van de deelnemende provincies met het verzoek om binnen 8 weken aan te geven of zij van mening zijn dat de inhoud van de ontwerpwijziging niet binnen het taakgebied van het Plassenschap past. Vervolgens kan de Plassenraad, met inachtneming van de reacties, besluiten om de wijziging al dan niet vast te stellen.

Verordening Plassenschap Loosdrecht

Besluit van de Plassenraad van het Plassenschap Loosdrecht e.o. van 21 februari 2018, tot vaststelling van de Verordening Plassenschap Loosdrecht

De Plassenraad van het Plassenschap Loosdrecht e.o.;

Gelezen het voorstel van het dagelijks bestuur van 27 september 2017;

Gelet op de artikelen 51, 54 lid 3 en 57 van de Wet gemeenschappelijke regelingen;

Gelet op de artikelen 3, 4 lid 1 sub c en 6 van de Gemeenschappelijke regeling Plassenschap Loosdrecht e.o. 2007;

Overwegende dat het wenselijk is dat de bepalingen uit de “Verordening bescherming plassengebied”, de “Verordening De Strook Plassenschap Loosdrecht e.o. 2002”, de “Eilandverordening Plassenschap Loosdrecht e.o. 2002” en de “Gebruiksregels voor de recreatieterreinen van het Plassenschap Loosdrecht e.o. gelegen in de gemeente Breukelen”, worden samengevoegd in één verordening;

Overwegende dat het wenselijk is de huidige regels te actualiseren en zoveel mogelijk te vereenvoudigen ten behoeve van de kenbaarheid en handhaafbaarheid;

Besluiten de volgende verordening vast te stellen:

Inhoudsopgave:

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Hoofdstuk 2. Regels voor het gebied

Hoofdstuk 3. Regels voor openbare recreatieterreinen

Hoofdstuk 4. Regels voor openbaar water

Hoofdstuk 5. Straf-, overgangs- en slotbepalingen

Ontwerp

HOOFDSTUK 1. ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1. Begripsbepalingen

In deze verordening wordt verstaan onder:

- bestuur: het dagelijks bestuur van het Plassenschap Loosdrecht e.o.;
- gebied: openbare wateren en openbare recreatieterrein gelegen in het werkgebied van het Plassenschap Loosdrecht e.o., zoals aangegeven op de kaarten A en B behorende bij deze verordening;
- vaartuig: ieder voorwerp en elke constructie, gereed of in aanbouw, dat feitelijk wordt gebruikt of zal worden gebruikt of geschikt is of zal zijn om te worden gebruikt als middel tot verplaatsing te water, met inbegrip van vaartuigen die tijdelijk of blijvend hun vermogen tot verplaatsing te water hebben verloren, en waaronder in ieder geval wordt verstaan een motorboot, zeilschip, roeiboot, kano, vlot, pont, ponton, waterscooter, jetski, luchtkussenvoertuig, surfplank, kiteboard;
- lengte: de grootste lengte van het vaartuig van de romp gemeten van de voorkant van het voorste tot de achterkant van het achterste deel, zonder de eventuele boegspriet, de papegaaistok en het trimvlak;
- ligplaats innemen: het voor anker hebben liggen, het gemeerd hebben of op enigerlei wijze met de vaste grond verbonden zijn van een vaartuig;
- openbaar water: alle wateren in het gebied die voor het publiek bevaarbaar of op andere wijze toegankelijk zijn;
- openbaar recreatieterrein: terrein binnen het gebied zoals aangegeven met een kruisarcering op de kaarten A en B;
- openbare aanlegplaatsen: aanlegplaatsen waar ter plaatse met bebording is aangegeven dat op die plaatsen voor een bepaalde periode mag worden afgemeerd;
- perceel: een perceel met één kadasternummer;
- kampeermiddel: een onderkomen of voertuig waarvoor geen omgevingsvergunning voor het bouwen in de zin van artikel 2.1, eerste lid onder a. van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht is vereist, dat bestemd of opgericht is dan wel gebruikt wordt of kan worden gebruikt voor recreatief nachtverblijf;
- straatafval: afvalstoffen van beperkte omvang en gewicht, zoals proppen papier, plastic bekertjes en blikjes, afkomstig van de zich in het gebied bevindende personen.

Artikel 2. Andere verordeningen

Voor zover deze verordening voorziet in dezelfde onderwerpen als een of meer bepalingen van een verordening van de gemeente of provincie waarin het terrein of water is gelegen, houden laatstbedoelde bepalingen op te gelden.

Artikel 3. Beslistermijn

1. Het bestuur beslist op een aanvraag voor een vergunning of ontheffing binnen acht weken na de datum van ontvangst van de aanvraag.
2. Het bestuur kan de termijn voor ten hoogste acht weken verdagen.

Artikel 4. Voorschriften en beperkingen

1. Aan een vergunning of ontheffing kunnen voorschriften en beperkingen worden verbonden. Deze voorschriften en beperkingen strekken slechts tot bescherming van het belang of de belangen in verband waarmee de vergunning of ontheffing is vereist.
2. Degene aan wie een vergunning of ontheffing is verleend, is verplicht de daaraan verbonden voorschriften en beperkingen na te komen.

Artikel 5. Persoonlijk karakter van vergunning of ontheffing

De vergunning of ontheffing is persoonlijk, tenzij bij of krachtens deze verordening anders is bepaald.

Ontwerp

Artikel 6. Intrekking of wijziging van vergunning of ontheffing

De vergunning of ontheffing kan worden ingetrokken of gewijzigd indien:

a. ter verkrijging daarvan onjuiste of onvolledige gegevens zijn verstrekt;
b. op grond van een verandering van de omstandigheden of inzichten opgetreden na het verlenen van de ontheffing of vergunning, intrekking of wijziging noodzakelijk is vanwege het belang of de belangen ter bescherming waarvan de vergunning of ontheffing is vereist;
c. de aan de vergunning of ontheffing verbonden voorschriften en beperkingen niet zijn of worden nagekomen;
d. van de vergunning of ontheffing geen gebruik wordt gemaakt binnen of gedurende een daarin gestelde termijn dan wel, bij het ontbreken van een gestelde termijn, binnen een redelijke termijn; of
e. de houder dit verzoekt.

Artikel 7. Termijnen

1. De vergunning of ontheffing geldt voor onbepaalde tijd, tenzij bij de vergunning of ontheffing anders is bepaald of de aard van de vergunning of ontheffing zich daartegen verzet.
2. De aard van de vergunning of ontheffing verzet zich in ieder geval tegen gelding voor onbepaalde tijd, indien het aantal vergunningen of ontheffingen is beperkt en het aantal mogelijke aanvragers het aantal beschikbare vergunningen of ontheffingen overtreft.

Artikel 8. Weigeringsgronden

1. Een vergunning of ontheffing kan in ieder geval worden geweigerd in het belang van:
   a. de openbare orde;
   b. de openbare veiligheid;
   c. de volksgezondheid; of
   d. de bescherming van het milieu.
2. Een vergunning of ontheffing kan ook worden geweigerd als de aanvraag daarvoor minder dan 6 weken voor de beoogde datum van de beoogde activiteit is ingediend en daardoor een behoorlijke behandeling van de aanvraag niet mogelijk is.

HOOFDSTUK 2 REGELS VOOR HET GEBIED

Artikel 9. Schade, hinder, gevaar

Het is verboden zich zodanig te gedragen dat daardoor schade, hinder of gevaar ontstaat of kan ontstaan aan of voor openbare eigendommen.

Artikel 10. Afval

1. Het is verboden straatafval achter te laten zonder gebruik te maken van de geplaatste afvalbakken of daartoe bestemde soortgelijke voorwerpen.
2. Het is verboden andere afvalstoffen dan straatafval achter te laten in de geplaatste afvalbakken of soortgelijke voorwerpen.

Artikel 11. Huisvuil

Het is voor bewoners en gebruikers van recreatieverblijven en woonschepen die van het openbaar water gebruik moet maken voor de inzameling van huishoudelijke afvalstoffen, verboden om deze gedurende de maanden mei tot en met oktober, aan een ander dan de vuilnisophaaldienst van het Plassenschap aan te bieden of anders aan te bieden dan in het door het Plassenschap verstrekte inzamelmiddel.

Artikel 12. Geluidhinder

1. Het is verboden buiten een inrichting toestellen of geluidsapparatuur in werking te hebben of handelingen te verrichten waardoor voor de omgeving geluidhinder wordt veroorzaakt.
2. Het verbod van het eerste lid geldt niet indien een andere overheidsinstantie hiervoor toestemming heeft verleend.

Ontwerp

HOOFDSTUK 3 REGELS VOOR OPENBARE RECREATIETERREINEN

Artikel 13. Verkoop, verhuur, diensten

1. Het is verboden:
   a. met een voertuig, vaartuig, kraam, tafel of enig ander middel een standplaats in te nemen of te hebben tot tentoonstelling, verkoop of verhuur van waren, goederen of dieren;
   b. waren, goederen of dieren tentoon te stellen, te verkopen of te verhuren;
   c. al dan niet tegen betaling diensten aan te bieden;
   d. overige activiteiten met een commercieel karakter te ontplooien.
2. Het bestuur kan ontheffing verlenen van het in het eerste lid gestelde verbod.

Artikel 14. Toegang, gebruik

1. Het is verboden zich tussen zonsondergang en zonsopgang op de openbare recreatieterreinen te bevinden.
2. Het in het eerste lid gestelde verbod is niet van toepassing indien met een vaartuig ligplaats wordt ingenomen conform het bepaalde in artikel 18 tweede lid.
3. Het bestuur kan ontheffing verlenen van het in het eerste lid gestelde verbod.
4. Het is verboden de openbare recreatieterreinen te gebruiken of te laten gebruiken in strijd met het doel waarvoor deze zijn opengesteld.
5. Het is verboden bomen, struiken, planten, houtgewas, en (water)planten te beschadigen of te verwijderen.
6. Het is verboden voertuigen en paarden te parkeren of te stallen op andere dan op de daartoe aangewezen plaatsen en zich daarmee buiten daartoe bestemde wegen of paden te bevinden.

Artikel 15. Vuur

1. Het is verboden een open vuur aan te leggen.
2. Het onder het eerste lid genoemde verbod is niet van toepassing op het gebruik van gastoestellen en barbecues.

Artikel 16. Kamperen

1. Het is verboden ten behoeve van recreatief nachtverblijf kampeermiddelen te plaatsen of geplaatst te houden buiten een kampeerterrein dat als zodanig in het bestemmingsplan is bestemd of mede bestemd.
2. Het in het eerste lid gestelde verbod is niet van toepassing indien met een vaartuig ligplaats wordt ingenomen conform het bepaalde in artikel 18 tweede lid sub d. Het bestuur kan daarbij nadere regels stellen in het belang van de veiligheid, het voorkomen van schade en overlast en de bescherming van natuur- en landschap.
3. Het bestuur kan ontheffing verlenen van het in het eerste lid gestelde verbod.

Artikel 17. Honden

1. Het is de eigenaar of houder van een hond verboden deze te laten verblijven of lopen op:
   a. een voor het publiek toegankelijke en kennelijk als zodanig ingerichte kinderspeelplaats, zandbak of op het zandstrand inclusief het zwemgedeelte of op een andere door het bestuur aangewezen plaats;
   b. overige delen van de openbare recreatieterreinen, indien de hond niet is aangelijnd;
2. Het verbod van het eerste lid is niet van toepassing op door het bestuur als hondenlosloopgebied aangewezen plaatsen.
3. Het verbod van het eerste lid is niet van toepassing op de eigenaar of houder van een hond die:
   a. zich vanwege zijn handicap door een geleidehond of sociale hulphond laat begeleiden; of
   b. deze hond aantoonbaar gekwalificeerd opleidt tot geleidehond of sociale hulphond.

Ontwerp

4. Degene die zich met een hond op een openbaar recreatieterrein begeeft is verplicht ervoor te zorgen dat de uitwerpselen van die hond onmiddellijk worden verwijderd.
5. Het voorgaande lid is niet van toepassing op de eigenaar of houder van een hond die zich vanwege zijn handicap door een geleidehond of sociale hulphond laat begeleiden.

HOOFDSTUK 4 REGELS VOOR OPENBARE WATEREN

Artikel 18. Ligplaats

1. Het is verboden met een vaartuig een ligplaats in te nemen of te hebben dan wel een ligplaats voor een vaartuig beschikbaar te stellen in het openbaar water binnen het op kaart A met een enkele arcering aangegeven gedeelte van het gebied.
2. Het verbod in het eerste lid geldt niet:
   a. langs de oever van een perceel in particulier eigendom waar een woonschip, woning of recreatiewoning is toegestaan, voor maximaal 2 vaartuigen met een lengte van maximaal 12 meter en 2 open vaartuigen met lengte van maximaal 4 meter en een breedte van maximaal 1,5 meter;
   b. langs de oever van een perceel in particulier eigendom waar geen woonschip, woning of recreatiewoning is toegestaan tussen zonsopgang en zonsondergang, voor 2 vaartuigen met een lengte van maximaal 12 meter;
   c. in open water, op plaatsen waar het vaarverkeer niet gehinderd wordt, tussen zonsopgang en zonsondergang;
   d. op openbare aanlegplaatsen gedurende maximaal 3 opeenvolgende dagen of gedeelten daarvan, mits niet binnen 4 dagen dezelfde ligplaats of een ligplaats binnen 300 meter van de vorige ligplaats wordt ingenomen en mits in één seizoen niet langer dan gedurende 3 weken ligplaats wordt ingenomen op openbare aanlegplaatsen in het gebied.

   Het bestuur kan aan het innemen, hebben of beschikbaar stellen van een ligplaats nadere regels stellen in het belang van de veiligheid, het voorkomen van schade en overlast en de bescherming van natuur- en landschap.
3. Voor vaartuigen waarmee een werk wordt uitgevoerd en waarvoor, indien vereist, van overheidswege schriftelijk toestemming is verleend geldt het verbod in het eerste lid niet zolang dit werk met gebruikmaking van dat vaartuig wordt uitgevoerd. De uitzonderingen van het verbod in het eerste lid zoals genoemd in het tweede lid gelden niet voor vaartuigen die zijn bestemd voor het uitvoeren van werken.
4. Ligplaats innemen dient te geschieden met de lange zijde van het vaartuig langs de oever, tenzij een openbaar aanlegplaats anders afmeren mogelijk maakt.
5. Ligplaats innemen langs oevers dient te gebeuren minimaal 1 meter uit een rietkraag en zodanig dat geen schade wordt of kan worden toegebracht aan rietkragen en/of oevers.
6. Het bestuur kan ontheffing verlenen van het in het eerste lid gestelde verbod.

Artikel 19. Voorwerpen in of boven water

1. Het is verboden om:
   a. in of boven het water, palen, balken of drijvende voorwerpen geen vaartuig en geen bouwwerk zijnde te plaatsen of te hebben;
   b. in, onder, op of boven het water touwen, kettingen, netten, metalen draden of kabels, voor zover deze niet gebruikt worden tot het meren of slepen van vaartuigen, te leggen, te spannen of te hebben.
2. Het bestuur kan ontheffing verlenen van de in het eerste lid gestelde verboden.

Artikel 20. Doorvaart

Het is verboden om op enigerlei wijze de vrije doorvaart te belemmeren, volledig te blokkeren of hinderlijk te versmallen.

Artikel 21. IJsvorming

Bij ijsvorming is het, na bekendmaking door het bestuur, tot wederopzegging verboden in het gebied te varen.

Ontwerp

HOOFDSTUK 5 STRAF-, OVERGANGS- EN SLOTBEPALINGEN

Artikel 22. Strafbepaling
Overtreding van het bij of krachtens deze verordening bepaalde wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste drie maanden of geldboete van tweede categorie.

Artikel 23. Toezichthouders
1. Met het toezicht op de naleving van het bij of krachtens deze verordening bepaalde zijn belast de door het bestuur aan te wijzen toezichthouders.
2. Onverminderd het eerste lid zijn de ambtenaren van politie, bedoeld in artikel 141, onder b, van het Wetboek van Strafvordering, eveneens belast met het toezicht op de naleving van de bij of krachtens deze verordening gegeven voorschriften.

Artikel 24. Overgangsbepaling
1. Besluiten, genomen krachtens de verordeningen genoemd in artikel 26, die golden tot het moment van de inwerkingtreding van deze verordening en waarvoor deze verordening overeenkomstige besluiten kent, gelden als besluiten genomen krachtens deze verordening.
2. Aanvragen om vergunning en ontheffing die zijn ingediend bij het bestuur voor het in werking treden deze verordening en waarop nog niet is beslist, worden geacht aanvragen op grond van deze verordening te zijn.

Artikel 25. Inwerkingtreding
Deze verordening treedt in werking op 1 april 2018.

Artikel 26. Intrekking oude verordeningen en regels
De hierna volgende verordeningen en regels worden ingetrokken: Verordening Bescherming Plassengebied; Verordening De Strook Plassenschap Loosdrecht e.o. 2002; Eilandverordening Plassenschap Loosdrecht e.o. 2002; Gebruiksregels voor de recreatieterreinen van het Plassenschap Loosdrecht e.o. gelegen in de gemeente Breukelen.

Artikel 27. Citeertitel
Deze verordening wordt aangehaald als: Verordening Plassenschap Loosdrecht.

BIJLAGEN:
Kaarten A en B, behorende bij deze verordening

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de Plassenraad van het Plassenschap Loosdrecht e.o. van 21 februari 2018.

1e wijziging d.d. 12.12.2019
2e wijziging d.d. 28.06.2021

Plassenraad van het Plassenschap Loosdrecht e.o.

voorzitter, secretaris,

Ontwerp

Toelichting Verordening Plassenschap Loosdrecht

ALGEMENE TOELICHTING

In de Verordening Plassenschap Loosdrecht (hierna: de verordening) worden de regels uit de volgende regelingen samengevoegd: Verordening bescherming plassengebied, Verordening De Strook Plassenschap Loosdrecht e.o. 2002, Eilandverordening Plassenschap Loosdrecht e.o. 2002 en Gebruiksregels voor de recreatieterreinen van het Plassenschap Loosdrecht e.o. gelegen in Breukelen. De Woonschepenverordening blijft naast deze verordening voorlopig gelden. Deze wordt niet samengevoegd, omdat de woonschepentaak voor het grondgebied van de gemeente Stichtse Vecht bij deze gemeente ligt en voor het grondgebied van de gemeente Wijdemeren op korte termijn bij deze gemeente komt te liggen.

De deelnemers aan de gemeenschappelijke regeling Plassenschap Loosdrecht e.o. (hierna: het Plassenschap) hebben aan het Plassenschap de bevoegdheid overgedragen tot het vaststellen van algemeen verbindende voorschriften binnen het werkgebied. Deze regels dienen de belangen van de recreatie en de bescherming van natuur en landschap te betreffen (art. 4 lid 2 Gemeenschappelijke Regeling Plassenschap Loosdrecht e.o.).

Het uitgangspunt bij het opstellen van de verordening is dat over onderwerpen waarover bepalingen bestaan in gemeentelijke of provinciale verordening geen regels worden opgenomen, tenzij de BOA's van het Plassenschap op deze regels zelf moeten kunnen handhaven of voor het plassengebied andere specifieke regels nodig zijn. Een tweede uitgangspunt bij het opstellen van de verordening is om niet meer regels op te nemen dan noodzakelijk. Daarnaast zijn de regels geactualiseerd en zoveel mogelijk vereenvoudigd, om de voorlichting aan de gebruikers van het gebied te vergemakkelijken en de handhaving te verbeteren.

In de verordening wordt de indeling en de volgorde van de artikelen gevolgd uit de model-APV. Voor opzet van de verbodsartikelen wordt eveneens de model-APV gevolgd, waarbij eerst het verbod wordt omschreven, waarna indien van toepassing algemene uitzonderingen volgen en eventueel een ontheffingsmogelijkheid.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

HOOFDSTUK 1. ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1. Begripsbepalingen

Gebied
Het gebied waar deze verordening van toepassing is betreft alle openbare wateren en terreinen die zijn gelegen in het werkgebied van het Plassenschap, zoals dat op de kaarten A en B bij de verordening is aangegeven.

Openbaar water
Een 'openbaar water" in de zin van Boek 5 van het Burgerlijk Wetboek (hierna: BW) is ieder water, dat open staat voor het publiek. "Openbaar" is hier synoniem aan "feitelijk voor het publiek toegankelijk". Het is niet toegestaan openbaar water af te sluiten, zodat het niet langer toegankelijk is.

Openbare aanlegplaatsen
In de Eilandverordening waren openbare aanlegplaatsen op kaarten aangegeven. Het is voor de recreant duidelijker en praktisch beter uitvoerbaar als de openbare aanlegplaatsen ter plaatse met bebording worden aangegeven.

Artikel 2. Andere verordeningen

In dit artikel wordt bepaald dat als de verordening voorziet in dezelfde onderwerpen als een

verordening van de gemeente of provincie, deze laatste bepalingen ophouden te gelden. Dit is conform artikel 54 lid 3 van de Wet gemeenschappelijke regelingen. Daarin wordt bepaald dat voor zover de verordening voorziet in hetzelfde onderwerp als een verordening van een deelnemende gemeente of provincie, eerstbedoelde verordening de onderlinge verhouding regelt en kan bepalen dat de verordening van de gemeente of provincie voor het gehele gebied of voor een gedeelte daarvan geheel of gedeeltelijk ophoudt te gelden.

Artikel 3. Beslistermijn
Deze termijn is in overeenstemming gebracht met de termijn van 8 weken uit de model-APV. Dit is gelijk aan de maximale redelijke termijn die in artikel 4:13, tweede lid van de Algemene wet bestuursrecht wordt gesteld. De positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen is niet van toepassing: § 4.1.3.3. van de Awb over de positieve fictieve beschikking is alleen van toepassing indien dit bij wettelijk voorschrift is bepaald.

Artikel 6. Intrekking of wijziging van vergunning of ontheffing
De in het eerste lid genoemde intrekkings- en wijzigingsgronden hebben een facultatief karakter (“kan”). Het hangt van de omstandigheden af of tot intrekking of wijziging wordt overgegaan. Zo zal niet iedere niet-nakoming van vergunningsvoorschriften leiden tot intrekking van de vergunning. Met name het rechtszekerheids- en het vertrouwensbeginsel beperken nogal eens de bevoegdheid tot wijziging en intrekking. Als het bestuur overweegt om de vergunning of ontheffing in te trekken of te wijzigen, dient het de belanghebbenden in de gelegenheid te stellen hun bedenkingen in te dienen.

Artikel 7. Termijnen
Eerste lid:
Dat de vergunning of ontheffing in beginsel voor onbepaalde tijd geldt, vloeit mede voort uit artikel 11 van de Dienstenrichtlijn. Dat artikel stelt dat vergunningen geen beperkte geldingsduur mogen hebben, tenzij: a. de vergunning automatisch wordt verlengd of alleen afhankelijk is van de voortdurende vervulling van de voorwaarden; b. het aantal beschikbare vergunningen beperkt is door een dwingende reden van algemeen belang; c. een beperkte duur gerechtvaardigd is om een dwingende reden van algemeen belang. Sommige vergunningen lenen zich uit de aard alleen voor verlening voor bepaalde tijd. Wanneer het aantal vergunningen beperkt is, mag de markt niet gesloten blijven voor nieuwe aanbieders omdat de bestaande aanbieders voor onbepaalde tijd alle beschikbare vergunningen in handen hebben. In dat geval moet geregeld een transparante en onpartijdige “herverdeling” van de schaarse vergunningen worden georganiseerd.

Tweede lid:
Uit de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: Afdeling) van 02-11-2016 (ECLI:NL:RVS:2016:2927) blijkt dat voor onbepaalde tijd verleende vergunningen zich niet altijd verdragen met het formele gelijkheidsbeginsel. Bij schaarse vergunningen (meer aanvragers dan beschikbare vergunningen) kan immers het gevolg zijn dat de markt voor nieuwe aanbieders feitelijk ontoegankelijk wordt. Met dit tweede lid wordt duidelijk gemaakt dat onbepaalde tijd en schaarse vergunningen zich niet met elkaar verdragen. In dat geval moet een transparante en onpartijdige “herverdeling” van de schaarse vergunningen worden georganiseerd.

Artikel 8. Weigeringsgronden
Onder bescherming van het milieu vallen alle soorten van overlast die gerelateerd zijn aan de omgeving/het milieu, zoals geluidsoverlast, geurhinder, afval e.d.

HOOFDSTUK 2 REGELS VOOR HET GEBIED

Artikel 10. Afval
In de begripsomschrijving wordt aangegeven wat onder straatafval wordt verstaan. Het achterlaten van andere soorten afval zoals bedrijfsafval kan worden gehandhaafd op grond van de Wet milieubeheer.

Artikel 11. Huisvuil
Dit artikel heeft als doel ervoor te zorgen dat de inzameling van huishoudelijke afvalstoffen door het Plassenschap wordt uitgevoerd namens de gemeente.

HOOFDSTUK 3 REGELS VOOR OPENBARE RECREATIETERREINEN

Artikel 13. Verkopen, verhuur, diensten
In de nadere regels kan het dagelijks bestuur bepalen in welke gevallen en onder welke voorwaarden ontheffing kan worden verleend van het verbod.

Artikel 15. Vuur
Onder open vuur worden ook vuurkorven verstaan. Met het verbod wordt beoogd schade aan de terreinen te voorkomen.

Artikel 16. Kamperen
Dit artikel geldt voor openbare terreinen. Er geldt een algemene uitzondering op het kampeerverbod gedurende de periode dat op openbare aanlegplaatsen wordt afgemeerd, wat op grond van het bestemmingsplan incidenteel ook is toegestaan in het kampeerseizoen. Hiervoor kunnen nadere regels worden gesteld.

Artikel 17. Honden
In dit artikel wordt bepaald dat honden niet zijn toegestaan op kinderspeelplaatsen en zandstranden en eveneens niet op andere plaatsen die door het bestuur is aangewezen. Op alle andere openbare recreatieterreinen zijn honden toegestaan als ze zijn aangelijnd. Het bestuur kan terreinen aanwijzen waar honden los mogen lopen.
Het verbod geldt niet voor hulphonden.

HOOFDSTUK 4 REGELS VOOR OPENBARE WATEREN

Artikel 18. Ligplaats
De begripsbepaling voor ligplaats innemen geeft aan dat hieronder wordt verstaan het voor anker hebben liggen, gemeerd hebben of op andere wijze met de vaste grond verbonden zijn van een vaartuig. Er geldt een ligplaatsverbod op alle openbare wateren in het gebied dat op kaart A met een enkele arcering is aangegeven. Buiten het verbod vallen de 300-meter strook in de Noordelijke Kievitsbuurt, recreatiecentrum Mijnden (behalve de Westelijke Drecht), de positief bestemde jachthavens en een zone langs de lintbebouwing in het plassengebied.

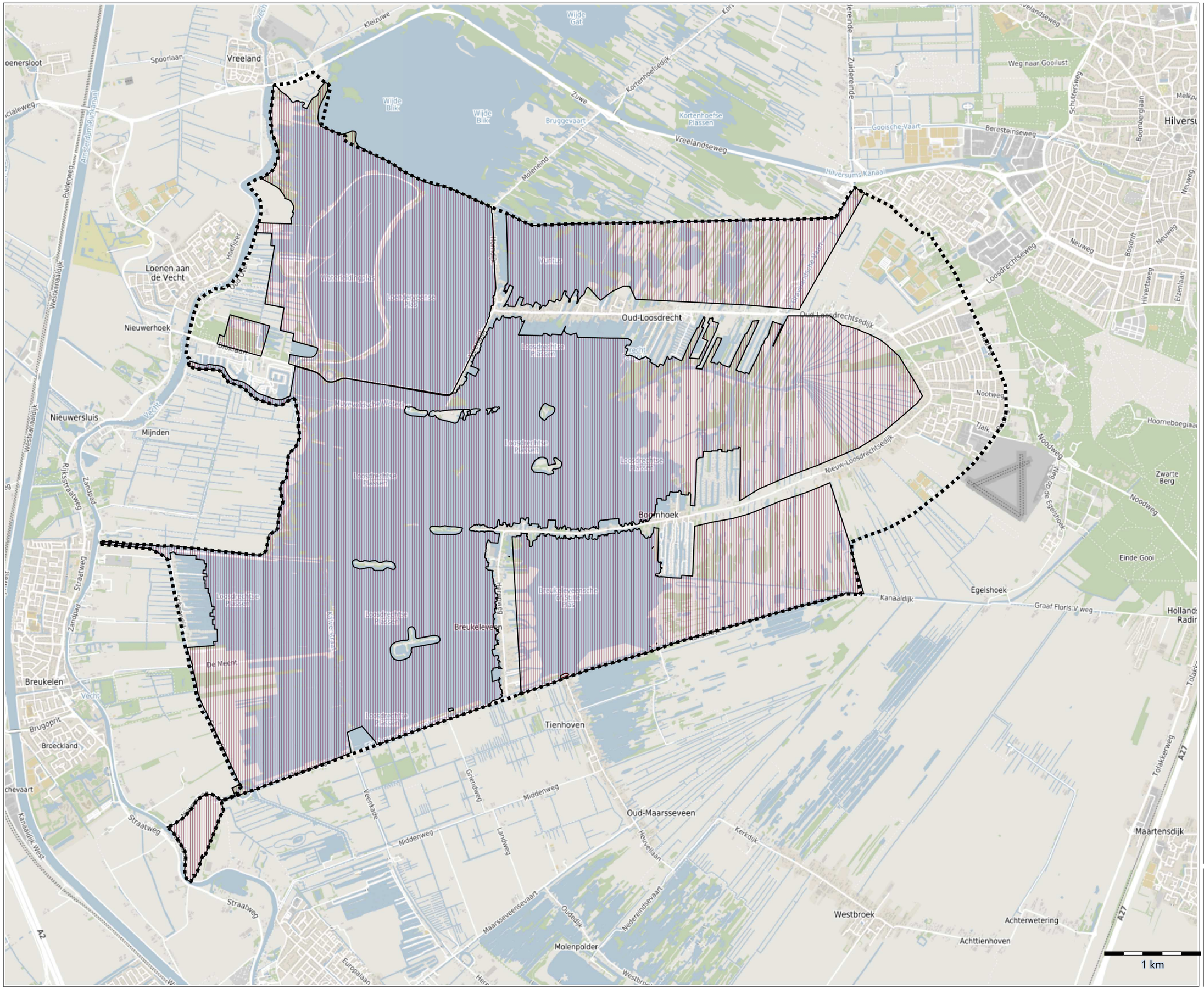
In het tweede lid zijn uitzonderingen opgesomd waarin het ligplaatsverbod niet geldt. Bij de uitzonderingen in sub a en b wordt in de verordening niet meer opgenomen dat alleen de rechthebbende ligplaats mag hebben aan zijn eigendom, zoals in de Verordening Bescherming Plassengebied was bepaald. Om privaatrechtelijke redenen mag al niet worden aangemeerd aan andermans eigendom zonder toestemming van de eigenaar. Voor het Plassenschap is slechts van belang dat het aantal boten dat wordt afgemeerd is gemaximeerd om landschappelijke redenen.

Met de zinsnede “waar een woonschip, woning of recreatiewoning is toegestaan” wordt bedoeld dat het vigerende bestemmingsplan of de Woonschepenverordening dit toestaat.

In de verordening wordt het innemen van ligplaats met kleine open bootjes na zonsondergang om landschappelijke redenen alleen nog toegestaan indien dit valt onder een uitzondering op het verbod als genoemd onder sub a of d.

Aan sub d is ten opzichte van de oude regeling toegevoegd dat niet langer dan 3 weken achtereen op openbare ligplaatsen in het gebied ligplaats mag worden ingenomen.

CONCEPT



Legenda

GR-grens Kaart A

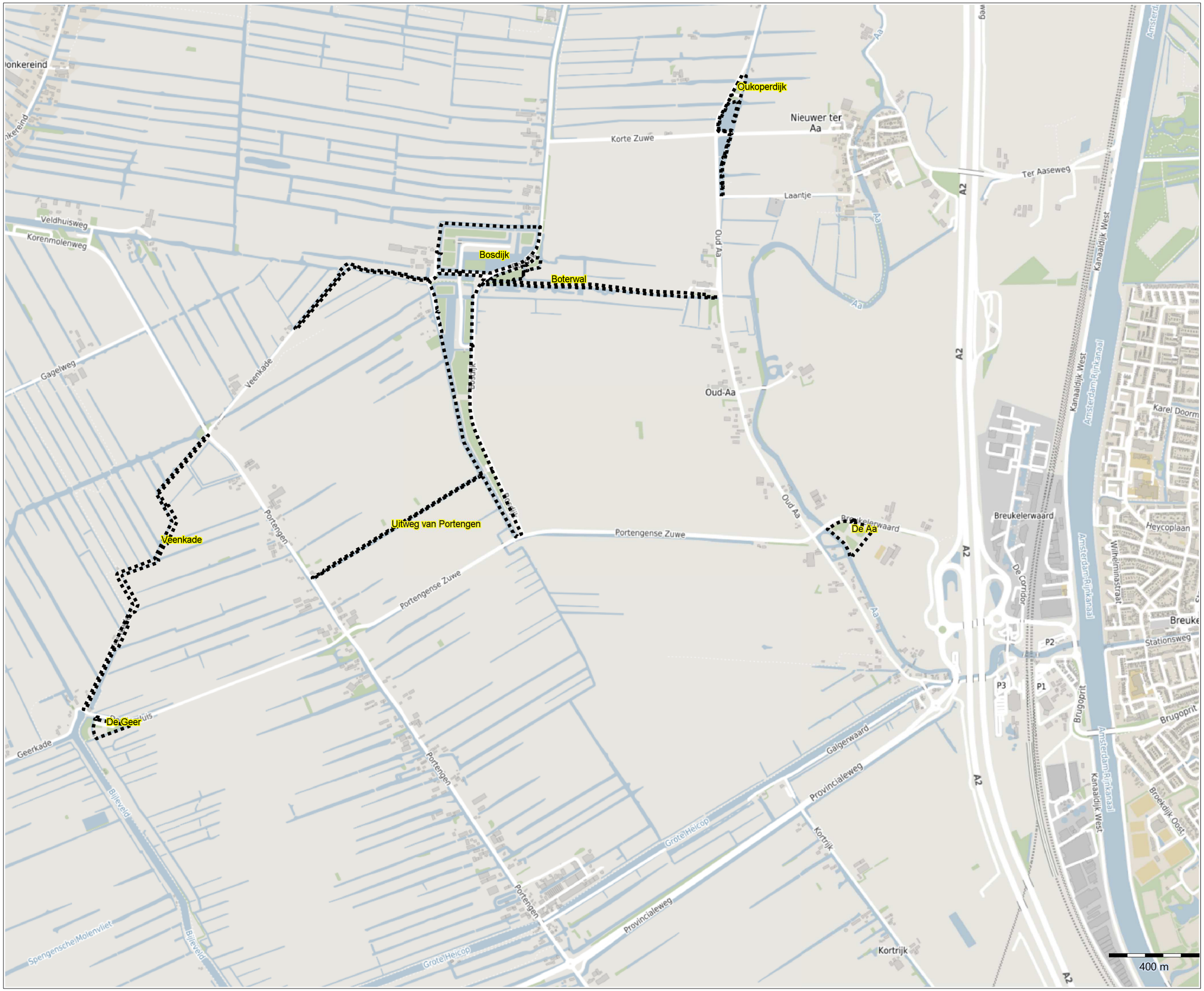
Ligplaatsverbod art. 18

N
W E
S

Recreatie Midden-Nederland

Bezoekadres
Archimedeslaan 6
3584 BA Utrecht

Postadres
Postbus 8058
3503 RB Utrecht



Legenda

GR-grens Kaart B

Recreatie Midden-Nederland

Bezoekadres
Archimedeslaan 6
3584 BA Utrecht

Postadres
Postbus 8058
3503 RB Utrecht

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1992
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	9 september 2021
Agendapunt	5
Omschrijving	Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Passiebloemweg, Vleuterweide
ID	2151
Behandelend ambtenaar	Jantien van den Heuvel
Telefoon	030 - 28 64625
E-mail	j.van.den.heuvel@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Verschuure
Beleidsveld	Ruimtelijke Ontwikkeling
Referendabel	Nee
Raadsadviseur (lijst)	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	9 september 2021

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Vaststelling bestemmingsplan Passiebloemweg, Vleuterweide

Beleidsveld	Ruimtelijke ontwikkeling
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Jantien van den Heuvel
Kenmerk	8992002
Vergaderdatum Raad	Volgt
Geheim	Nee

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

1. Akkoord te gaan met het vaststellingsrapport met daarin de beantwoording van de zienswijzen en het voorstel om wijzigingen in het bestemmingsplan ‘Passiebloemweg, Vleuterweide’ te verwerken.

2. Het bestemmingsplan ‘Passiebloemweg, Vleuterweide’ dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPPASSIEBLOEMWEGVL-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BPPASSIEBLOEMWEGVL-VA01.dgn vast te stellen.

3. Geen exploitatieplan vast te stellen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting
Wanneer uw raad besluit tot het vaststellen van bestemmingsplan ‘Passiebloemweg, Vleuterweide’ dan worden er binnen het plangebied twee nieuwbouwscholen mogelijk gemaakt.

Context
Aanleiding
De Weide Wereld, waarin o.a. OBS Vleuterweide en Jenaplanschool De Zonnewereld waren gehuisvest, wordt gerenoveerd. Daarnaast loopt in 2022 het huurcontract van de school De Twaalfruiter aan de Doyennéperenlaan af. In Vleuterweide vindt daarom een herschikking van deze scholen plaats. De Twaalfruiter verhuist naar de Weide Wereld en OBS Vleuterweide en Jenaplanschool Zonnewereld worden verplaatst naar de schoollocatie aan de Passiebloemweg.

Bouwenvelop
Op 26 januari 2021 heeft het college de bouwenvelop vastgesteld. De uitgangspunten en ambities hieruit zijn uitgewerkt in het bestemmingsplan, zoals:
- De bouwhoogte van het oostelijke schoolgebouw is n.a.v. inspraakreacties op de conceptbouwenvelop deels naar beneden bijgesteld. Deze deels lagere bouwhoogte is overgenomen op de verbeelding en in de regels.
- De groene wal blijft zoveel mogelijk behouden en wordt zoveel mogelijk als een continue wal vormgegeven.
- Het parkeerterrein wordt direct ontsloten via de Landschapsbaan;
- Bij parkeren is gerekend met de minimale parkeernormen, omdat de gemeente wil stimuleren dat kinderen lopend of op de fiets naar school gaan. Daarnaast is als uitgangspunt genomen dat beide scholen andere aanvangs- en eindtijden hanteren, waardoor ook minder parkeerplaatsen gerealiseerd hoeven te worden.

Hogere waarde besluit
Het plangebied ligt binnen de geluidzones van de Landschapsbaan–Rivierkom. Het Besluit geluidhinder biedt in stedelijk gebied de mogelijkheid om geluidsgevoelige gebouwen toe te staan met een hogere geluidsbelasting dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB tot maximaal 63 dB voor verkeerslawaai. In de geluidnota Utrecht is echter aangegeven dat voor de uitleggebieden, zoals Leidsche Rijn, een maximale waarde geldt van 58 dB. De geluidsbelasting vanwege de Landschapsbaan-Rivierkom gaat die waarde niet te boven. Er wordt een hogere waarde vastgesteld, van maximaal 54 dB vanwege de Landschapsbaan–Rivierkom. Dit besluit is ambtelijk gemandateerd.

Juridische context
Op grond van artikel 3.1 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) stelt de gemeenteraad een bestemmingsplan vast. Nadat het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan bekend is gemaakt, staat hiertegen gedurende zes weken beroep open bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (artikel 8.2 lid 2 sub a van de Wro).

Beoogd effect
Op de huidige schoollocatie Passiebloemweg staan nu drie tijdelijke schoolgebouwen (in het middelste gebouw was een kinderdagverblijf/buitenschoolse opvang gevestigd). Door de tijdelijke schoolgebouwen te slopen en twee nieuwbouw scholen mogelijk te maken, kunnen de betrokken basisscholen in Vleuterweide passend en kwalitatief goed worden gehuisvest.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- Op 8 december 2020 is de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2020 nummer 259 en 268 over leerling prognoses en de bouwenvelop vrijgegeven voor verzending naar de raad.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico’s

Beslispunt	

1	Akkoord te gaan met het vaststellingsrapport met daarin de beantwoording van de zienswijzen en het voorstel om wijzigingen in hetbestemmingsplan Passiebloemweg, Vleuterweide te verwerken.
Argumenten	
1.1	De zienswijzen hebben geleid tot aanpassingen van het bestemmingsplan. Er zien vier zienswijzen ingediend. Een aantal zienswijzen is door meerdere bewoners ingediend. In het vaststellingsrapport zijn de zienswijzen samengevat en voorzien van een reactie. Een zienswijze heeft geleid tot een aanvulling van de bezonningsstudie voor 21 juni met de tijden 20.00, 21.00 en 22.00 uur. Deze aanvulling is als bijlagebij het bestemmingsplan gevoegd. Daarnaast is de tekst in paragraaf 5.13 van de toelichting van het bestemmingsplan uitgebreid met dezeaanvullende tijden. Dit heeft niet tot een andere conclusie geleid.
1.2	De ambtshalve wijzigingen in het bestemmingsplan betreffen noodzakelijke verbeteringen om onjuistheden te herstellen. – Paragraaf 2.1 Rijksbeleid en paragraaf 2.2 Provinciaal enregionaal beleid zijn geactualiseerd. – Het oostelijke bouwvlak is 60 cm naar het westen opgeschoven, zodat de bomen langs de Passiebloemweg meerruimte krijgen, waardoor een betere groeiplaats ontstaat. De verbeelding is op dit punt aangepast. – Uit een nadere beoordeling van de bomen die aan weerszijdenvan het parkeerterrein blijkt dat deze grotendeels behouden kunnen blijven. Dit in tegenstelling tot wat in paragraaf 5.9 van het ontwerpbestemmingsplan wordt aangegeven. Paragraaf 5.9 van het bestemmingsplan is hierop aangepast.
Beslispunt	
2	Het bestemmingsplan Passiebloemweg, Vleuterweide dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPPASSIEBLOEMWEGVL-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BPPASSIEBLOEMWEGVL-VA01.dgn vast te stellen.
Argumenten	
2.1	De locatie Passiebloemweg krijgt een definitieve, kwalitatief hoogwaardige invulling. Op de locatie Passiebloemweg staan al geruime tijd drie tijdelijke schoolgebouwen. De locatie ligt enigszins verscholen tussen de grondwal aan de Landschapsbaan en het water, waardoor de zichtbaarheid naar de Landschapsbaan en de Rivierkom op dit momentbeperkt is. De nieuwbouw moet leiden tot een representatieve en aantrekkelijke vormgeving van de nieuwbouw en tot een kwalitatief goed binnenklimaat. Uitgangspunt is dat de nieuwbouw aansluit bij het groene karakter van de omgeving.
2.2	De verkeerssituatie rond de scholen wordt veiliger. In de huidige situatie ligt de inrit van het parkeerterrein voor de scholen direct aan de Passiebloemweg en heeft het parkeerterrein een uitrit aan de Landschapsbaan. Omwonenden vinden de situatie ter plaatse van de inrit naar het parkeerterrein, door de situering onder aan de brug en bij een kruising met fietsers en voetgangers, onveilig. Met de komst van meer leerlingen in de nieuwe situatie zou dat alleen maar verslechteren. De verkeerssituatie is daarom onderzocht. Dit heeft geresulteerd in een voorstel voor een nieuwe ontsluiting voor het parkeerterrein met een in- en uitrit aan de Landschapsbaan. Hierdoor hebben het autoverkeer en de fietsersen voetgangers elk hun eigen route naar de scholen en kruizen deze elkaar niet.

2.3	De stedelijke groenstructuur wordt gecompenseerd en versterkt. Bepaalde groenelementen in het plangebied, zoals de bomenrij langs de wetering en de grondwal langs de Landschapsbaan maken onderdeel uit van de stedelijke groenstructuur. De grotere bouwvlakkenworden gecompenseerd. De biodiversiteit wordt vergroot door op de grondwal struiken en heesters toe te voegen en door de schoolgebouwen te voorzien van vleermuisverblijfplaatsen en huismusnestkasten. In het middengebied komt een begroeide wadi. De meeste bomen kunnen behouden blijven. Op basis van een nog te maken inrichtingsplan wordt bepaald hoeveel bomen van een bomenrijvan 10 bomen niet behouden kunnen blijven. Twee bomen hiervan bevinden zich voor de beoogde ingang van de school en andere bomen van deze bomenrij kunnen de inrichting van het schoolplein beperken. De bomen van deze bomenrij zijn niet verplantbaar, vanwege boomsoort specifieke beperkingen. Bomen (ook niet vergunningplichtige bomen) die niet behouden kunnen blijven, worden binnen het plangebied gecompenseerd.
Beslispunt	
3	Geen exploitatieplan vast te stellen
Argument	
3.1	De gemeentelijke planontwikkelingskosten komen voor rekening van de gemeente Utrecht. De gemeentelijke planontwikkelingskosten, inclusief het opstellen van het bestemmingsplan, komen voor rekening van de gemeente Utrecht. Eventuele kosten van planschade komen eveneens voor rekening van de gemeente Utrecht.
Kanttekeningen/Risico’s	
3.1	Het bouwvlak van de westelijke school bevindt zich deels binnen 50 meter afstand van de Landschapsbaan. De Landschapsbaan is een drukke binnenstedelijke weg. In de nota Volksgezondheid ‘Gezondheid voor iedereen’ staat dat er o.a. bij basisscholen een afstand van 50 meter wordt aangehouden bij nieuwbouw ten opzichte van binnenstedelijke wegen. Daarnaast wordt in de nota Volksgezondheid aangegeven dat voor bestaande voorzieningen die renovatie, aanbouw of vervangende nieuwbouw nodig hebben wordt onderzocht of er een alternatieve locatie ruimtelijk en binnen de financiële kaders mogelijk is. In de bestaande situatie bevinden zich al scholen in het plangebied. Er is in de buurt geen alternatieve locatie voor de scholen. Het bouwvlak van het westelijke schoolgebouw bevindt zich deels op circa 32 meter van de Landschapsbaan. De ruimtes van de school die binnen de 50 meter zone liggen, moeten dezelfde binnenklimaat kwaliteit krijgen als de (delen van de) school die buiten de 50 meter ligt. Het bouwvlak van de oostelijk gelegen school ligt op meer dan 50 meter afstand van de Landschapsbaan af.
3.2	Uit een planschaderisicoanalyse blijkt dat een aantal eigenaren vanwoningen mogelijk in aanmerking komt voor planschade. Dit omdat de afstand tot het schoolgebouw kleiner wordt en het schoolgebouw hoger wordt. Bij een eventueel verzoek om planschade zal dit nader worden beoordeeld. Eventuele planschade wordt door deVastgoedorganisatie Utrecht betaald. Het opschuiven van het bouwvlak verder van de woningen af is niet mogelijk in verband met randvoorwaarden vanuit gezondheid en geluid,parkeren en dubbelgebruik, zichtbaarheid van de scholen en fasering. Grotere bouwvlakken i.p.v. minder hoge maximale bouwhoogtes is niet wenselijk, omdat er voldoende ruimte over moet blijven voor andere functies zoals groen, spelen en het stallen van fietsen en auto’s.

Financiën
De gemeentelijke planontwikkelingskosten, inclusief het opstellen van het bestemmingsplan en eventuele kosten van planschade, worden gedekt ten laste van het programma Onderwijs-huisvesting.

Vervolg
Na vaststelling wordt het vaststellingsbesluit gepubliceerd in het digitale gemeenteblad via officielebekendmakingen.nl en op het internet op de websites utrecht.nl/bestemmingsplan en ruimtelijkeplannen.nl. Het bestemmingsplan wordt samen met het vaststellingsrapport en besluit hogere waarde zes weken ter inzage gelegd. Belanghebbenden kunnen tegen het vaststellingsbesluit en het besluit hogere grenswaarden beroep instellen bij de Raad van State.

De indieners van zienswijzen worden via een brief op de hoogte gesteld van het vaststellingsbesluit. In de brief en in de publicatie staat aangegeven hoe belanghebbenden tegen het vaststellingsbesluit beroep in kunnen stellen bij de Raad van State.

Participatie
Na vaststelling van het startdocument en een eerste modellenstudie is op 4 juni 2019 een informatieavond voor omwonenden georganiseerd. De avond is goed bezocht en vooral het verkeer en het parkeren had hierbij de aandacht van de omwonenden. Naar aanleiding van deze avond is de ontsluitingsstructuur nader onderzocht en aangepast. Het parkeerterrein wordt niet meer ontsloten vanaf de Passiebloemweg, maar vanaf de Landschapsbaan.

Vervolgens is gestart met het opstellen van de bouwenvelop. De concept bouwenvelop is via een webinar aan omwonenden gepresenteerd en heeft van 11 tot 25 september 2020 ter inzage gelegen. Naar aanleiding van de ontvangen reacties op de bouwenvelop is het maximaal toegestane bouwvolume voor het schoolgebouw voor OBS Vleuterweide beperkt. Gezien de door de school benodigde ruimte kon de 3^{e} bouwlaag flink in omvang worden verkleind

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 2 april tot en met 13 mei 2021 voor 6 weken ter inzage gelegen.

Communicatie
Zie hierboven onder het kopje ‘Vervolg’ op welke wijze er wordt gecommuniceerd over het besluit.

Niet-Referendabel
De Verordening raadgevend referendum is niet van toepassing:
Het betreft een raadsvoorstel inzake de vaststelling of wijziging van een bestemmingsplan (artikel 3 lid 2 onder f Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht).

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
- vaststellingsrapport
- digitaal bestemmingsplan via link naar RO publiceer

Bijlagen informatief
- bestemmingsplan in pdf (bestaande uit regels, toelichting en verbeelding)

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Omgevingsrecht

Gemeente Utrecht

Vaststellingsrapport

Bestemmingsplan Passiebloemweg, Vleuterweide

Juni 2021

Inhoud vaststellingsrapport

1 INLEIDING 3

1.1 BESTEMMINGSPLAN PASSIEBLOEMWEG, VLEUTERWEIDE 3
1.2 DE OPBOUW VAN HET VASTSTELLINGSRAPPORT 3
1.3 DE VASTSTELLINGSPROCEDURE 3
1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen 3
1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan 3
1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen 3
1.3.4 Procedure voor de vaststelling 3
1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen 4

2 SAMENVATTING 5

2.1 PROCEDUREEL 5
2.2 INHOUD VAN DE ZIENSWIJZEN 5
2.3 WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERP 6
2.3.1 Wijziging van de onderbouwing naar aanleiding van zienswijzen 6
2.3.2 Ambtshalve wijziging van de verbeelding 6
2.3.3 Ambtshalve wijzigingen van de onderbouwing 6

3 BEOORDELING VAN DE ZIENSWIJZEN 8

ZIENSWIJZE 1 8
ZIENSWIJZE 2 8
ZIENSWIJZE 3 11
ZIENSWIJZE 4 13

1 Inleiding

1.1 Bestemmingsplan Passiebloemweg, Vleuterweide

Op de locatie staan nu drie tijdelijke schoolgebouwen. Deze worden gesloopt en er komen twee nieuwe schoolgebouwen voor terug. Het doel van het bestemmingsplan is om twee nieuwe scholen mogelijk te maken.

1.2 De opbouw van het vaststellingsrapport

In hoofdstuk 2 wordt een samenvatting gegeven van de inhoud van dit rapport. Wijzigingen die naar aanleiding van zienswijzen of ambtshalve gemaakt zijn in paragraaf 2.3 opgesomd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de juridische regeling, die is vastgelegd in de regels met de bijbehorende verbeelding, en de onderbouwing van de juridische regeling, die in de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen daarbij wordt gegeven. Dat onderscheid is nodig, omdat belanghebbenden die geen zienswijze hebben ingediend beroep mogen instellen tegen wijzigingen van de juridische regeling. Tegen een wijziging van de onderbouwing kan in beginsel geen beroep ingesteld worden.
Het verbeteren van kennelijke fouten, van de redactie of van interpunctie wordt niet vermeld.
In hoofdstuk 3 worden de zienswijzen behandeld. De zienswijzen zijn samengevat en per onderwerp van een reactie voorzien. De behandeling van elke zienswijze eindigt met een conclusie waarin wordt aangegeven of naar aanleiding van de zienswijze het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd wordt of niet. In het geval van een wijziging verwijst de conclusie naar de paragraaf in hoofdstuk 2 waarin de wijziging is weergegeven.

1.3 De vaststellingsprocedure

1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van vrijdag 2 april tot en met donderdag 13 mei 2021 ter inzage gelegen. Omdat de terinzage termijn eindigde op Hemelvaartsdag werd deze termijn op basis van de Algemene termijnenwet verlengd tot en met vrijdag 14 mei 2021. Gedurende deze termijn konden zienswijzen over het ontwerp aangeboden worden aan de gemeenteraad.

1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan

Er zijn vier zienswijzen tijdig ingediend. Een aantal zienswijzen is door meerdere bewoners gezamenlijk ingediend. In totaal zijn er door zeven verschillende adressen zienswijzen ingediend.

1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen

Een zienswijze bevat de mening van een indiener. De meningen in een zienswijze of de zienswijze zelf zijn nooit goed, fout, gegrond of ongegrond. Elke zienswijze wordt zorgvuldig bestudeerd, om te bezien of het ontwerpbestemmingsplan aangepast moet worden. Als een zienswijze vragen bevat, worden die in dit vaststellingsrapport zo mogelijk beantwoord.
In dit rapport worden alleen de samenvattingen van zienswijzen opgenomen. In verband met de privacy van indieners worden de zienswijzen niet openbaar gemaakt. Burgemeester en wethouders en de gemeenteraad krijgen wel van alle zienswijzen een kopie toegestuurd, zodat zij de volledige zienswijze kunnen lezen en bijvoorbeeld kunnen nagaan waar de indiener woont.

1.3.4 Procedure voor de vaststelling

Het college van burgemeester en wethouders bereidt de vaststelling van het bestemmingsplan voor. De voorbereiding bestaat uit de beoordeling of het ontwerpbestemmingsplan nog aangepast moet worden, bijvoorbeeld naar aanleiding van de zienswijzen. Vervolgens stelt het college de

gemeenteraad voor het bestemmingsplan, zo nodig met wijzigingen ten opzichte van het ontwerp, vast te stellen.
De gemeenteraad kan de indieners van zienswijzen in de gelegenheid stellen om hun zienswijze tijdens een raadsinformatiebijeenkomst toe te lichten. Op zo'n bijeenkomst kunnen de raadsleden vragen stellen aan indieners en ook aan ambtenaren die bij de vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan betrokken zijn.
Voordat de voltallige gemeenteraad het bestemmingsplan vaststelt, wordt het voorstel van het college besproken in de raadscommissie Stad en Ruimte. In de commissie vindt een politieke discussie plaats. De verantwoordelijke wethouder is daarbij aanwezig en wordt in de gelegenheid gesteld te reageren op de mening van de leden van de raadscommissie. De raadscommissie bepaalt of een nadere bespreking in de gemeenteraad nog nodig is of dat het bestemmingsplan als hamerstuk geagendeerd kan worden.
De gemeenteraad stelt het bestemmingsplan vervolgens, al dan niet als hamerstuk, vast.

1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen

De vaststellingsprocedure is beschreven in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Dat artikel verwijst weer naar Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, de zogenaamde uniforme, openbare voorbereidingsprocedure.
Op grond van artikel 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht moeten zienswijzen binnen de daarvoor gestelde termijn van zes weken worden ingediend. Op grond van artikel 6:9, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht, is bij verzending per post een zienswijze op tijd ingediend, als hij voor het einde van de termijn ter post is bezorgd en de zienswijze niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

2 Samenvatting

2.1 Procedureel

Alle andere zienswijzen voldoen aan de wettelijke eisen.

In dit document is een samenvatting van alle ingediende zienswijzen over het ontwerpbestemmingsplan Passiebloemweg, Vleuterweide opgenomen. Op grond van de Wet openbaarheid van bestuur kennen wij aan het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (artikel 10 lid 2 sub e Wob) een groter belang toe dan het belang van openbaarmaking van deze (herleidbare) persoonsgegevens. Daarom is een zakelijke en niet tot personen te herleiden samenvatting van alle ingediende zienswijzen, met de beantwoording daarvan, opgenomen in: het vaststellingsrapport van juni 2021, bij het raadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan Passiebloemweg, Vleuterweide.

2.2 Inhoud van de zienswijzen

In grote lijnen hebben de zienswijzen betrekking op:

- Primaire functies zoveel mogelijk situeren aan noordkant en gericht op het plein vanwege geluid en uitlaatgassen;
- Oversteken rotonde Landschapsbaan-Rivierkom;
- In 2011 woningen beloofd, vervolgens tijdelijke huisvesting scholen gerealiseerd en nu permanent mogelijk gemaakt met verschuiving bouwvlak en hogere bouwhoogtes wat leidt tot aantasting woongenot. Indieners willen alsnog een woonbestemming en anders de bestemming ‘Maatschappelijk’ met minimale aanpassingen ten opzichte van huidig bestemmingsplan;
- Geen noodzaak tot maximale hoogte van 12 meter bij oostelijk bouwvlak, waardoor deze bouwhoogte geschrapt moet worden;
- Waardedaling woningen;
- Ideeën worden doorgedrukt en het bestemmingsplan is geen concluderend geheel;
- Jaar na oplevering al leegstand in nieuwbouw en onzeker of De Zonnewereld onderwijs tot 14 jaar gaat aanbieden;
- Benodigde grootte parkeerterrein niet helder, beter matchen met leerlingprognoses en toekomstgericht insteken in plaats van de verouderde methodiek van CROW publicatie 182;
- Onduidelijkheid verkeersbewegingen en gemeten in Coronatijd;
- Behoefte wordt sterk in twijfel getrokken vanwege de prognose van de sterk dalende ontwikkeling van leerlingaantallen in Vleuterweide, behoeftebepaling moet naar beneden worden bijgesteld en de bouwvlakken moeten verkleind worden;
- Geen noodzaak tot nieuwbouw, aangezien de tijdelijke huisvesting gehandhaafd kan blijven of gekozen kan worden voor renovatie of verbouw;
- De noodzaak voor bouwhoogtes van maximaal 8 en 12 meter ontbreekt, gezien de regels over plafondhoogtes;
- Het is onduidelijk waarom de hoofdlocatie van de school De Twaalfruiter niet wordt uitgebreid;
- De gemeente moet aantonen dat er alternatieven voor de herinrichting van het plangebied zijn overwogen en dat de voorgestelde wijziging de enige mogelijkheid is;
- De bezonningsstudie is voor 21 juni incompleet en de huidige bezonning moet in de achtertuin gelijk blijven of slechts zeer beperkt veranderen;
- Onduidelijk waarom er -ondanks de veranderingen aan de grondwal- geen verdere aanpassingen in het plangebied doorgevoerd worden om de planologische bruikbaarheid te vergroten, wat tot minder impact bij omwonenden leidt;
- Bestaande groenvoorzieningen en bomen aan de Passiebloemweg moeten in stand gelaten worden;

- Gezien de woningnood in Utrecht is een woonbestemming meer passend dan een maatschappelijke bestemming.

2.3 Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp

De regels en verbeelding blijven ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan ongewijzigd. In de toelichting van het bestemmingsplan worden wel wijzigingen aangebracht. Dit zijn zowel ambtshalve wijzigingen als wijzigingen naar aanleiding van de ingediende zienswijzen. Daarnaast wordt een bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan.

2.3.1 Wijziging van de onderbouwing naar aanleiding van zienswijzen

2.3.1.1 Aanpassing paragraaf 5.13 van de toelichting en aanvullend onderzoek in bijlage 13
De bezonningsstudie is voor 21 juni uitgebreid met de tijden 20.00, 21.00 en 22.00 uur en als bijlage aan het bestemmingsplan gevoegd (bijlage 13). Paragraaf 5.13 van het ontwerpbestemmingsplan is met deze tijden aangevuld en de volgende zinnen zijn toegevoegd aan paragraaf 5.13: *"Bij de woningen gelegen aan de Passiebloemweg treedt er op 21 juni vanaf circa 20.30 uur schaduwwerking op in de tuinen van nummers 4 t/m 14. Om 21.00 uur liggen de tuinen van de woningen Passiebloemweg 6 t/m 14 in de schaduw (en de tuin van nummer 4 deels in de schaduw). Vanaf dit moment hebben deze tuinen echter ook al schaduwwerking vanwege de verdiepte ligging van de tuinen in de wal. Om 22.00 uur liggen alle tuinen in de schaduw, omdat de zon dan bijna onder is."* (…) *"De schaduwwerking voor de woningen aan de Passiebloemweg wordt ook aanvaardbaar geacht, gezien het latere moment op de avond dat de schaduwwerking optreedt en omdat de tuinen ook al schaduw krijgen vanwege de verdiepte ligging van de tuinen in de wal en de haag op de wal."*

2.3.2 Ambtshalve wijziging van de verbeelding

2.3.2.1 Aanpassing oostelijk bouwvlak verbeelding
Het bouwvlak van de oostelijk gelegen school is 60 cm opgeschoven naar het westen. De reden voor deze verschuiving is dat de bomen langs de Passiebloemweg (welke behouden blijven) dan meer ruimte krijgen, waardoor een betere groeiplaats ontstaat. Het schoolgebouw komt tussen de twee bomenrijen in te staan. De verbeelding is op dit punt aangepast.

2.3.3 Ambtshalve wijzigingen van de onderbouwing

2.3.3.1 Aanpassing paragraaf 2.1 en 2.2 van de toelichting
Paragraaf 2.1 Rijksbeleid en paragraaf 2.2 Provinciaal en regionaal beleid zijn geactualiseerd. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is vervangen door de Nationale Omgevingsvisie en de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie en Verordening zijn vervangen door de Provinciale Omgevingsvisie en Interim Omgevingsverordening.

2.3.3.2 Aanpassing paragraaf 5.9
Uit een nadere beoordeling van de bomen die aan weerszijden van het parkeerterrein staan, blijkt dat deze grotendeels behouden kunnen blijven. Dit in tegenstelling tot wat in paragraaf 5.9 van het ontwerpbestemmingsplan wordt aangegeven. Paragraaf 5.9 van het bestemmingsplan is hierop aangepast.

Onderstaande is geschrapt:
"Het bouwvlak van de oostelijke school staat te dicht op 9 bomen, die onderdeel uitmaken van een rij met 11 bomen (met boomnummers 1991330, 1943713, 1933894, 1933962, 1977921, 2015610, 1978151, 1972961 en 1970832 zie bijlage 10) en die evenwijdig aan het voetpad ten oosten van het plangebied staan (zie de aanduiding van de rij met zwarte pijlen). Voor het behoud van deze 9 bomen zou het bouwvlak minimaal 5 meter naar het westen moeten opschuiven, zodat de bomen voldoende groeiruimte behouden en om voldoende licht in de school te krijgen. Hier is

niet voor gekozen, omdat dit ten koste zou gaan van minimaal 200 m² aan schoolplein. De andere 2 bomen (met boomnummers 1899150 en 1895006) uit de rij kunnen niet behouden blijven wanneer de grondwal de hoek om wordt gezet. Het doorzetten van deze grondwal is gewenst vanwege de landschappelijke structuur van het plangebied. In dit geval is het belang van een groter en bruikbaar schoolplein zwaarder gewogen dan het behoud van de bomen langs het voetpad van de Passiebloemweg. Uit de bomeninventarisatie blijkt dat deze 11 bomen niet verplant kunnen worden, vanwege boomsoort specifieke beperkingen. De te kappen bomen zullen wel binnen het plangebied worden gecompenseerd."

Onderstaande alinea uit het ontwerpbestemmingsplan is geschrapt:
"Daarnaast staan er in de huidige situatie 10 bomen (met boomnummers 1869040, 1964342, 1875384, 1892122, 1996210, 1892763, 1971756, 2013875, 1857014 en 2011554) tussen het parkeerterrein en de oostelijk gelegen school (zie de aanduiding van de rij met de blauwe pijlen). Wanneer deze bomen blijven staan, beperkt dit de inrichting van het plein en brengt het een rare scheiding aan op het plein. Er wordt nog onderzocht of een aantal van deze 10 bomen wel behouden kan blijven. Ook deze bomen kunnen niet verplant worden, vanwege de boomsoort specifieke beperkingen. Voor (een deel van) deze 10 bomen geldt dat er dus meer belang gehecht wordt aan een schoolplein dat goed in te richten is. Hierbij speelt ook mee dat het niet om imposante bomen gaat. De bomen zijn vrij klein. De bomen die gekapt moeten worden, zullen binnen het plangebied gecompenseerd worden."

En vervangen voor onderstaande alinea:
"In de huidige situatie staan er 10 bomen (met boomnummers 1869040, 1964342, 1875384, 1892122, 1996210, 1892763, 1971756, 2013875, 1857014 en 2011554) tussen het parkeerterrein en de oostelijk gelegen school (zie de aanduiding van de rij met de blauwe pijlen). Wanneer al deze bomen blijven staan, beperkt dit de inrichting van het schoolplein. Daarnaast bevinden zich twee bomen (met boomnummers 1892122 en 1996210) voor de beoogde ingang, waardoor deze niet behouden kunnen blijven. Welke bomen gekapt zullen worden zal worden bepaald op basis van het inrichtingsplan wat nog niet gereed is. De 10 bomen zijn niet verplantbaar, vanwege de boomsoort specifieke beperkingen. De bomen die gekapt moeten worden, zullen binnen het plangebied gecompenseerd worden."

Daarnaast is de luchtfoto met pijlen aangepast.

3 Beoordeling van de zienswijzen

Zienswijze 1

<u>Blootstelling uitlaatgassen en lawaai</u>

1. Indiener geeft aan dat door de verhuizing van school De Zonnewereld de scholieren iets meer blootgesteld worden aan uitlaatgassen en lawaai. Indiener geeft als tip mee om de architect van het gebouw te verzoeken om de 'drukke ruimtes', zoals een lunchruimte, hal of gymzaal aan de zuidkant van de school te plaatsen en zoveel mogelijk lokalen aan de noordkant en gericht op het plein, zodat geluidshinder daar minimaal is.

Reactie
Het westelijk gelegen bouwvlak voor de school De Zonnewereld ligt gedeeltelijk binnen de 50 meter zone van de Landschapsbaan. Daarom is als eis meegegeven dat het binnenklimaat van het deel van de school dat binnen de 50 meter zone ligt, dezelfde kwaliteit krijgt als het gedeelte dat buiten de 50 meter ligt. Om dit voor elkaar te krijgen kunnen scholen verschillende maatregelen treffen. De school kan er onder andere -net als indiener aangeeft- voor kiezen om de niet primaire functies, zoals docentenkamer, bergingen en het speellokaal binnen de 50 meter zone van de Landschapsbaan te situeren. Waardoor er een grotere afstand komt tussen de leslokalen en de Landschapsbaan.

<u>Oversteken rotonde Landschapsbaan-Rivierkom</u>

2. Indiener vindt het voor de veiligheid goed om aandacht te besteden aan het oversteken rondom de rotonde die de Rivierkom en Landschapsbaan met elkaar verbindt. Het lijkt indiener goed als fietsers hier voorrang krijgen, maar hij geeft hierbij aan dat dit ook het verkeer flink kan opstoppen.

Reactie
In de huidige situatie is het al zo dat fietsers voorrang hebben op de rotonde die de Landschapsbaan met de Rivierkom verbindt. De inrichting van deze rotonde wijzigt niet, waardoor fietsers op de rotonde voorrang blijven houden. Voetgangers kunnen bij de rotonde bij de zebrapaden oversteken.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze worden er geen wijzigingen aangebracht aan het ontwerpbestemmingsplan.

Zienswijze 2

<u>Wijziging invulling plangebied</u>

1. Indieners geven aan dat eigenaren van twee woningen aan de Passiebloemweg begin 2011 de koop-aannemingsovereenkomst hebben getekend. Destijds was beloofd dat er op de locatie waar nu drie tijdelijke schoolgebouwen staan ook woningen inclusief groenstroken gebouwd zouden worden. Toen bewoners in de zomer van 2012 hun nieuwe woning betrokken, bleek echter het bestemmingsplan gewijzigd te zijn, waarmee tijdelijke huisvesting voor scholen mogelijk werd gemaakt. Bewoners waren hierin teleurgesteld, maar het vrije uitzicht werd grotendeels behouden doordat de school maximaal 7 meter hoog mocht zijn en op ruim 70

meter afstand staat. Wel kijken de bewoners vanaf de eerste verdieping uit op een parkeerplaats in plaats van een park. Met dit ontwerpbestemmingsplan wordt de bestemming niet teruggedraaid naar een woonbestemming, maar wordt de tijdelijke huisvesting van de scholen omgezet in permanente huisvesting met de bestemming 'Maatschappelijk'. Bovendien wordt het bouwvlak verplaatst naar de erfgrens en de bouwhoogte verhoogd. Hierdoor wordt het woongenot van indieners aangetast op de punten vrij uitzicht, uitzicht op groen, inkijk en zoninval. Indieners willen dat het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd wordt vastgesteld, namelijk door vast te houden aan de woonbestemming die in 2011 is beloofd of -indien door zwaarwegende redenen en andere belangen het noodzakelijk is om permanent scholen te huisvesten- dit te realiseren met minimale aanpassingen (bouwvlakken en bouwhoogten) ten opzichte van het huidige bestemmingsplan.

Reactie
In de oorspronkelijke stedenbouwkundige opzet was het Balkon als een onbebouwde zone bedacht. Later zijn hier woningen toegevoegd die zich manifesteren als compacte clusters in een doorgaande groene omgeving. In het westelijke deel van het Balkon zijn uiteindelijk drie (tijdelijke) schoolgebouwen gerealiseerd. Het Balkon maakt onderdeel uit van bestemmingsplan 'Vleuterweide, Vleuten' en is vastgesteld door de gemeenteraad op 10 april 2014. In dit bestemminsplan heeft het plangebied de bestemming 'Maatschappelijk' gekregen. Daarnaast is de locatie van drie bouwvlakken voorzien waarvan het middelste gebouw maximaal 4 meter hoog mag worden en de buitenste gebouwen maximaal 7 meter hoog. Hoewel er tijdelijke schoolgebouwen zijn gebouwd, is er geen sprake van een tijdelijke bestemming 'Maatschappelijk'. Wij kunnen ons voorstellen dat dit voor de eerste eigenaren van de woningen een teleurstelling was. Toch vormen de bouw- en gebruiksmogelijkheden die bestemmingsplan 'Vleuterweide, Vleuten' biedt het uitgangspunt van de locatie. Deze bouw- en gebruiksmogelijkheden zijn planologisch sowieso mogelijk binnen het plangebied.

Door de bouwmogelijkheden die bestemmingsplan 'Passiebloemweg, Vleuterweide' mogelijk maakt, zal de situatie van direct omwonenden wijzigen. Dit komt door de gewijzigde bouwvlakken (van drie naar twee, met een andere omvang en deels op een andere locatie) en de hogere bouwhoogte die wordt mogelijk gemaakt (maximaal 12 meter voor het westelijke bouwvlak en 8 meter en deels 12 meter voor het oostelijke bouwvlak).

Tussen het bouwvlak van het oostelijke gebouw en de percelen van de woningen gelegen aan de Passiebloemweg zit een afstand van circa 33 meter. Tussen het bouwvlak en het dichtstbij gelegen perceel van de woningen aan de overkant van de Middelwetering (aan de noordkant van het plangebied) bevindt zich een afstand van circa 35 meter. Wij vinden deze afstanden met de bouwhoogtes die worden mogelijk gemaakt niet ongebruikelijk in een stedelijke omgeving. Hierbij is mede van belang dat uit de uitgevoerde bezonningsstudie blijkt dat er geen sprake is van een onevenredige verslechtering ten opzichte van de bestaande situatie. Bij een aantal percelen, gelegen aan de overzijde van het water, vindt alleen in de periode november-januari enige mate van verslechtering op. Bij de woningen gelegen aan de Passiebloemweg treedt er op 21 juni vanaf circa 20.30 uur schaduwwerking op in de tuinen van nummers 4 t/m 14. Vanaf circa 21.00 uur hebben deze woningen ook al schaduwwerking vanwege de verdiepte ligging van de tuinen in de wal. Tussen de woningen gelegen aan de Passiebloemweg en het plangebied bevindt zich daarnaast een grondwal, die het zicht op het schoolgebouw deels onttrekt. Daarnaast blijven de bomen die in de nieuwe situatie tussen het schoolgebouw en de Passiebloemweg staan behouden (deze bomenrij staat in de huidige situatie aan de oostkant van het parkeerterrein).

Dat het oostelijk gelegen bouwvlak dichter naar de Passiebloemweg is verschoven heeft meerdere redenen vanuit zichtbaarheid van de scholen, gezondheid en geluid, parkeren en dubbelgebruik en fasering. Dit zal hieronder nader toegelicht worden:

<u>Zichtbaarheid van de scholen</u>

De scholen liggen uit elkaar. Zo zijn zij goed als zelfstandige scholen herkenbaar en zichtbaar gelegen aan de omliggende wegen Landschapsbaan, Passiebloemweg en Rivierkom. Beide gebouwen zijn bouwmassa's van maximaal 12 meter en drie bouwlagen hoog, waarbij er sprake is van een hoogte accent of architectonisch accent aan de zijde van de Landschapsbaan, wat bijdraagt aan de herkenbaarheid en zichtbaarheid van beide scholen. De scholen zijn qua bouwmassa familie van elkaar, met platte daken en een strakke opzet en hebben een alzijdige oriëntatie en vriendelijke uitstraling zowel aan de zijde van het plein als aan de zijde van de singel. De bebouwing is afwijkend van de bebouwing in omliggende woongebieden om het bijzondere karakter van bouwen op het Balkon te benadrukken.

Gezondheid en geluid
De bouwvlakken bevinden zich aan de noordzijde van het plangebied om zoveel mogelijk afstand te houden tot aan de Landschapsbaan, vanwege het gemeentelijk gezondheidsbeleid (luchtkwaliteit) en geluid afkomstig van deze weg. Door het geluid van spelende kinderen op een schoolplein geldt er een gewenste afstand van een schoolplein tot aan woningen van minimaal 30 meter. Daarnaast liggen de schoolpleinen zo veel mogelijk tussen de schoolgebouwen, waardoor de gebouwen een geluidafschermende werking hebben.

Parkeren en dubbelgebruik
Het parkeerterrein wordt zo ingericht dat het aansluit op de schoolpleinen, waardoor het buiten de breng- en haaltijden gebruikt kan worden om op te spelen (dubbelgebruik). Daarnaast is het parkeerterrein vanwege de centrale ligging tussen beide scholen voor elke school goed toegankelijk.

Fasering
Gedurende de bouw zal OBS Vleuterweide van de huidige locatie gebruik blijven maken. Dit is een andere reden waarom de oostelijk gelegen school niet op dezelfde locatie gebouwd kan worden.

Ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan is het oostelijk gelegen bouwvlak 60 cm naar het westen opgeschoven (zie voor een toelichting hierop paragraaf 2.3.2.1 van dit vaststellingsrapport).

Geen noodzaak tot 12 meter hoogte oostelijk bouwvlak

2. Indieners geven aan dat OBS Vleuterweide (die zich in het oostelijke gebouw gaat vestigen) heeft aangegeven in eerste instantie geen gebruik te maken van de 12 meter bouwhoogte, die het ontwerpbestemmingsplan deels mogelijk maakt. Volgens indieners is op dit moment dan ook geen noodzaak om 12 meter op te nemen in het ontwerpbestemmingsplan en zij willen dat deze mogelijkheid wordt geschrapt. Het lijkt indieners verstandiger dat bij een eventuele noodzakelijke (maar in de prognoses niet voorziene) uitbreiding van de school het oppervlak kan worden vergroot (er is nu aangegeven dat de parkeerplaats kleiner wordt dus komt er meer ruimte).

Reactie
Naast het schoolgebouw moet er voldoende ruimte overblijven voor de andere functies zoals: spelen, groen, het stallen van fietsen en parkeerplaatsen voor auto's. Vanwege de ligging van de schoollocatie in de stedelijke groenstructuur moet het groen in omvang gelijk blijven aan de omvang in de huidige situatie. Daarnaast vinden we beweging voor kinderen belangrijk en moeten de schoolpleinen hier voldoende ruimte voor bieden. Ook moeten er voldoende stallingsplaatsen voor fietsen zijn om het aantrekkelijk te maken om met de fiets naar school te komen. In lijn met het gemeentelijke beleid is gekozen voor de aanleg van zo weinig mogelijk parkeerplaatsen. Vanwege de specifieke ligging van de locatie. Niet in een woonwijk, maar aan de rand omringd door water, grondwal en een drukke verkeersweg ontkomen we niet aan het aanleggen van een minimaal aantal parkeerplaatsen en een mogelijkheid om dit aantal uit te breiden als toch blijkt dat er

problemen op de Landschapsbaan gaan ontstaan als gevolg van een gebrek aan parkeerplaatsen. Vanwege de ruimtevraag van al deze functies is het bouwvlak zo beperkt mogelijk gehouden. Een eventuele uitbreiding van de school kan daardoor niet op maaiveld worden gerealiseerd, maar op het dak. De huidige prognoses tonen aan dat op korte termijn geen extra klaslokalen nodig zijn, maar het blijven prognoses, waarbij altijd afgewacht moet worden of deze uitkomen (zie ook onze reactie onder punt 1 bij zienswijze 4). Daarnaast kan deze ruimte gebruik worden voor het plaatsen van technische installaties.

Waardedaling woningen

3. Indieners stellen dat de bouwmogelijkheden resulteert in een significante waardedaling van hun woningen. Omdat een gedegen, toetsbare, inventarisatie van planschade objecten ontbreekt, verzoeken indieners om vóór besluitvorming een dergelijke planschadeanalyse op te (laten) stellen, zodat de impact kan worden meegewogen in de besluitvorming.

Reactie
Voor het ontwerpbestemmingsplan is al een planschaderisicoanalyse opgesteld, die bij de totstandkoming ervan is betrokken. Hieruit blijkt dat een aantal woningen mogelijk recht heeft op planschade. Het staat indieners vrij om een planschadeverzoek in te dienen (nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden). Meer informatie over het indienen van een verzoek om planschade is te vinden op www.utrecht.nl/planschade.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze worden er geen wijzigingen aangebracht aan het ontwerpbestemmingsplan.

Zienswijze 3

Zienswijze 3 is hetzelfde als zienswijze 2, maar is met een aantal onderdelen uitgebreid, die hieronder staan aangegeven. Voor de overige onderdelen verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 2.

Ideeën worden doorgedrukt

1. Indieners zijn van mening dat bepaalde ideeën worden doorgedrukt en dat het bestemmingsplan geen concluderend geheel is. Dit geeft betrokkenen geen goed gevoel. Als voorbeeld hierbij wordt de nota Volksgezondheid gegeven en de minimale afstand van school De Zonnewereld tot aan de Landschapsbaan die niet wordt aangehouden.

Reactie
Het klopt dat een deel van de westelijke school, waarin De Zonnewereld gehuisvest wordt, niet geheel op 50 meter afstand ligt van de Landschapsbaan. In de nota Volksgezondheid 'Gezondheid voor iedereen' wordt voor bestaande voorzieningen, die renovatie, aanbouw of vervangende nieuwbouw nodig hebben echter een uitzondering gemaakt op de 50 meter afstand. Voor het westelijke schoolgebouw is de eis gesteld dat het binnenklimaat van het deel van de school dat binnen de 50 meter zone ligt, dezelfde kwaliteit krijgt als het gedeelte dat buiten de 50 meter ligt. Daarnaast zijn aandachtspunten van omwonenden opgepakt en verwerkt in het plan. Voorbeelden hiervan zijn het realiseren van zowel een in- als uitrit voor gemotoriseerd verkeer van en naar de Landschapsbaan, het alleen deels toestaan van een maximale bouwhoogte van 12 meter bij het oostelijke bouwvlak en het behouden van de bomenrij langs de Passiebloemweg (die staat aan de oostkant van het huidige parkeerterrein).

Geen noodzaak

2. Indieners geven aan dat de noodzaak tot het bouwen van twee nieuwe schoolgebouwen er niet is, aangezien de wijk te maken heeft met dalende leerlingaantallen (bijna 22% minder leerlingen in 2028 dan in 2021). Een jaar na oplevering komen er volgens de prognoses in de nieuwe gebouwen al lokalen leeg te staan. Daarnaast is niet zeker of De Zonnewereld onderwijs gaat aanbieden tot 14 jaar (extra leegstand als dit niet doorgaat).

Reactie
Van belang is dat de scholen die in de prognoses een daling laten zien, wel voldoende capaciteit moeten hebben op het moment dat de scholen worden opgeleverd (naar verwachting in 2022). Inmiddels is bekend dat De Zonnewereld 10-14 jarigen onderwijs gaat aanbieden. Voor een meer uitgebreide reactie op de behoefte/noodzaak verwijzen wij naar onze reactie 1 van zienswijze 4.

Parkeren

3. Indieners geven aan dat de benodigde grootte van de parkeerplaats niet helder is. Dit moet beter gematcht worden met de leerlingprognoses. Daarnaast moet dit toekomstgericht worden ingestoken in plaats van de methodiek CROW publicatie 182 (een verouderde methodiek die in 2019 is vervangen). Toekomstgericht betekent met oog voor milieu. Halen en brengen doe je volgens indieners te voet of met de fiets. Het aantal parkeerplaatsen kan volgens indieners flink omlaag, waardoor meer speelruimte ontstaan. In de wijk kan naar de mening van indieners prima worden geparkeerd door medewerkers.

Reactie
Wanneer een omgevingsvergunning voor de activiteit 'bouw' wordt verleend, moet vaststaan dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd. Hierbij zijn de normen van de beleidsregels 'Parkeernormen Fiets en Auto 2019' (dit is een bijlage van de 'Nota Stallen en Parkeren') leidend. Deze beleidsregels hanteren voor het basisonderwijs een langparkeernorm per leslokaal. Hierbij hebben wij de minimale parkeernorm gehanteerd. Uitgangspunt hierbij is dat deze parkeerplaatsen op eigen terrein binnen het plangebied worden gerealiseerd.
Bij de langparkeernorm voor het basisonderwijs wordt aangegeven dat dit exclusief kortparkeren (halen en brengen) is. Voor kortparkeren staan geen parkeernormen in de beleidsregels. Om deze te berekenen is daarom gebruik gemaakt van de CROW-publicatie 182 uit 2003. Voor deze voorziening en gebruikers is er geen recentere publicatie beschikbaar om kortparkeren te berekenen. Er is wel een online rekentool beschikbaar, maar deze is niet toepasbaar voor deze situatie, omdat je daarmee alleen langparkeren kan berekenen. In de CROW-publicatie 182 staan parkeerkencijfers, die gebruikt kunnen worden bij het bepalen van de parkeerbehoefte. Hierbij is gerekend met de minimale parkeernormen, omdat de gemeente wil stimuleren dat kinderen lopend of op de fiets naar school gaan. Daarnaast is als uitgangspunt genomen dat beide scholen andere aanvangs- en eindtijden hanteren. Hierdoor is het mogelijk dat er 24 parkeerplaatsen voor het kortparkeren (halen en brengen) worden gerealiseerd en 17 parkeerplaatsen voor het langparkeren (voor personeel). Dit betekent 41 parkeerplaatsen voor beide scholen. Het daadwerkelijk benodigde aantal parkeerplaatsen zal bij de omgevingsvergunning voor de activiteit 'bouw' worden bepaald. Ten opzichte van de bestaande situatie met een parkeerterrein van 102 parkeerplaatsen, wordt het aantal parkeerplaatsen dan ook flink verminderd. Daarnaast zal het parkeerterrein buiten breng- en haaltijden gebruikt worden als speelruimte.

Indieners geven aan dat er ook in de wijk geparkeerd kan worden. Dit is niet wenselijk, omdat er sprake is van een hoge parkeerdruk in de woonwijk. We krijgen wekelijks meldingen over een hoge parkeerdruk in de wijk. Daarnaast hebben we in de openbare ruimte in de woonwijk geen rekening gehouden met de parkeervraag van de scholen. In de directe omgeving van de locatie is er geen uitwijkmogelijkheid om te parkeren en daarom is het belangrijk om wel parkeergelegenheid binnen het plangebied aan te leggen. Als we te weinig parkeerplaatsen aanleggen gaat dit vanwege de geïsoleerde ligging aan de Landschapsbaan voor problemen zorgen in de doorstroming op de

Landschapsbaan. Verkeerskundig adviesbureau SWECO heeft in haar advies geadviseerd om ook kort parkeren te faciliteren.

Verkeersbewegingen

4. Indieners geven aan dat in het bestemmingsplan wordt gesteld dat er geen extra verkeersbewegingen komen (pagina 32) en een verdubbeling ervan (pagina 144). Ook is er getoetst/gemeten in Coronatijd (parkeren in maart 2020), waardoor de conclusies geen stand houden.

Reactie
In paragraaf 4.2.1 'Verkeer' van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt aangegeven dat er in de nieuwe situatie een toename van 46 motovervoertuigen per dag zal zijn. Hierbij is de verkeerssituatie van maart 2020 (bestaande situatie) vergeleken met de verkeerssituatie met leerlingenaantallen van 1 oktober 2022 (nieuwe situatie).
Indieners merken terecht op dat er in het luchtkwaliteitsonderzoek een toename van 430 verkeersbewegingen staat. Dit komt doordat nadat het luchtkwaliteitsonderzoek is opgesteld het aantal te realiseren parkeerplaatsen naar beneden is bijgesteld. Deze bijstelling heeft effect op het aantal verkeersbewegingen. Omdat uit het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat er bij een toename van 430 verkeersbewegingen geen nader luchtkwaliteitsonderzoek nodig is, is bij een toename van 46 verkeersbewegingen per dag al helemaal geen nader luchtkwaliteitsonderzoek nodig. Daarom is dit onderzoek met hierin de worst case berekening niet aangepast.

Hoewel het verkeersrapport van SWECO dateert van 18 maart 2020, hebben de locatiebezoeken op 14 november 2019 (en dus voor de eerste Coronabesmetting in Nederland) plaatsgevonden.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze worden er geen wijzigingen aangebracht aan het ontwerpbestemmingsplan.

Zienswijze 4

Behoefte

1. Indiener trekt de behoefte aan nieuwbouw van de twee scholen sterk in twijfel, vanwege de prognose van de sterk dalende ontwikkeling van leerlingenaantallen in Vleuterweide, zoals vastgesteld in het document 'Leerling prognoses basisonderwijs Utrecht'. In dit document staan prognoses van de ontwikkeling van leerlingaantallen en de ruimtebehoefte (lokalen). Indiener geeft aan dat er in 2028 een afname van 25% is ten opzichte van 2020 bij scholen in Vleuterweide (exclusief SBO Binnentuin) en in 2024 is de afname al dusdanig dat al leegstand ontstaan in beide schoolgebouwen. De behoeftebepaling (bvo) in het moet, rekening houdend met de geprognotiseerde leegstand, als volgt aangepast worden van 2.370 m^2 naar 1.921 m^2 voor OBS Vleuterweide en 2.510 m^2 in plaats van 2.925 m^2 voor Jenaplan Zonnewereld. Er is geen noodzaak voor een oppervlakte van een bouwvlak van meer dan 961 m^2 voor het oostelijk gelegen bouwvlak en de onderbouwing of berekening van de 1.201 m^2 ontbreekt in het ontwerpbestemmingsplan. Het creëren van extra capaciteit die wordt beoogd met de nieuwbouw, druist in tegen de ladder voor duurzame verstedelijking.

Reactie
Primair worden de leerlingenaantallen en bijbehorende prognose van deze scholen die op de website van de gemeente Utrecht staan getoetst. De leerlingenprogoses worden jaarlijks geactualiseerd. Daarnaast wordt rekening gehouden met een onderwijsbuffer van 112,5%. Dit om te voorkomen dat niet iedere nieuwe groei van een school ook direct uitbreiding betekent. De gebouwen worden in principe voor circa 40 jaar gebouwd. Ook is het zo dat de scholen die in de prognoses een daling laten zien, wel voldoende capaciteit moeten hebben op het moment dat de

scholen opgeleverd worden. De nieuwbouwlocatie aan de Passiebloemweg zal waarschijnlijk in 2022 worden opgeleverd. Op basis van de nieuwste prognoses voor 2022 (van mei 2021 en dus van nadat het ontwerpbestemmingsplan terinzage is gelegd) die door het college zijn vastgesteld blijkt het volgende.

	De Zonnewereld	OBS Vleuterweide
Prognose mei 2021	2022	2022
Totalen (aanal leerlingen)	404	320
Onderbouw (aantal leerlingen)	193	121
Permanent (groepen/lokalen)	17	13
Ruimtebehoefte (m^2)	2232	1810
10-14 onderwijs (m^2)	680	0
Behoefte (m^2)	2912	1810
Beschikt (m^2)	2820	1910
Resteert (m^2)	-92	100

Uit voorgaande tabel blijkt dat prognoses fluctureren. Prognoses kunnen ook wijzigen. Nieuwe gebouwen of een nieuwe directie kunnen bijvoorbeeld zomaar weer leiden tot aantrekkingskracht van meer leelringen en groei van een school. De afgelopen jaren zijn er veel leerlingen (circa 350) naar scholen in Vleuten dorp getrokken. Met de nieuwbouw hopen we deze uitstroom te stoppen. Naast de leerlingenaantallen zijn nog een aantal zaken waarmee rekening wordt gehouden met het ruimtebeslag van de scholen. Dit zijn onderwijskundige aspecten (zo hebben scholen ook behoefte aan 'instroomgroepen' en is het bijvoorbeeld ondewijskundig wenselijk om een gelijk aantal groepen te hebben). Ook hebben scholen de behoefte om te starten met nieuwe beleidsontwikkelingen, waaronder integrale kindcentra en 10-14 jarigen onderwijs om hiermee een verbetering aan te brengen in de doorlopende leerlijn van de scholen. Dit wordt onderschreven door het college.
Mocht er leegstand ontstaan in de schoolgebouwen, dan is het niet in het belang van de scholen om deze ruimten leeg te laten staan. Deze ruimten zullen dan verhuurd worden aan bijvoorbeeld kinderdagverblijven of buitenschoolse opvang.
Kortom, het gaat dus niet alleen om een cijfermatige onderbouwing. Ook andere aspecten spelen bij de ruimtebepaling een rol.
Vandaar dat de programmering van de scholen aan de Passiebloemweg is zoals die nu wordt voorgestaan met bijbehorende bouwvlakken en bouwhoogtes. Er is hier geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, waarvoor de ladder voor duurzame verstedelijking doorlopen moet worden. De behoefte aan de scholen moet wel aangetoond worden en die is ook aangetoond.

<u>Geen noodzaak tot nieuwbouw</u>

2. In de aanleiding wordt volgens indiener geen enkele onderbouwing gegeven over de noodzaak om de tijdelijke huisvesting te vervangen voor nieuwbouw. In de 'Voortgangsrapportage onderwijshuisvesting 2020, dd. 2 oktober 2020' is in paragraaf 3.5.2 op te maken dat er in de integrale afweging tijdelijke huisvesting wordt ingezet als gevolg van de groei van de stad. Uit dezelfde voortgangsrapportage is in paragraaf 3.1 aangegeven dat de gemeente maar liefst in 88% van de opgeleverde projecten heeft gekozen voor tijdelijke, huisvesting dan wel uitbreiding en renovatie en slechts in 8% voor nieuwbouw. Volgens indiener ontbreekt er een onderbouwing waarom de tijdelijke huisvestiging niet tot 2028 gecontinueerd kan worden. Renovatie en zelfs uitbreiding is mogelijk in het huidige bestemmingsplan, waardoor de betrokken basisscholen passend en kwalitatief goed kunnen worden gehuisvest.

Reactie
In dit geval is er gekozen voor nieuwbouw en niet voor het voortzetten van de tijdelijke huisvesting of voor renovatie. Door de tijdelijke huisvesting te vervangen voor nieuwbouw kan er een kwalitatieve slag gemaakt worden, waardoor er energiezuinigere en duurzamere scholen gebouwd

worden en er gebouwen gerealiseerd worden die passen bij de functionele eisen van het huidige onderwijs en de betreffende scholen. Daarnaast krijgen de scholen hierdoor eigen huisvesting. Ook voldoet de tijdelijke huisvesting niet meer qua capaciteit. Het bestemmingsplan 'Vleuterweide, Vleuten' voorziet niet in voldoende extra bouwmogelijkheden om te voorzien in de extra ruimtevraag.

Maximale bouwhoogtes

3. De noodzaak voor een maximale bouwhoogte van 12 meter en 8 meter ontbreekt volgens indiener ook wanneer gekeken wordt naar Bouwbesluit bepalingen, het Programma van Eisen Frisse scholen van de RVO en Kwaliteitskader huisvesting van het RuimteOK kenniscentrum voor schoolgebouwen over plafondhoogtes.

Reactie
Ter plaatse van de maximale bouwhoogte van 12 meter kunnen drie bouwlagen worden gerealiseerd en ter plaatse van de maximale bouwhoogte van 8 meter kunnen twee bouwlagen worden gerealiseerd. Deze bouwhoogtes zijn nodig om deze bouwlagen te kunnen bouwen, vanwege het volgende:

- *frisse scholen klasse B eist een vrije hoogte van 2,8 meter;*
- *voor de ventilatiehoeveelheid die bij frisse scholen klasse B geëist wordt is een plenum (dit is de ruimte die zich bevindt tussen een planfond en een systeemplafond) nodig van 0,6 meter;*
- *de kanaalplaten voor een overspanning van 7,2 meter (standaard stramienmaat voor scholen) met de druklaag zijn 0,26 +0,05 = 0,31 meter;*
- *voor een BENG gebouw is afgifte warmte middels vloerverwarming standaard, daarvoor is een geïsoleerde dekvloer van 0,09 meter benodigd*
- *op het dak met de eis van een thermische weerstand (Rc) waarde van 6.0 komt een isolatielaag van minimaal 0,25 meter met een dakrand.*

Verplaatsing school De Twaalfruiter

4. Volgens indiener wordt niet aangegeven waarom er voor gekozen is om de Weide Wereld toe te wijzen aan De Twaalfruiter, waardoor de andere twee scholen ondergebracht moeten worden in de nieuwe schoolgebouwen. Het is niet duidelijk waarom de gemeente er niet voor gekozen heeft om de hoofdlocatie van De Twaalfruiter uit te breiden. Vanuit onderwijskundig perspectief en identiteit van de school lijkt het indiener ook beter om op één locatie gehuisvest te zijn.

Reactie
De hoofdlocatie van De Twaalfruiter aan de Kweektuinlaan kent 32 groepen en de dependances aan de Doyennéperelaan en Passiebloemweg hebben nog eens 26 groepen. In totaal heeft De Twaalfruiter 58 groepen en is daarmee één van de grootste basisscholen van Nederland. De voorkeur bestaat om De Twaalfruiter op twee locaties te huisvesten in plaats van op drie locaties. Het is onmogelijk en onwenselijk om de hoofdlocatie aan de Kweektuinlaan met 26 groepen uit te breiden. Dit zou o.a. tot problemen leiden qua parkeercapaciteit en de grootte van het schoolplein.

Alternatieven

5. Indiener is van mening dat de gemeente aantoonbaar moet maken dat er alternatieven voor de herinrichting van het plangebied (waardoor het oostelijke gebouw dichter op de woningen aan

de Passiebloemweg komt te staan) zijn overwogen en dat de voorgestelde wijziging als enige mogelijkheid onoverkomelijk is.

Reactie
Er zijn alternatieven overwogen voor de locaties van de nieuwbouwschoolgebouwen. Binnen dit plangebied zijn bij deze afweging de volgende aspecten van belang:

- *vanwege de luchtkwaliteit is het van belang dat de afstand tussen de scholen en de Landschapsbaan zo groot mogelijk is;*
- *vanwege geluid is het belangrijk dat er voldoende afstand bestaat tussen de scholen en de Landschapsbaan en Rivierkom;*
- *om een goed woon- en leefklimaat in relatie tot stemgeluid van buitenspelende schoolkinderen te houden, geldt een aan te houden afstand van schoolplein tot aan woningen van minimaal 30 meter;*
- *dubbelgebruik van het gezamenlijke parkeerterrein als schoolplein is wenselijk om kinderen goed te kunnen laten bewegen tijdens het buitenspelen;*
- *OBS Vleuterweide blijft gedurende de bouw van hun nieuwe school (de oostelijke school) gebruik maken van de huidige (tijdelijke) schoolgebouwen;*
- *door de ligging van de schoollocatie in de stedelijke groenstructuur moet het groen in omvang gelijk blijven aan de omvang in de huidige situatie.*

Deze afweging heeft tot de indeling zoals aangegeven op de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan geleid. Ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan is het oostelijk gelegen bouwvlak 60 cm naar het westen opgeschoven (zie voor een toelichting hiervoor paragraaf 2.3.2.1 van dit vaststellingsrapport). Een nadeel van deze indeling is dat het oostelijke bouwvlak dichter op de woningen gelegen aan de Passiebloemweg komt te liggen, dan in de huidige situatie het geval is. In onze gemeentelijke reactie van punt 1 van zienswijze 2 hebben wij toegelicht waarom wij deze wijziging ruimtelijk aanvaardbaar vinden.

<u>Bezonning</u>

6. Indiener vindt dat de bezonningsstudie met name voor de zomerperiode incompleet is, doordat op 21 juni alleen het tijdstip 19.00 uur is bekeken, terwijl de zon ondergaat om 22.07 uur. Volgens indiener wordt in de periode 19.00-22.07 uur avondzon ontnomen door het bouwplan (vanaf 20.00 uur ligt de volledige tuin waarschijnlijk in de schaduw). Voor indiener is het van belang dat de huidige bezonning in de achtertuin gelijk blijft of zeer beperkt verandert.

Reactie
De bezonningsstudie is voor het moment 21 juni uitgebreid met de tijden 20.00 uur, 21.00 uur en 22.00 uur. Deze aanvullende tijden hebben wij als bijlage aan het bestemmingsplan toegevoegd. Om 20.00 uur valt er geen schaduw in de tuinen van de woningen aan de Passiebloemweg 2 t/m 16. Bij de woningen gelegen aan de Passiebloemweg treedt er vanaf circa 20.30 uur schaduwwerking op in de tuinen van nummers 4 t/m 14. Om 21.00 uur liggen de tuinen van de woningen Passiebloemweg 6 t/m 14 in de schaduw (en de tuin van nummer 4 deels in de schaduw). Vanaf dit moment hebben deze tuinen ook al schaduwwerking vanwege de verdiepte ligging van de tuinen in de wal. Om 22.00 uur liggen alle tuinen in de schaduw, omdat de zon dan bijna onder is. Wij blijven bij ons standpunt dat er geen sprake is van een onevenredige verslechtering van de bezonning vanwege het bouwplan. Dit door het latere moment op de dag dat de schaduwwerking start en omdat de tuinen rond 21.00 uur ook al schaduwwerking hebben vanwege de verdiepte ligging van de tuinen in de wal en de haag op de wal.

<u>Grondwal</u>

7. Indiener geeft aan dat de gemeente voornemens is om de wal fundamenteel aan te passen en uit te breiden ondanks dat het als een belangrijk landschappelijk element benoemd wordt. Vanwege de bereidheid van deze aanpassingen is het indiener onduidelijk waarom er geen verdere aanpassingen doorgevoerd worden om de planologische bruikbaarheid van het perceel

te vergroten, waardoor de wijzigingen van het ontwerpbestemmingsplan tot minder impact bij omwonenden leidt.

Reactie
De grondwal is aangelegd vanwege de landschappelijke structuur van het gebied. De grondwal willen we net als in de huidige situatie aan de zijde van de Landschapsbaan een zelfde uitstraling geven als de grondwal bij de woningen aan de Passiebloemweg. Hierdoor blijft er vanaf de Landschapsbaan een uniform beeld bestaan. De grondwal heeft daarnaast een positief effect op het geluidsniveau binnen het plangebied. Daarom is het van belang dat de grondwal behouden blijft. Deze wordt deels aangepast doordat de westelijke school hierin wordt ingepast (de hoogte van de grondwal blijft hierbij sowieso intact). Vanwege de bijdrage van de grondwal aan de landschappelijke structuur van het gebied, bestaat de wens om de grondwal aan de oostzijde van het gebied deels uit te breiden (vanaf de Landschapsbaan 'de hoek om te laten lopen'). Het bestemmingsplan maakt deze uitbreiding mogelijk. Vanwege de wens van omwonenden om zowel een in- als uitrit aan de Landschapsbaan te realiseren, zal de grondwal hiervoor doorbroken moeten worden. Hier staat tegenover dat de huidige uitrit die van het bestaande parkeerterrein naar de Landschapsbaan loopt in de nieuwe situatie komt te vervallen. Voor de motivering waarom voor de locatie van het oostelijke bouwvlak gekozen is, verwijzen wij naar de gemeentelijke reactie onder punt 1 bij zienswijze 2.

<u>Groenvoorzieningen en bomen</u>

8. Indiener vindt dat de bestaande groenvoorzieningen en bomen aan de Passiebloemweg in stand gelaten moeten worden, omdat de landschappelijke inrichting een directe positieve groenbeleving levert aan zowel de omwonenden als de leerkrachten en leerlingen. Een compensatie door het onnodig kappen van deze bomen is dan niet noodzakelijk.

Reactie
Uit een nadere beoordeling van de bomenrij die aan de oostzijde van het huidige parkeerterrein staat, blijkt dat deze bomenrij behouden kan blijven. Om deze bomenrij wat extra ruimte te geven, is ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan het oostelijk bouwvlak 60 cm naar het westen opgeschoven. Deze bomen staan in de nieuwe situatie tussen het oostelijke schoolgebouw en de Passiebloemweg in. Daarnaast zal het merendeel van de bomen van de bomenrij die zich aan de westzijde van het huidige parkeerterrein bevindt, ook blijven staan. Dit betekent dat er meer bomen behouden kunnen blijven dan in paragraaf 5.9 van het ontwerpbestemmingsplan wordt aangegeven. Paragraaf 5.9 van het bestemmingsplan is hierop aangepast.
Daarnaast wordt de biodiversiteit vergroot door op de grondwal struiken en heesters toe te voegen en in het middengebied komt er een begroeide wadi. Ook worden vleermuisverblijfplaatsen en huismusnestkasten ingebouwd bij de scholen.

<u>Woningnood</u>

9. Indiener stelt dat gezien de enorme woningnood in Utrecht het toekennen van een woonfunctie in plaats van een maatschappelijke functie veel passender zou zijn.

Reactie
De vraag naar woningen binnen de gemeente Utrecht is inderdaad groot. Utrecht groeit van een gemeente met 340.000 inwoners in 2016 naar ongeveer 410.000 inwoners in 2030. Met name in de afgelopen jaren (periode 2005-2012) zijn er veel woningen in Vleuterweide gebouwd. Het is van belang dat er in de nabijheid van de woningen voldoende voorzieningen, waaronder maatschappelijke, aanwezig zijn voor de bewoners. Daarom is er bij de totstandkoming van bestemmingsplan 'Vleuterweide, Vleuten' al voor gekozen om de locatie Passiebloemweg 1, 3, 5 en

7 een maatschappelijke bestemming te geven. In de gemeentelijke reactie onder punt 1 van zienswijze 4 is de behoefte naar basisscholen toegelicht.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze is de aanvulling op de bezonningsstudie als bijlage aan het bestemmingsplan toegevoegd en is paragraaf 5.13 van de toelichting van het bestemmingsplan aangevuld (zie ook paragraaf 2.3.1.1 van dit vaststellingsrapport).

De officiële, digitale versie van het bestemmingsplan Passiebloemweg, Vleuterweide bekijken

De wettelijk geldende versie van het bestemmingsplan kunt u bekijken met de web-applicatie RoPubliceer.

Link naar RoPubliceer: bestemmingsplan Passiebloemweg, Vleuterweide

Toelichting

De website

De website opent met een scherm waarin de algemene gegevens van het bestemmingsplan Passiebloemweg, Vleuterweide staan.

In het linker vlak kunt u op *plan digitaal raadplegen* klikken om de plankaart (verbeelding) te zien. Als u vervolgens op een bestemming klikt (gekleurd vlak binnen de bolletjeslijn), ziet u rechtsboven een met een stippellijn aangegeven kader met hyperlinks naar de bijbehorende regels. Ook ziet u daar eventuele bijzonderheden.

De documenten van het bestemmingsplan kunt u bekijken en downloaden als u in het linker kader op *alle bijbehorende documenten tonen* klikt.

Het vaststellingsbesluit van de gemeenteraad

Een vaststellingsbesluit houdt in dat de gemeenteraad de digitale bestanden vaststelt die samen het bestemmingsplan vormen, zoals de plankaart (verbeelding), de regels, de koppeling tussen de kaart en de regels, de toelichting en de bijlagen. Deze bestanden vormen samen het databestand NL.IMRO. NL.IMRO.0344.BPPASSIEBLOEMWEGVL-VA01.gml.

RoPubliceer leest het databestand uit en maakt het digitale bestemmingsplan met alle bijlagen en bijbehorende stukken raadpleegbaar.

Gemeente Utrecht

Bestemmingsplan



Passiebloemweg, Vleuterweide

Vastgesteld, datum volgt na vaststelling



Passiebloemweg, Vleuterweide

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding 7

1.1 Aanleiding 7
1.2 Doelstelling 7
1.3 Ligging en begrenzing plangebied 7
1.4 Geldende plannen 8
1.5 Leeswijzer 9

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders 11

2.1 Rijksbeleid 11
2.2 Provinciaal en regionaal beleid 14
2.3 Gemeentelijk beleid 16
2.4 Conclusie 25

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie 27

3.1 Inleiding 27
3.2 Beschrijving van het plangebied 27
3.3 Beschrijving van de bestaande functies in het plangebied 30
3.4 Conclusie 30

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving 31

4.1 Projectbeschrijving 31
4.2 Verkeer en openbare ruimte 32

Hoofdstuk 5 Onderzoek en randvoorwaarden 37

5.1 Inleiding 37
5.2 Milieueffectrapportage 37
5.3 Bedrijven en milieuzonering 37
5.4 Geluidhinder 38
5.5 Externe veiligheid 39
5.6 Luchtkwaliteit 40
5.7 Bodem 40
5.8 Natuurbescherming 41
5.9 Bomen 45
5.10 Water 46
5.11 Archeologie 48
5.12 Kabels en leidingen 50
5.13 Kwaliteit van de leefomgeving 50
5.14 Gezondheid 51
5.15 Toegankelijkheid 52
5.16 Duurzaamheid 53
5.17 Conclusies 54

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid 55

6.1 Economische uitvoerbaarheid 55
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 55

Hoofdstuk 7 Juridische plantoelichting 57

7.1 Inleiding 57
7.2 Opbouw regels 57

7.3 Nadere toelichting begripsomschrijvingen 57
7.4 Artikelsgewijze toelichting 57
7.5 Handhaving 60
Bijlagen toelichting 61

Bijlage 1 Parkeerbehoefte berekening 63

Bijlage 2 Rapport verkeer en parkeren 67

Bijlage 3 Aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling 95

Bijlage 4 M.e.r.-beoordelingsbesluit 113

Bijlage 5 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai 117

Bijlage 6 Onderzoek luchtkwaliteit 139

Bijlage 7 Bodemonderzoek 143

Bijlage 8 Memo stikstofdepositie 195

Bijlage 9 Bomeninventarisatie 211

Bijlage 10 Kaart behorende bij bomeninventarisatie 225

Bijlage 11 Waterparagraaf 227

Bijlage 12 Bezonningsstudie 241

Bijlage 13 Bezonningsstudie aanvulling 263

Hoofdstuk 1 Inleidende regels 267

Artikel 1 Begrippen 267
Artikel 2 Wijze van meten 270
Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels 271

Artikel 3 Groen 271
Artikel 4 Maatschappelijk 271
Artikel 5 Verkeer - Verblijfsgebied 272
Artikel 6 Waarde - Archeologie 272
Hoofdstuk 3 Algemene regels 273

Artikel 7 Anti-dubbeltelregel 273
Artikel 8 Algemene bouwregels 273
Artikel 9 Algemene gebruiksregels 273
Artikel 10 Algemene afwijkingsregels 274
Artikel 11 Geluidgevoelige bestemming 274
Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels 275

Artikel 12 Overgangsrecht 275
Artikel 13 Slotregel 275

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Vleuterweide is grotendeels in de periode van 2005 tot en met 2012 gerealiseerd. Het aantal inwoners in Vleuterweide zal de komende jaren niet veel meer groeien. Vergeleken met het gemiddelde van Utrecht wonen in Vleuterweide veel kinderen. Hiervoor zijn al diverse scholen gebouwd. Op dit moment tonen de leerling prognoses aan dat het leerlingenaantal op de basisscholen de komende jaren terugloopt. In Vleuterweide vindt daarom een herschikking van de scholen plaats. De aanleiding hiervoor is de renovatie van de Weide Wereld, waarin o.a. OBS Vleuterweide en Jenaplanschool De Zonnewereld waren gehuisvest en het in 2022 aflopende huurcontract van de school De Twaalfruiter aan de Doyennéperenlaan.

Op de huidige schoollocatie Passiebloemweg staan nu drie tijdelijke schoolgebouwen (in het middelste gebouw was een kinderdagverblijf/buitenschoolse opvang gevestigd). Door de tijdelijke schoolgebouwen te slopen en twee nieuwbouw scholen mogelijk te maken, kunnen de betrokken basisscholen in Vleuterweide passend en kwalitatief goed worden gehuisvest.

1.2 Doelstelling

De hoofddoelstelling van het bestemmingsplan is de nieuwe ontwikkeling van twee scholen planologisch-juridisch mogelijk maken.



Luchtfoto met plangrens

1.3 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen in Vleuterweide-west te Vleuten. Het plangebied is aan de noord- en oostzijde begrensd door de Passiebloemweg. Aan de zuidzijde ligt de Landschapsbaan en aan de westzijde de Rivierkom.



Begrenzing plangebied

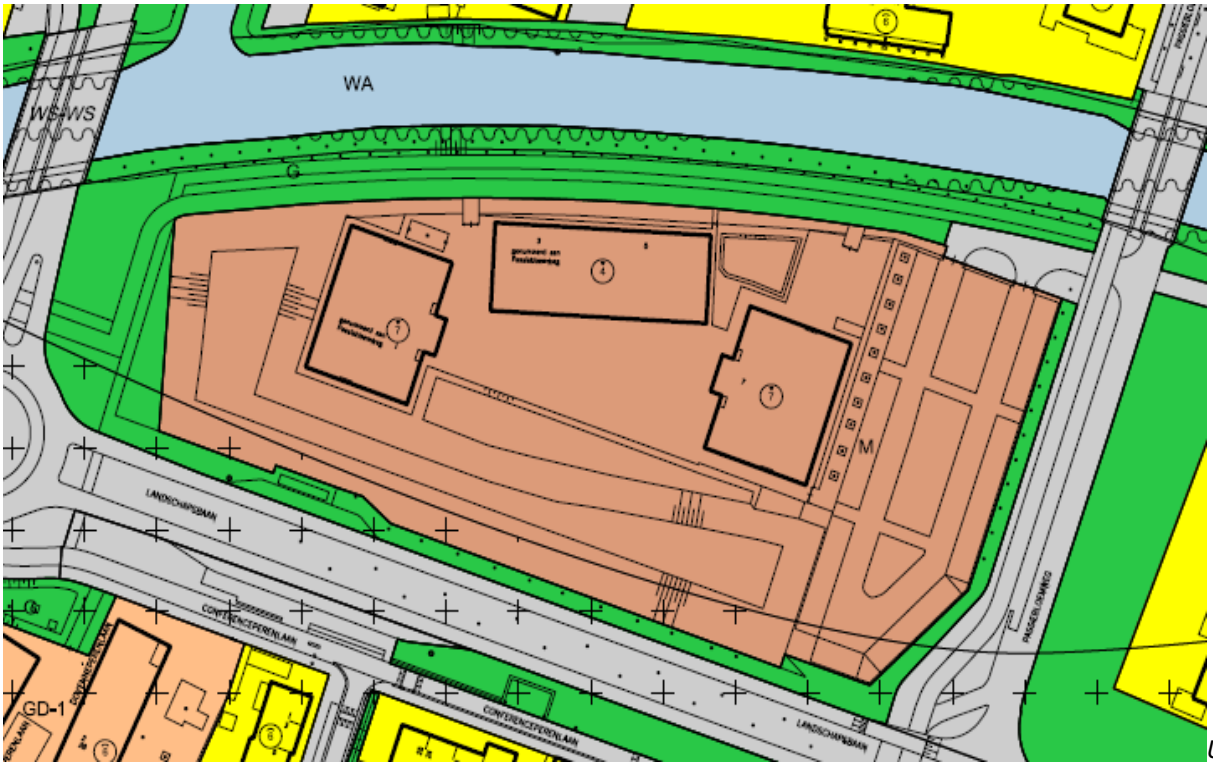
1.4 Geldende plannen

Dit bestemmingsplan vervangt voor de locatie van het plangebied het volgende bestemmingsplan.

Bestemmingsplan	**Vastgesteld door Raad**	**Onherroepelijk**
Vleuterweide, Vleuten	10 april 2014	12 juni 2014

Op basis van bestemmingsplan 'Vleuterweide, Vleuten' heeft het overgrote deel van de percelen Passiebloemweg 1, 3, 5 en 7 de bestemming 'Maatschappelijk'. Binnen deze bestemming zijn onder andere scholen toegestaan. Daarnaast heeft een deel van de percelen de bestemmingen 'Groen' en 'Verkeer-Verblijfsgebied'. Voor het zuidelijk deel van de percelen geldt ook de 'Waarde-Archeologie'. De bouwvlakken zijn om de huidige gebouwen getrokken. Voor de oostelijk (nummer 1) en westelijk gelegen (nummer 7) bouwvlakken geldt een maximale bouwhoogte van 7 meter. Het bouwvlak in het midden (nummers 3 en 5) van de percelen heeft een maximale toegestane bouwhoogte van 4 meter.

Omdat de nieuwbouw van de scholen niet past binnen de omvang van de huidige bouwvlakken en maximaal toegestane hoogtes, is een nieuw bestemmingsplan voor de percelen nodig.



Uitsnede geldende verbeelding bestemmingsplan 'Vleuterweide, Vleuten'

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat de beschrijving van de relevante beleidskaders. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de bestaande situatie. Onder andere de ruimtelijke structuur, de historische ontwikkeling van het gebied en de beschrijving van de aanwezige functies worden hier beschreven. In hoofdstuk 4, de planbeschrijving, worden de mogelijkheden die het plan biedt aan de toekomstige ontwikkelingen beschreven. De diverse noodzakelijke onderzoeken ten aanzien van bijvoorbeeld milieuaspecten komen in hoofdstuk 5 aan bod. Hoofdstuk 6 gaat in op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 7 komt de juridische toelichting op de planregels aan bod.

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Nationale omgevingsvisie (2020)

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) 'Duurzaam perspectief voor onze leefomgeving' in werking getreden. Deze visie bevat de hoofdzaken van het strategisch rijksbeleid voor de fysieke leefomgeving. Dit is een combinatie van beleid uit de bestaande beleidsdocumenten, met en zonder wettelijke grondslag, en nieuw strategisch beleid. De grote en complexe opgaven, zoals klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw, zullen Nederland gaan veranderen. De NOVI bevat een toekomstperspectief met de ambities van het Rijk. In de NOVI zijn 21 nationale belangen met bijbehorende opgaven geformuleerd.

De gemeente Utrecht kan vooral aan de volgende nationale belangen een bijdrage leveren:

1. Bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving.
2. Realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit.
3. Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving.
4. Zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften.
5. Waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem.
6. Waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving.
7. Beperken van klimaatverandering.
8. Realiseren van een toekomstbestendige, circulaire economie.
9. Waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid (inclusief vitale infrastructuur voor water en mobiliteit).
10. Waarborgen van een goede waterkwaliteit, duurzame drinkwatervoorziening en voldoende beschikbaarheid van zoetwater.
11. Waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat.
12. Behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter)nationaal belang.
13. Verbeteren en beschermen van natuur en biodiversiteit.

De NOVI benoemt vier prioriteiten:
De opgaven die voortkomen uit de nationale belangen van het Rijk zijn vertaald in vier integrale prioriteiten.

1. Ruimte maken voor klimaatadaptatie en energietransitie.
2. Duurzaam economisch groeipotentieel bevorderen.
3. Zorgen voor sterke en gezonde steden en regio's.
4. Stimuleren van een toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Omgevingsinclusieve benadering
Centraal in de te maken belangenafwegingen staat een evenwichtig gebruik van de fysieke leefomgeving in zijn volledige omvang (boven- en ondergrond). Hierbij wordt aangesloten bij de integrale opvatting van het begrip fysieke leefomgeving uit de Omgevingswet en wordt de noodzaak van een integrale afweging benadrukt. Het belangrijkste spanningsveld in die afwegingen is het spanningsveld tussen beschermen en ontwikkelen.

Een omgevingsinclusieve benadering van de leefomgeving houdt in, dat ontwikkeling van de leefomgeving samen gaat met versterking van te beschermen waarden als gezondheid, landschap, waterveiligheid, natuur, cultureel erfgoed, leefomgevingskwaliteit en milieukwaliteit. Veiligheid, gezondheid en duurzaamheid zijn basale randvoorwaarden voor alle maatschappelijke activiteiten zoals bedrijfsmatige activiteiten, de energietransitie en de woningbouw.

Afwegingsprincipes
Beschermen en ontwikkelen gaan niet altijd en overal samen (en zijn soms onverenigbaar), maar ze kunnen elkaar ook versterken. Om dit afwegingsproces en de omgevingsinclusieve benadering richting te geven, is in de NOVI een drietal afwegingsprincipes geformuleerd:

- Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies. Met de NOVI wordt gezocht naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van onze ruimte.
- Kenmerken & identiteit van een gebied staan centraal. De optimale balans tussen bescherming en ontwikkeling, tussen concurrentiekracht en leefbaarheid, verschilt van gebied tot gebied. Sommige opgaven en belangen wegen in het ene gebied zwaarder dan in het andere.
- Afwentelen wordt voorkomen. Het is van belang dat de leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie inwoners, zonder dat dit ten koste gaat van die van toekomstige generaties.

2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) (2012)

Het kabinet heeft in de Structuurvisie (SVIR) (en dit is voortgezet met de NOVI) vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, defensie, ecologische hoofdstructuur, erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wet ruimtelijke ordening, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, dat wil zeggen door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, vastgesteld op 30 december 2011) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij de Ecologische Hoofdstructuur (hierna ook: EHS) en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Voor één onderwerp geregeld in dit besluit, voorziet het besluit niet in de (definitieve) begrenzing. Dit betreft de EHS. Ten aanzien van deze begrenzing is bepaald dat de provincies die grenzen (nader) bepalen.

Een deel van het Barro is gebaseerd op eerdere PKB's en beleidsnota's die in de SVIR worden herbevestigd. Deze onderdelen kunnen na vaststelling van de structuurvisie de procedure volgen en vervolgens in werking treden. Het betreft de volgende onderdelen:

5. project Mainportontwikkeling Rotterdam;
6. kustfundament;
7. grote rivieren;
8. Waddenzee en waddengebied;
9. defensie, en
10. erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte.

Plangebied
De NOVI en het Barro staan het mogelijk maken van twee nieuwbouw schoolgebouwen op de locatie niet in de weg.

2.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking (Bro 3.1.6 tweede en derde lid) (2017)

De 'Ladder voor duurzame verstedelijking' is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd en 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 het bestemmingsplan.

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. Sommige provincies hebben in een verordening de afbakening van het bestaand stedelijk gebied in woord of kaartbeeld vastgelegd, waaronder de provincie Utrecht.

Plangebied
Bij de vraag of sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet worden beoordeeld in hoeverre het plan in vergelijking met het voorgaande bestemmingsplan voorziet in een functiewijziging en welk ruimtegebruik het plan mogelijk maakt in vergelijking met het voorgaande bestemmingsplan. In bestemmingsplan 'Vleuterweide, Vleuten' hadden de percelen al de bestemming 'Maatschappelijk'. Dit betekent dat de gebruiksmogelijkheden van bestemmingsplan 'Passiebloemweg, Vleuterweide' geen aanleiding geven om een nieuwe stedelijke ontwikkeling aan te nemen.

Met betrekking tot de bouwmogelijkheden is van belang dat bestemmingsplan 'Vleuterweide, Vleuten' op de percelen de volgende bouwmogelijkheden bood:

- het westelijke bouwvlak had een oppervlakte van 716,64 m^2 en een maximale bouwhoogte van 7 meter;
- het bouwvlak in het midden had een oppervlakte van 745,92 m^2 en een maximale bouwhoogte van 4 meter;
- het oostelijke bouwvlak had een oppervlakte van 716,64 m^2 en een maximale bouwhoogte van 7 meter.

Dit bestemmingsplan heeft 2 bouwvlakken:

- het westelijk gelegen bouwvlak met een oppervlakte van 1.313 m^2 en een maximale bouwhoogte van 12 meter;
- een oostelijk bouwvlak met een oppervlakte van 1.201 m^2 en een maximale bouwhoogte van 8 en 12 meter.

Dit betekent dat de bebouwingsoppervlakte, de 'footprint,' ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan met 334,8 m^2 (15%) toeneemt. De bebouwingsoppervlakte neemt met 334,8 m^2 toe en blijft dan ook ruim onder de 500 m^2. Een stedelijke voorziening met minder dan 500 m^2 aan ruimtebeslag wordt in principe niet als een (nieuwe) stedelijke ontwikkeling gezien. De bouwhoogte van het westelijke- en oostelijke bouwvlak neemt met 5 meter toe. Vanwege de geringe toename van de footprint (+15%) en het extra ruimtebeslag dat met 334,8 m^2 ruim onder de 500 m^2 blijft, is geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, waarvoor de ladder voor duurzame verstedelijking doorlopen moet worden.

Behoefte
Een bestemmingsplan bevat in het kader van een goede ruimtelijke ordening en de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan een onderbouwing van de behoefte aan de scholen.

Tot de zomer van 2020 waren OBS Vleuterweide en Jenaplanschool De Zonnewereld gehuisvest in De Weide Wereld (Teunisbloemlaan). Deze locatie wordt gerenoveerd. Na de renovatie komt de school De Twaalfruiter, die nu aan de Doyennéperenlaan is gehuisvest, op de locatie aan de Teunisbloemlaan. De school De Twaalfruiter vertrekt uit de locatie aan de Doyennéperenlaan, omdat in 2022 het huurcontract voor deze locatie afloopt. De gebouwen waarin de school De Twaalfruiter op dit moment is gevestigd hebben op basis van bestemmingsplan 'Vleuterweide, Vleuten' de bestemming 'Gemengd-1'. Naast maatschappelijke doeleinden is wonen binnen deze bestemming toegestaan. Onnodige leegstand na vertrek van de school De Twaalfruiter op deze locatie is daardoor niet aan de orde.

In de bestaande situatie heeft het westelijk gebouw (Passiebloemweg nummer 1) 12 lokalen, het oostelijke gebouw (Passiebloemweg 7) 12 lokalen en het middelste gebouw (Passiebloemweg 3 en 5) 7 lokalen. De schoollocatie aan de Passiebloemweg komt beschikbaar voor de scholen OBS Vleuterweide en Jenaplanschool De Zonnewereld.

Voor het bestemmingsplan is uitgegaan van de leerlingaantallen prognoses in 2022. Hierbij wordt het leerlingenaantal van OBS Vleuterweide berekend op 341 leerlingen (14 groepen/leslokalen) en de Jenaplanschool De Zonnewereld 459 leerlingen (19 groepen/leslokalen).

Schoolgebouwen (bvo's)	**OBS Vleuterweide**	**Jenaplan Zonnewereld**
Onderwijshuisvesting (wettelijke norm)	2.370 m²	2.255 m²
10 – 14 jarigen onderwijs (te bekostigen door schoolbestuur)	0 m³	670 m²
Ruimtereservering bestemmingsplan	2.370 m²	2.925 m²

Er is dus behoefte aan de nieuwbouwscholen met de bijbehorende grootte die dit bestemmingsplan mogelijk maakt. Daarnaast is er behoefte aan gezonde en toekomstbestendige schoolgebouwen. Ten op zichte van de huidige bebouwing is er sprake van verdichting en efficiënter grondgebruik. Hierdoor blijft er meer ruimte over voor andere functies (wonen) op andere locaties in Vleuterweide. Ook is het wenselijk om voor de toekomst te beschikken over uitbreidingsmogelijkheden, zodat als dat nodig is niet opnieuw een bestemmingsplanprocedure doorlopen hoeft te worden. De hogere toegestane bouwhoogte is nodig vanwege efficiënt grondgebruik en wenselijk voor de zichtbaarheid en herkenbaarheid van de scholen.

2.2 Provinciaal en regionaal beleid

2.2.1 Provinciale Omgevingsvisie en Interim Omgevingsverordening (2021)

Op 10 maart 2021 stelden Provinciale Staten de Omgevingsvisie en de Interim Omgevingsverordening vast. Beiden zijn in werking getreden op 1 april 2021. De Interim Omgevingsverordening is nodig omdat de Omgevingsverordening alleen onder de Omgevingswet in werking kan treden. Met de Interim Omgevingsverordening kunnen plannen en ambities eerder vorm gegeven worden. De Omgevingsverordening zal rond de zomer van 2021 ter inzage liggen en eind 2021 vastgesteld worden.

In de Omgevingsvisie staat hoe de provincie er in 2050 uitziet. De Omgevingsvisie geeft richting aan de toekomstige en fysieke leefomgeving. Dit is alles op, boven en onder de grond en inclusief de sociale aspecten zoals toegankelijkheid en inclusiviteit. In de Interim Omgevingsverordening staan de regels en instructieregels die daarvoor nodig zijn. Provincie Utrecht geeft bij de onderstaande 7 thema's de provinciale belangen aan die verplichtingen met zich mee brengen. Dat geeft al een doorkijk naar deze instructieregels.

Om voor te sorteren op de toekomst richt de Omgevingsvisie zich op een aantal ontwikkelingen:

1. Extra woningen die gebouwd moeten worden;
2. Toename van werkgelegenheid;
3. Toename van verkeer;
4. Energietransitie;
5. Klimaatverandering;
6. Verandering in de landbouw;
7. Versterking van natuur en recreatief groen.

Provincie Utrecht vindt het daarbij belangrijk om de bestaande kwaliteiten te behouden, te versterken en in balans te laten zijn met deze ontwikkelingen. De ruimte voor ontwikkelingen is beperkt, terwijl de vraag naar ruimte groot is.

Uitwerking beleid in 7 thema's

De Omgevingswet staat voor een goede balans tussen het benutten en beschermen van de fysieke leefomgeving en voor het mogelijk maken van lokale afwegingen als een veilige en gezonde leefomgeving daarbij gebaat is. Het beleid voor de gezonde en veilige leefomgeving is beschreven in 7 thema's:

1. Stad en land gezond
   Dit thema gaat over milieu, gezondheid, recreatie en toerisme. Provincie Utrecht wil graag voor de woon-, werk-, en leefgebieden bereiken dat deze gezond zijn en uitnodigen tot bewegen. In en rondom steden en dorpen moeten voldoende groene gebieden zijn om te recreëren.

2. Klimaatbestendig en waterrobuust
   Dit thema gaat over een duurzaam en robuust bodem- en watersysteem, een klimaatbestendige en waterveilige leefomgeving en een perspectief voor bodemdalingsgebieden. Provincie Utrecht wil graag bereiken dat er bescherming is tegen overstromingen, een tekort aan zoetwater of de gevolgen van extreem weer (wateroverlast en hitte).

3. Duurzame energie
   Dit thema gaat over het stimuleren van energiebesparing en het opwekken van duurzame energie uit wind, zon, bodem en water.

4. Vitale steden en dorpen
   Dit thema gaat over ruimte voor wonen en leven en ruimte voor werken en winkelen. Provincie Utrecht wil graag bereiken dat nieuwe woningen en bedrijven vooral komen op plekken binnen de bebouwde kom. Ook is het belangrijk dat deze plekken goed bereikbaar zijn met trein, bus, tram en fiets. Prioritaire locaties voor grootschalige integrale ontwikkeling zijn onder meer Leidsche Rijn, Utrecht Centraal Station (Beurskwartier / Lombokplein en Merwedekanaalzone), Lunetten-Koningsweg en Utrecht Science Park / Rijnsweerd.

5. Duurzaam, gezond en veilig bereikbaar
   Dit thema gaat over een goed bereikbare provincie, ontwikkeling bij knooppunten en optimalisatie van netwerken, wegen, OV en fiets. Provincie Utrecht wil graag bereiken dat er nieuwe verbindingen voor openbaar vervoer en (snel)fietspaden komen tussen de woon-, werk-, en leefgebieden. Daarbij moet er beter gebruik gemaakt worden van bestaande wegen.

6. Levend landschap, erfgoed en cultuur
   Dit thema gaat over aantrekkelijke landschappen en een toegankelijke cultuur en waardevol erfgoed. Provincie Utrecht wil graag bereiken dat veel mensen kunnen genieten van de landschappen, waterlinies, forten, kastelen en buitenplaatsen. Ook is belangrijk dat het cultuuraanbod (zoals festivals en musea) meegroeit met het aantal inwoners.

7. Toekomstbestendige natuur en landbouw
   Dit thema gaat over een robuuste natuur met hoge biodiversiteit en een duurzame landbouw. Provincie Utrecht wil graag bereiken dat de natuur wordt beschermd en nieuwe natuurgebieden worden aangelegd die elkaar verbinden. Verder worden boeren geholpen om een omslag te maken naar kringlooplandbouw.

Alle thema's moeten in samenhang bekeken worden. Dat betekent dat niet alles overal kan. Met het uitgangspunt slim combineren en concentreren kan de groei van inwoners en bedrijven en een gezonde leefomgeving in balans blijven. Het concentreren richt zich bijvoorbeeld op het bouwen van nieuwe woningen dichtbij stations en in steden en dorpskernen. Op die manier blijft er op andere plekken voldoende ruimte voor bewegen, groen, water en natuur.

Uitvoering
In drie regio's werkt Provincie Utrecht het beleid verder uit. De samenhang tussen de thematische ambities krijgt hier aandacht. Voor Utrecht is de regio U16 van belang. In deze uitwerking gaat het over de verstedelijkingsstrategie. De verwachting is dat er tot 2040 in de regio ongeveer 99.000 tot 125.000 extra woningen nodig zijn. Na 2040 tot 2050 is er verdere ruimte voor woningbouw onder meer over ontwikkelingen langs de A12 tussen knooppunten Lunetten en Oudenrijn en het benutten van bestaande OV-knooppunten in de regio.

Plangebied
De nieuwbouw van de twee schoolgebouwen vindt plaats in binnenstedelijk gebied (Vleuterweide in

Vleuten). De afgelopen jaren zijn hier veel woningen gebouwd. Woningen brengen een vraag naar voorzieningen met zich mee, waaronder onderwijsvoorzieningen. De binnenstedelijke herontwikkeling, waarmee een onderwijsvoorziening blijft bestaan en kwalitatief verbetert past binnen het provinciale beleid.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 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 ernaar 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 inheems 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
In het coalitieakkoord wordt aangegeven dat Utrecht dé onderwijsstad is van Nederland. Van basis- tot middelbaar en beroepsonderwijs en universiteit; je kunt op alle niveaus terecht in Utrecht om je talenten te ontwikkelen. Voldoende capaciteit en kwalitatief goede en duurzame huisvesting voor het basisonderwijs is dan ook in lijn met het coalitieakkoord.

2.3.2 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 410.000 inwoners in 2030. 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.

Plangebied
Deelgebied Vleuten-De Meern vormt een onderdeel van de omgevingsvisie. Utrecht groeit hard en gaat richting de 410.000 inwoners in 2030. Dit heeft ook gevolgen voor Vleuten – De Meern. De groei van de stad brengt kansen met zich mee, maar de ontwikkeling moet wel passen bij de wijk en bij de wensen en waarden van inwoners. Vleuten – De Meern voelt als een dorp in een stad. Dit is een belangrijke en unieke waarde voor de wijk. De koers in Vleuten – De Meern is dan ook ontwikkelen met een dorps karakter. De huidige leefomgeving is al goed. Bewoners hebben input gegeven aan de gemeente over wat zij belangrijk vinden. Daaruit kwamen de volgende thema's naar voren:

- voldoende groen;
- elkaar makkelijk ontmoeten;
- fijne woon- en werkomgeving;
- prettig kunnen verplaatsen.

Nieuwe ontwikkelingen en trends, bijvoorbeeld de groei van de stad, kunnen bijdragen aan het goed houden, verbeteren van deze thema's. Het mogelijk maken van nieuwe scholen draagt bij aan het versterken van voorgaande thema's.

2.3.2.1 De koers

Het ruimtelijke beleid voor de langere termijn is vastgesteld in de Ruimtelijke Strategie Utrecht (hierna: RSU). De RSU is in 2016 vastgesteld. In de RSU zijn de contouren voor de ontwikkelopgaven van de economische ontwikkelingsgebieden, verdichtingsgebieden en aandachtsgebieden in beeld gebracht. 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. De Binnenstad, het Stationsgebied, het Utrecht Science Park en Leidsche Rijn (Centrum) worden beschouwd als economische hotspots waar we kansen willen creëren en benutten. Tevens willen we de openbare ruimte beter benutten en grotere betekenis geven als de plek waar de stad zich presenteert. Gezonde verstedelijking is in alle gevallen het uitgangspunt. Dat betekent focussen op bewegen, welbevinden, perspectief op wonen, werk en opleiding, duurzaamheid.

De RSU bevat tevens een Investeringsstrategie, waarmee een verbinding wordt gelegd tussen de ruimtelijke ambities van de stad met betrekking tot gezonde verstedelijking en de investeringsopgave die daarmee samenhangt.

Plangebied
Omdat er in Vleuterweide relatief veel kinderen wonen zijn hiervoor al diverse scholen gebouwd. Op dit moment tonen de leerling prognoses aan dat het leerling aantal op de basisscholen de komende jaren gaat teruglopen. De renovatie van de Weide Wereld, waarin o.a. OBS Vleuterweide en Jenaplanschool De Zonnewereld zijn gehuisvest en het in 2022 aflopende huurcontract van de school De Twaalfruiter aan de Doyennéperenlaan, zijn aanleiding om de scholen in Vleuterweide te herschikken. De RSU bevestigt dat in Leidsche Rijn/Vleuten De Meern de groei van de klaslokalen al is afgestemd op de bevolkingsgroei.

2.3.2.2 Thematisch beleid

2.3.2.2.1 Natuur

GroenstructuurplanUtrecht 'Stad en land verbonden' en 'Actualisatie van Groenstructuurplan Utrecht'

De gemeente Utrecht wil het groen in de stad voor iedereen bereikbaar houden en de kwaliteit verbeteren. Grote groengebieden en belangrijke groene verbindingen wil de gemeente verder ontwikkelen, verbeteren en beschermen.

Groen maakt een stad leefbaar, mooi en het is goed voor het milieu. Woont u in Utrecht? Dan willen we bijvoorbeeld dat u een mooie fietstocht kunt maken langs een groene route. Of dat u kunt ontspannen in een mooi park. Veel groen is ook aantrekkelijk voor bezoekers van de stad.

In het groenstructuurplan Utrecht Stad en land verbonden is dit verwoord in 3 ambities:

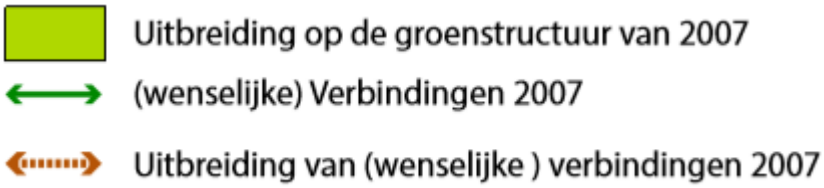
- meer groen om de stad
- sneller naar buiten
- beter groen in de stad

Het groenstructuurplan van 2007 is bijgewerkt in de actualisatie groenstructuurplan Utrecht 2017 – 2030. Naast de 3 ambities ligt de nadruk meer op hoe we groen inzetten voor de gezonde stad. En hoe groen ons helpt om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen. Dit plan is op 8 maart 2018 door de gemeenteraad vastgesteld.

De groei van de stad vraagt om het vastleggen van de plekken die we groen willen houden in en om de stad, zodat bij ontwikkelingen daar rekening mee gehouden kan worden en het groen zoveel mogelijk beschermd kan worden. Daarnaast vraagt de groei van het aantal inwoners in de stad om ontwikkeling van nieuw groen, goede recreatieve en groene verbindingen en het verbeteren van bestaand groen.

De groengebieden die we extra beschermen zijn geselecteerd op basis van ecologische, landschappelijke, recreatieve of cultuurhistorische kwaliteiten. Deze gebieden staan aangegeven op de kaart in het groenstructuurplan. Als in die gebieden plannen zijn waardoor groen verdwijnt, moet de gemeenteraad daar eerst over beslissen. Bij de beoordeling van een aanvraag voor een omgevingsvergunning toetst de gemeente concreet of deze in de groenstructuur ligt.





Plangebied zoals weergegeven in het groenstructuurplan en bijbehorende legenda

Plangebied
In de visie op de stedelijke groenstructuur Utrecht 2030 is het plangebied weergegeven als (deels) uitbreiding op de groenstructuur van 2007 inclusief (deels) een (wenselijke) verbinding 2007. In paragraaf 5.8 wordt hier nader op ingegaan.

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.

Plangebied
Binnen het plangebied groeit de plant veldlathyrus. Deze plant staat op de Utrechtse soortenlijst. In paragraaf 5.8 wordt aangegeven hoe deze plant moet worden beschermd.

Bomenbeleid Utrecht (2009)
De nota Bomenbeleid Utrecht is in 2009 vastgesteld. Een van de belangrijkste doelen van het Utrechtse bomenbeleid is een samenhangende bomenstructuur voor de stad te verbeteren en te ontwikkelen, gebaseerd op cultuurhistorische, ruimtelijke en ecologische uitgangspunten en milieu.

Voor 2030 zet de gemeente in op het behoud en de ontwikkeling van de bomenstructuur. Dit zal gebeuren door twee beleidsdoelstellingen:

- Waar mogelijk ontbrekende bomen in de bomenstructuur aanvullen om zo een samenhangende structuur te creëren. Dat betekent bij de ruimtelijke plannen in de komende jaren bezien waar bomen kunnen worden toegevoegd om zo de bomenlanen en pleinen te completeren. Daarnaast bij ingrepen in de huidige structuur op basis van een goed programma van eisen de structuur weer aanvullen;
- De bomenstructuur verder verbeteren door extra zorg aan beheer en onderhoud te besteden. Dit kan resulteren in extra zorg bij aanplanting van bomen, bij groeiplaatsen van oudere bomen, bij de verzorging van de bomen in de jeugdfase en bij bomenziekten.

Sinds 1 januari 2007 kennen alle gemeentelijke ruimtelijke plannen in de stad een bomenparagraaf. De bomenparagraaf biedt vanaf het begin en in alle fasen van een planproces de mogelijkheid een belangenafweging te maken over de gevolgen van een ruimtelijk plan voor bomen.

Plangebied
Binnen het plangebied staan 107 bomen. Het uitgangspunt is om zoveel mogelijk bomen te behouden. In paragraaf 5.9 wordt de bomeninventarisatie nader besproken.

2.3.2.2.2 Bouwen

Hoogbouwvisie 'Waar wel en waar niet hoog bouwen in Utrecht' (2005)
De doelstelling van de hoogbouwvisie is het leveren van een toetsingskader voor hoogbouwplannen, door ten eerste na te gaan wat de mogelijke bijdrage is die hoogbouw kan leveren aan de ontwikkeling van Utrecht, en ten tweede door het geven van een visie op de meest (on)wenselijke locaties voor hoogbouw.

Voor de hoogbouwvisie is gewerkt met de volgende vaststaande uitgangspunten:

- hoogbouw wordt altijd in verhouding gezien met de omgeving;
- behoud van het kleinschalige karakter van stadswijken;
- de zichtlijnen op de Dom moeten behouden blijven;
- hoogbouw als middel om de stad beter zichtbaar en herkenbaar te maken. Utrecht wordt één stad met twee centra: het huidige centrum met stationsgebied en het toekomstige Centrum

Leidsche Rijn. De kloof tussen de twee stadsdelen wordt in de toekomst gedicht door de zogeheten Centrale Zone, die ruwweg parallel loopt aan de A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal.

In het Wensbeeld 2030 is de stad opgedeeld in een drietal categorieën:

a. De Binnentuinen: deze categorie bevat een subcategorie "laag" met een basis van 9 meter en een subcategorie "hoog" met een basis van 15 meter, beiden met de mogelijkheid tot incidentele accenten tot (in principe) het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte;
b. De Centrale Zone: de basismaat bedraagt in dit gebied 15 of 30 meter. Er zijn accenten tot in het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte mogelijk. In een beperkt zoekgebied, kunnen incidentele accenten van 60 tot 80 meter worden geplaatst;
c. De Brandpunten: de maximale bouwhoogte bedraagt 90 meter, respectievelijk een niet gemaximaliseerde hoogte (Stationsgebied respectievelijk centrum Leidsche Rijn).

Plangebied
Het plangebied valt in het gebied 'de binnentuinen'. De maximale toegestane hoogte past binnen de hoogbouwvisie en de hoogte betreft een accent (tot twee maal de hoogte van de omringende bebouwing) binnen de binnentuin, maar blijft onder de 30 meter én is niet hoger dan 1,5 maal de gemiddelde omliggende bebouwing.

Welstandsnota Utrecht 'De schoonheid van Utrecht' (2004)
In de Welstandsnota Utrecht "De schoonheid van Utrecht", welke in juli 2004 is vastgesteld, is geformuleerd op welke wijze het welstandsbeleid van de gemeente Utrecht uitgevoerd zal worden. Dit betreft vanzelfsprekend de welstandstoetsing van vergunningplichtige bouwwerken en toetsing op basis van de loketcriteria.

De nota, die verplicht is om welstandsbeleid te kunnen voeren, kent de volgende doelen:

- het plaatsen van de welstandsbeoordeling binnen een inhoudelijk, objectief kader waarmee de rechtszekerheid voor de initiatiefnemer wordt gediend;
- het verhogen van de kwaliteit van de welstandsadvisering;
- het vastleggen van efficiënte en transparante procedures voor de welstandszorg;
- het bieden van meer samenhang in het beleid dat zich richt op het uiterlijk van de stad.

Voor vergunningplichtige bouwwerken geldt het volgende:

- op basis van een gebiedsgerichte analyse per buurt of wijk worden in hoofdlijnen een ruimtelijke karakteristiek gegeven;
- ambities worden vertaald in beleidsniveaus per gebied; deze beleidsniveaus zijn: behoud, respect en open; de drie niveaus onderscheiden zich onderling in mate van vrijheid in omgaan met de bestaande structuur en architectuur;
- algemeen geldende beoordelingscriteria verschillen alleen per beleidsniveau en niet per gebied.

Plangebied
Het plangebied is aangeduid met het beleidsniveau 'respect'. Beleidsniveau 'respect' houdt in dat essentiële eigenschappen van de aanwezige bebouwings- en omgevingskarakteristieken worden gerespecteerd. Dit betekent:

- samenhang en structuur van het stedelijke (en landelijke) beeld staat voorop;
- respect voor het kenmerkende bebouwingsbeeld met zijn architectonische verschijningsvorm;
- nieuwe interpretaties, veranderingen en transformaties zijn mogelijk.

2.3.2.2.3 Verkeer en mobiliteit

Nota Stallen en Parkeren (2013) en Addendum Nota parkeernormen fiets en auto (2019)
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. Op de lange termijn 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, Rijnsweerd, Leidsche Rijn Centrum en de Uithof. Daarnaast zijn er acht binnenstedelijke ontwikkelgebieden aangewezen als maatwerklocatie: belastingkantoor, Kruisvaartkwartier, Merwedekanaalzone, Rotsoord, Tweede Daalsedijk, Veemarkt, Cartesiusdriehoek en Werkspoorkwartier.

Plangebied
Het plangebied is geen maatwerkgebied zoals bedoeld in het parkeerbeleid. In de algemene bouwregels van dit bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen over parkeren. In paragraaf 4.2.3 wordt verder ingegaan op het parkeren in het plangebied.

2.3.2.2.4 Gezond stedelijk leven

Nota Gezondheid voor iedereen – Volksgezondheidsbeleid Utrecht 2019-2022
Op 17 oktober 2019 heeft de gemeenteraad de Nota Gezondheid voor iedereen-Volksgezondheidsbeleid Utrecht 2019-2022 vastgesteld. 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. De speerpunten voor de beleidsperiode die extra gezondheidswinst helpen te realiseren zijn: gezonde leefomgeving, gezond en veilig opgroeien, gezond gedrag, gezond rondkomen en gezond werkgeverschap.

Binnenstedelijke verdichting brengt gezonde kwaliteiten met zich mee zoals het behoud van groen om de stad en autoluwe wijken die actieve mobiliteit en ontmoeting stimuleren en daarmee bijdragen aan gezondheid. Daarnaast biedt het mogelijkheden voor gemengd wonen en het vergroten van het aandeel sociale en midden huur in de stad. Er ontstaat, met name rond drukke wegen, echter ook een dilemma tussen gezonde lucht en minimale geluidsbelasting enerzijds en verdichting anderzijds.

Er wordt gekozen om idealiter geen nieuwe woningen binnen 100 meter van een autosnelweg te realiseren. Tevens wordt de markt uitgedaagd om bij nieuwe gebiedsontwikkelingen aan drukke binnenstedelijke wegen (> 10.000 voertuigen per etmaal), waarover nog geen bestuurlijke afspraken zijn gemaakt, 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, al dan niet met een bestemmingsplanwijziging, wordt in goed overleg met de vertegenwoordigers van de voorziening onderzocht of een alternatieve locatie ruimtelijk en binnen de financiële kaders

mogelijk is. Ook wordt onderzocht of er reguliere maatregelen te treffen zijn om het binnenmilieu te verbeteren. Bij tijdelijke schoolgebouwen en noodlokalen wordt er ook naar gestreefd om aan het afstandscriterium te voldoen. Als dit niet mogelijk is, wordt naar een zo kort mogelijke overbruggingsperiode gestreefd. In een verdichtende stad zijn stille plekken schaars, wij beschermen daarom deze plekken. Ook staan we geen horecavoorzieningen toe in stille hofjes en rustige woonstraten om zo geluidsoverlast te beperken.

Bij bouwplannen moeten alle soorten woningen (sociale huur, midden huur, koopwoningen etc.) in het plan een vergelijkbare lucht- en geluidskwaliteit hebben.

Daarnaast worden er passende maatregelen genomen om de gevolgen van klimaatverandering zoals hittestress te beperken door bijvoorbeeld groene daken en gevels te realiseren en door bij de ruimtelijke inrichting voor meer plekken voor verkoeling te zorgen. Wij hanteren hierbij voor de openbare ruimte het principe 'groen tenzij'. Daarnaast is er ook ruimte voor biodiversiteit, dit versterkt de natuurbeleving en daarmee indirect de gezondheid.

Plangebied
De Landschapsbaan en de Rivierkom zijn drukke binnenstedelijke wegen (>10.000 voertuigen per etmaal). Dit betekent dat er bij scholen in principe een minimale afstand van 50 meter aangehouden moet worden tot deze wegen. In de nota staat daarnaast dat voor bestaande voorzieningen die vervangende nieuwbouw nodig hebben, zoals de scholen aan de Passiebloemweg, in goed overleg wordt onderzocht of een alternatieve locatie binnen de financiële kaders mogelijk is. Ook wordt onderzocht of er reguliere maatregelen genomen kunnen worden waarmee het binnenmilieu verbetert. In de nabijheid is geen geschikte alternatieve locatie voor de scholen. De scholen worden zoveel mogelijk aan de noordzijde en daarmee zo ver mogelijk van de Landschapsbaan af mogelijk gemaakt. Het bouwvlak van de westelijk gelegen school ligt op een afstand van circa 32 meter vanaf de Landschapsbaan. Tot aan de Rivierkom wordt wel voldoende afstand gehouden. Het oostelijk gelegen bouwvlak ligt op meer dan 50 meter vanaf de Landschapsbaan. Een nadere beschrijving over het thema gezondheid is te vinden in paragraaf 5.14.

Geluidnota Utrecht 2014-2018 (2014)
De Geluidnota Utrecht 2014-2018 is op 11 februari 2014 vastgesteld. De nota heeft een uitloopmogelijkheid van 2 jaar, om zo aan te kunnen sluiten bij de in voorbereiding zijnde Omgevingswet. Dit beleid gaat over het beperken en minimaliseren van geluidhinder bij ruimtelijke ontwikkelingen in Utrecht.

De Geluidnota heeft betrekking op weg-, rail- en industrielawaai. Hiervoor is landelijke wet- en regelgeving van toepassing. Daarbinnen is echter ook ruimte voor gemeentelijke beleidsvrijheden. In de Geluidnota wordt aangegeven hoe hier mee wordt omgegaan.

De belangrijkste regels uit de Geluidnota zijn:

- nieuw te bestemmen woningen beschikken over een geluidsluwe gevel, een rustige buitenruimte en een akoestisch goede woningindeling;
- behoud van goed akoestisch woon- en leefklimaat in rustige woonwijken bij bestemmen van nieuwe woningen en bedrijven in elkaars nabijheid.

Ook onderwerpen, die meer algemeen onder het begrip "een goede ruimtelijke ordening" vallen, worden in de Geluidnota beschreven.

Plangebied
Voor het bestemmingsplan is een hogere waarden besluit nodig vanwege de geluidsbelasting van de Landschapsbaan – Rivierkom. In paragraaf 5.4 wordt het aspect geluid nader behandeld.

Nota externe veiligheid (2007)
De Nota externe veiligheid, welke in 2007 is vastgesteld, gaat in op het beleid van de gemeente Utrecht voor de beheersing van risico's als gevolg van het werken met gevaarlijke stoffen in inrichtingen (bedrijf, productielocatie of kantoor) en het vervoer van gevaarlijke stoffen. De genoemde risico's zijn veiligheidsrisico's voor mensen die zich in de buurt van de inrichting of het transport bevinden.

De beleidskeuzes hebben betrekking op nieuwe situaties, waarin een risicobron zich vestigt of uitbreidt of een risico-ontvanger, zoals een woning, planologisch mogelijk wordt gemaakt. De randvoorwaarden en regels zijn vertaald in afstandseisen tussen risicobronnen (bedrijven, transportroutes (weg, spoorweg, vaarweg) of buisleidingen) en omgevingsobjecten. De gemeente Utrecht kiest ervoor om geen zwaardere veiligheidseisen op te leggen dan die vermeld staan in de risiconormering van de rijksoverheid. In sommige gevallen biedt de rijksregelgeving ruimte tot afwijken van de normering. In de Nota spreekt de gemeente zich uit om terughoudend om te gaan met de mogelijkheid tot afwijken.

Plangebied

Het plangebied is in overeenstemming met de Nota externe veiligheid. In paragraaf 5.5 wordt nader ingegaan op het aspect externe veiligheid.

Actieplan luchtkwaliteit Utrecht 'Lucht voor ambitie'
Op 3 december 2009 heeft de gemeenteraad het Actieplan Luchtkwaliteit 2009 vastgesteld. Schone lucht, een bereikbare stad en duurzame groei. Dat zijn de doelstellingen van het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht (ALU). Het ALU bevat een samenhangend pakket maatregelen om de luchtkwaliteitsknelpunten op te lossen, bewoners, werkenden en bezoekers te stimuleren meer met het openbaar vervoer en de fiets te reizen en knelpunten in het autoverkeer op te lossen.

Plangebied
Vanuit het aspect luchtkwaliteit zijn er geen belemmeringen. Dit aspect wordt in paragraaf 5.6 nader besproken.

2.3.2.2.5 Bodem, ondergrond en water

Nota Bodembeheerplan 2017-2027 'Grondig Werken 4' (2017) en Aanvulling Nota Bodembeheerplan 2017-2027 beleid PFAS (2020)
In 2017 is de Nota Bodembeheer 2017-2027 'Grondig Werken 4' vastgesteld. De Nota bodembeheer 2012–2022 is met de voorliggende Nota bodembeheer 2017-2027 geactualiseerd. Utrecht groeit en er wordt zowel in de stad als aan de randen veel gebouwd. Door deze bouwinitiatieven kan de vraag naar bouwgrond periodiek groot zijn. We willen voorkomen dat deze bouwgrond van elders (vaak over lange afstand) wordt aangevoerd. De aanpak in de Nota Bodembeheer 2017 – 2027 zorgt ervoor dat de benodigde grond duurzaam uit de eigen en uit omliggende gemeenten in de regio kan komen, wat bijdraagt aan een gezonde verstedelijking en een circulaire economie. In 2020 is de Nota uitgebreid met een aanvullende nota over PFAS-stoffen.

Daarbij is de ambitie om maximaal voordeel te behalen voor mens en milieu, efficiënter te werken (goedkoper, kortere doorlooptijden) en werk met werk te maken. In de Nota bodembeheer staat hoe beschikbare vrijgekomen grond en baggerspecie op en in de landbodem van de gemeente Utrecht mag worden opgeslagen, hergebruikt of toegepast en welke regels en procedures hierbij gelden. De nota is bedoeld voor professionele partijen.

De gemeente Utrecht volgt zoveel mogelijk het algemene landelijke beleid zoals dat is opgenomen in het Besluit bodemkwaliteit. Dit landelijke beleid past echter niet in elke lokale situatie. De wetgever heeft het mogelijk gemaakt om lokaal beleid toe te staan. In Utrecht speelt, naast de grote vraag naar bouwgrond, mee dat gebiedseigen grond niet altijd kan worden hergebruikt en dat er te weinig hergebruiksmogelijkheden zijn. De lokale gebiedsgerichte invulling sluit aan bij de functie, kwaliteit en ontwikkelingen van een gebied. De nota is hierdoor ingedeeld in: gebiedsspecifiek beleid, ander gemeentelijk beleid en landelijk beleid.

Het gebiedsspecifieke beleid bestaat uit:

- een uitbreiding van het beheergebied en acceptatie van bodemkwaliteitskaarten uit omringende gemeenten;
- lokale maximale waarden op gebiedsniveau om zo gebruik te maken van de toegestane kwaliteit die past bij de bodemfunctie. Het betreft enkele wijken van Leidsche Rijn en de gemeentelijke hoofdwegen aan de oostzijde van de stad. Met deze lokale maximale waarden sluiten we aan bij de (toekomstige) woonfunctie van de wijken of industriefunctie van de hoofdwegen;
- lokale maximale waarden voor de stofgroepen polychloorbifenylen (PCB's) en organochloor bestrijdingsmiddelen (OCB's) binnen bepaalde gebieden. Bij beide stofgroepen is met de lokale maximale waarden aangesloten bij de gebiedseigen kwaliteit;
- lokale maximale waarden voor het Noorderpark. Aangesloten is bij de gebiedseigen kwaliteit;
- een strengere eis met betrekking tot het gewichtspercentage bodemvreemd materiaal bij het toepassen van grond;
- lokale maximale waarden voor de stofgroep PFAS, waarbij de gehele gemeente als één zone wordt beschouwd. Deze waarden gelden voor de bovenste meter.

Plangebied
De huidige grondwal binnen het plangebied blijft behouden. Wel wordt de grondwal deels aangepast en doorbroken voor de in- en uitrit van een nieuw aan te leggen parkeerterrein van en naar de Landschapsbaan. Grond die hierbij vrijkomt zal gebruikt worden om de grondwal in het zuidoostelijk deel te verlengen. In paragraaf 5.7.1 wordt nader ingegaan op het onderdeel bodem.

2.3.2.2.6 Energie

Utrecht: energiek middelpuntvan het land, Energieplan Utrecht en duiding van het college bij het Energieplan (2016) en de Utrechtse Energieagenda's 2016 - 2019

De gemeenteraad heeft op 14 januari 2016 het Energieplan besproken en het document Duiding van het College bij het Energieplan vastgesteld. Deze documenten geven samen richting aan het energiebeleid in Utrecht voor de komende jaren. Het Energieplan is door 165 Utrechters opgesteld en hierbij stond de volgende vraag centraal: realiseer een klimaatneutraal Utrecht. Aan de hand van de onderwerpen wonen, werken, vervoer en centrale energievoorziening in Utrecht zijn, om dit te bereiken, te nemen maatregelen geformuleerd. Bewustwording via het verbeteren van informatievoorziening is hierbij belangrijk en de gemeente heeft een grote en proactieve rol bij de overgang naar duurzame energie.

In het najaar van 2015 zijn de Utrechtse Energieagenda's verschenen, welke een vervolg zijn op het Energieplan en de duiding daarop van het college. Hierin worden de concrete gemeentelijke werkzaamheden gepresenteerd en de inzet van middelen welke leiden tot een klimaatneutraal Utrecht richting 2030. Om deze ambitie te bereiken zijn de volgende ambitieuze doelstellingen voor 2020 geformuleerd:

- 20% CO_2-reductie ten opzichte van 2010;
- 20% van het totale energieverbruik wordt duurzaam opgewekt;
- 10% van de daken zijn voorzien van zonnepanelen.

Met het coalitieakkoord 'Utrecht: Ruimte voor iedereen' (2018) zijn voorgaande doelstellingen vervangen. Utrecht wil zo snel mogelijk klimaatneutraal zijn en om hiertoe te komen worden de volgende stappen genomen:

- de gemeentelijke energie-inkoop is in 2020 volledig verduurzaamd;
- in 2025 ligt op 20% van de Utrechtse daken zonnepanelen;
- in 2030 is het Utrechtse systeem van stadsverwarming verduurzaamd;
- in 2030 zijn minimaal 40.000 bestaande woningen van het gas af;
- het gemeentelijke vastgoed is in 2040 volledig verduurzaamd.

Plangebied

Met de bouw van nieuwe schoolgebouwen, waarvoor de nieuwe duurzaamheidsregels gelden wordt bijgedragen aan het verduurzamen van het gemeentelijk vastgoed.

Visie op de warmtevoorziening (2017)

Op 2 november 2017 heeft de gemeenteraad de Visie op de warmtevoorziening vastgesteld. De CO_2-uitstoot in onze stad wordt voor een derde veroorzaakt door het verwarmen van huizen en gebouwen met aardgas (inclusief de stadsverwarming). Ook gebruiken gebouwen op dit moment relatief veel warmte door een lage isolatiegraad en installaties met een laag rendement. Om de doelstelling te behalen om als Utrecht in 2030 klimaatneutraal te zijn, is een omschakeling naar een duurzame warmte- en koudevoorziening nodig. Met het nieuwe coalitieakkoord is de doelstelling opgenomen om zo snel mogelijk klimaatneutraal te zijn en 40.000 bestaande woningen van het gas af te halen. Een duurzame warmtevoorziening kan gerealiseerd worden door de vraag naar warmte te beperken, te stoppen met het gebruik van aardgas en over te stappen op duurzame warmtebronnen. Dit vraagt om ingrijpende aanpassingen in gebouwen, de energieinfrastructuur en door nog meer gebruik te maken van duurzame warmtebronnen. Natuurlijke momenten, op zowel gebouw- als gebiedsniveau, moeten worden benut om de warmtetransitie te versnellen. Een klimaatneutrale warmtevoorziening moet aan de voorwaarden duurzaam, betaalbaar en betrouwbaar voldoen.

In het door het VNG ondertekende Klimaatakkoord is een nieuwe regierol voor de gemeente vastgelegd. Gemeenten moeten voor eind 2021 een Transitievisie Warmte (TVW) en een Regionale Energiestrategie (RES) opstellen. In de Transitievisie Warmte staat hoe de gemeente een aardgasvrije stad gaat maken en welke planning daarvoor wordt gehanteerd. In de TVW staat wanneer we in welke buurt starten met het aardgasvrij maken van gebouwen en het aanpassen van de energie-infrastructuur. In de RES staat hoe Utrecht en haar regiogemeenten invulling gaan geven aan de landelijke energiedoelstellingen in het Klimaatakkoord voor het verduurzamen van de energiebronnen. In de RES staat hoeveel en waar duurzame elektriciteit (wind en zon) in 2030 wordt opgewekt. Ook staat er in de RES welke duurzame warmtebronnen te gebruiken zijn zodat buurten van het aardgas af kunnen. Beide documenten worden in de Omgevingsvisie verankerd. De landelijke wet- en regelgeving wordt hiervoor de komende tijd aangepast.

Plangebied

Alle partijen moeten een relevante bijlage leveren om in 2030 klimaatneutraal te zijn. Voor bouwprojecten betekent dit energieneutraal of beter te bouwen. Gebruik van aardgas wordt niet

toegestaan. In hoofdstuk 5 wordt het aspect energie uitgebreider besproken.

2.3.2.3 Bouwenvelop

Op 26 januari 2021 heeft het college de bouwenvelop Schoollocatie Passiebloemweg vastgesteld. De bouwenvelop beschrijft onder andere de uitgangspunten van de ontwikkeling, het beleidskader en de haalbaarheid van het plan en vormt de basis voor het bestemmingsplan.

2.4 Conclusie

Voor het plangebied kan de conclusie worden getrokken dat de ontwikkeling past binnen de beschreven beleidskaders.

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft inzicht in de huidige situatie in het plangebied en analyseert de wijk/gebied in ruimtelijk en functioneel opzicht.



Luchtfoto van plangebied en omgeving

3.2 Beschrijving van het plangebied

3.2.1 Historische ontwikkeling

Het plangebied ligt in Vleuterweide. Vleuterweide is als onderdeel van de Vinex-locatie Leidsche Rijn grotendeels in de periode van 2005 tot en met 2012 gerealiseerd. Het gebied van de wijk Vleuterweide was voorheen de polder Vleuterweide met in hoofdzaak een agrarisch gebruik.

De structuur van het landschap en de bodemgesteldheid van heel Vleuterweide wordt bepaald door de oude loop van de rivier de Oude Rijn. Deze rivier heeft in het verleden zijn bedding herhaaldelijk verlegd. Daarbij is een min of meer vervlochten stelsel van stroomruggen en komgronden ontstaan. Op de hoger gelegen stroomruggen liggen, als gevolg van afzettingen van grovere delen (zand met enige leen), zavelgronden. De kernen Vleuten en De Meern zijn beide gelegen op een dergelijke stroomrug. In lagere delen verder weg van de rivier zijn de komgronden ontstaan. De komgronden bestaan uit zware klei, klei of klei op veen. Ze liggen lager dan de stroomruggronden, zijn natter en herkenbaar aan de naam 'weide', bijvoorbeeld Vleuterweide. De komgronden waren open gebieden, zonder bebouwing. De overgang van stroomrug naar komgronden was niet abrupt, maar geleidelijk. De bodem in het gebied dat nu de wijk Vleuterweide is kent daardoor gradiënten van meer zandig naar meer kleiig en van droger naar natter.

De stroomruggen en komgronden zijn in de ruimtelijke structuur van het huidige (verstedelijkte)landschap nog steeds duidelijk herkenbaar. Door de ligging van de stroomruggen, wegen en weteringen kent het gebied een opvallende oost-westoriëntatie.

De Leidsche Rijn is een door een stroomrug heen gegraven waterloop. Vandaar dat aan beide zijden van de Leidsche Rijn de hoger gelegen stroomruggronden te vinden zijn. De Leidsche Rijn vormde de eerste ontginningswetering ten zuiden van de Oude Rijn. Vanaf de Leidsche Rijn werden eerst de gronden ten noorden (Vleuterweide) en later die ten zuiden van de Leidsche Rijn ontgonnen.

Vleuterweide kende als polder een regelmatige, langgerekte verkaveling. Die verkaveling begon bij de Leidsche Rijn en liep, onder een hoek van circa 75 graden, door tot de spoorlijn en de Europaweg. De verkaveling is daarom noord-zuid. De Middelwetering speelde een belangrijke rol bij

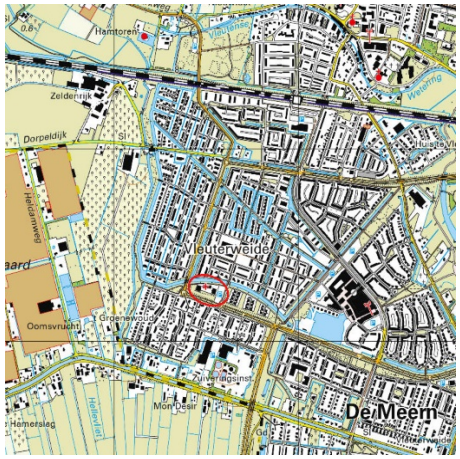
de ontwatering van de polder en lag in het lagere, natte deel van de polder.

Het grootste deel van de gronden in de polder Vleuterweide was in gebruik als grasland. In het gebied waren ook boomgaarden gelegen. De bebouwing bevond zich aan de noordzijde van de polder aan de Dorpeldijk en als lintbebouwing aan de zuidzijde langs de Leidsche Rijn.

Het plangebied van dit bestemmingsplan bevond zich voor de ontwikkeling van de wijk Vleuterweide in het midden van de polder.



1990



2020

Ligging plangebied voor en na de ontwikkeling van dit deel van Vleuterweide

3.2.2 Monumenten, beeldbepalende elementen en cultuurhistorie

In het plangebied zijn geen elementen aanwezig die stammen uit de tijd van vóór de ontwikkeling van Leidsche Rijn.

3.2.3 Structuurbepalende elementen

De wijk Vleuterweide is ontworpen in de polder Vleuterweide. De drie in het landschap zichtbare ontginningseenheden: de stroomrug met Vleuten aan de Vleutense Wetering, de stroomrug met De Meern aan de Leidsche Rijn en de kom met de Middelwetering, vormden het uitgangspunt voor het ontwerp van Vleuterweide. Het centrum van Vleuterweide wordt opgevat als een nieuwe occupatiekern met een eigen identiteit in het lage gebied. Op de stroomruggen wordt aangesloten op de identiteiten van Vleuten en van De Meern. Zodoende zijn er vier gebieden te onderscheiden. Het eerste gebied is het centrumgebied, op een uitgelezen plek in het landschap: de overgang van de stroomrug naar de kom en aan het begin van de Middelwetering. Het tweede gebied is het woongebied op Stroomruggronden van de Vleutense Wetering. Dit gebied sluit aan op Vleuten. Het derde gebied is het komgebied ten westen van het centrumgebied. Dit gebied heeft net als het centrumgebied een eigen identiteit: met veel en brede watergangen in de richting van de oorspronkelijke poldersloten. Het vierde gebied ligt aan de zuidzijde van het komgebied. Dit is het woongebied op de stroomrug van de Leidsche Rijn dat aansluit op De Meern. Het plangebied ligt aan de noordzijde van dit zuidelijke deelgebied.



De vier gebieden (bron: Masterplan Vleuterweide)

Voor de opbouw van het plan is gebruik gemaakt van de aanwezige natuurlijke en cultuurlijke elementen die de landschapsstructuur bepalen. Eén daarvan is de overgang tussen de hogere delen en de lagere delen die in de wijk zichtbaar zijn gemaakt als zones met een andere inrichting en (bebouwings)structuur. Aan de zuidzijde heeft dit de vorm gekregen van een 'Balkon' dat als een vloeiende lijn om de ontsluitingsweg, de Landschapsbaan, heen slingert. Aan de oostzijde, ter hoogte van het plangebied is het vormgegeven als een grondlichaam waardoor aan de ontsluitingsweg de hoogte wordt gemarkeerd, aan de westzijde ligt juist de bebouwing hoger en markeert de groenzone juist de laagte.

In de oorspronkelijk stedenbouwkundige opzet was het Balkon als een onbebouwde zone bedacht. Later zijn woningen toegevoegd die zich manifesteren als compacte clusters in een doorgaande groene omgeving. Door de clusters uit te graven in het grondlichaam bleef het hoogteverschil ervaarbaar en de groene rand continu. De woningen werden aan de noordzijde ontsloten door middel van een eenvoudige smalle weg die langs het water loopt. In het groen liggen twee ruim opgezette speelplekken die min of meer organisch in de ruimte geplaatst zijn. De bomen volgen dit organische model. Aan de oostzijde van de Passiebloemweg bevinden zich drie wooncclusters. Aan de westzijde zijn achter een groene wal drie (tijdelijke) schoolgebouwen gesitueerd. Ondanks deze veranderingen ten opzichte van het oorspronkelijke plan levert de groene rand van het 'Balkon' een belangrijke bijdrage aan het leesbaar maken van de onderliggende landschappelijke structuur. De bomenstructuur benadrukt de groene randen van het plangebied: zij benadrukken het gekromde verloop van de watergang en de lange lijnen van de fietsroute (Passiebloemweg) en de Landschapsbaan. De ruimte tussen de gebouwen/plein en grondwal maakt onderdeel uit van de groene inrichting van het Balkon.



Het Balkon met aan de westzijde de scholenlocatie en aan de oostzijde de woningen

3.3 Beschrijving van de bestaande functies in het plangebied

Op het meest westelijk deel van het Balkon, waar eerder twee woonclusters bedacht waren, zijn uiteindelijk drie tijdelijke schoolgebouwen geplaatst plus een parkeerterrein. Deze gebouwen staan min of meer in een groot cluster rond een gedeelde buitenruimte gegroepeerd. Twee van de drie gebouwen volgen de richting van het onderliggende slagenlandschap en bestaan uit twee lagen. Beide schoolgebouwen bieden elk ruimte aan 12 klaslokalen. Eén gebouw volgt de richting van het water (grens rivierkom en stroomrug) en bestaat uit één laag met 7 klaslokalen.

Aan de Passiebloemweg is een parkeerterrein gekomen met een inrit aan de Passiebloemweg en een uitrit direct op de Landschapsbaan. Tussen het gebouwencluster en de Landschapsbaan ligt een grondwal als restant van het oorspronkelijke concept van het Balkon, die ter plekke van het parkeerterrein is ingekort waardoor het beeld minder sterk is. De grens tussen schoolterrein en openbaar gebied wordt vormgegeven door middel van een halfhoog donker hekwerk. Binnen dit hekwerk liggen aan de kant van het fietspad twee fietsparkeerterreinen.

3.4 Conclusie

Op dit moment staan op de locatie drie tijdelijke schoolgebouwen. Deze tijdelijke gebouwen worden gesloopt en vervangen door twee nieuwbouw scholen.

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

4.1 Projectbeschrijving

4.1.1 Programma

Met dit plan worden twee scholen mogelijk gemaakt. De westelijke school mag maximaal 12 meter hoog worden (3 bouwlagen) en de oostelijke school deels 12 meter en deels 8 meter hoog. Het westelijk gelegen bouwvlak heeft een oppervlakte van 1.313 m^2 en het oostelijk gelegen bouwvlak een oppervlakte van 1.201 m^2.



Impressie van de nieuwbouw scholen

4.1.2 Stedenbouwkundig plan

Op de locatie komen twee schoolgebouwen, met bijbehorende pleinruimte, fietsparkeren en autoparkeren (voor leerkrachten en het halen en brengen van kinderen). Het programma is ingepast in het stedenbouwkundig concept van het Balkon, waarbij het programma wordt omringd door een continue groene wal.

Beide scholen worden op afstand van de Landschapslaan gesitueerd. Daarnaast liggen de scholen uit elkaar. Zo zijn zij goed als zelfstandige scholen herkenbaar en zichtbaar gelegen aan de omliggende wegen Landschapsbaan, Passiebloemweg en Rivierkom. Beide gebouwen zijn bouwmassa's van maximaal 12 meter en 3 bouwlagen hoog, waarbij er sprake is van een hoogte accent of architectonisch accent aan de zijde van de Landschapsbaan, wat bijdraagt aan de herkenbaarheid en zichtbaarheid van beide scholen. De scholen zijn qua bouwmassa familie van elkaar, met platte daken en een strakke opzet en hebben een alzijdige oriëntatie en vriendelijke uitstraling zowel aan de zijde van het plein als aan de zijde van de singel. De bebouwing is afwijkend van de bebouwing in omliggende woongebieden om het bijzondere karakter van bouwen op het Balkon te benadrukken.

In het middengebied liggen de schoolpleinen van beide scholen en de parkeervoorziening. Beide scholen hebben hun entree aan dit middengebied, goed bereikbaar vanaf zowel het parkeerterrein als de hoofd langzaamverkeersroute. De scholen hebben via het plein en de inrichting daarvan een relatie met de groene wal die de locatie aan de Landschapsbaan zijde omsluit. Dit kan letterlijk zijn doordat het plein deels op de wal ligt of door een groene inrichting van het plein, aansluitend aan de wal. Rondom het cluster van scholen, pleinen en parkeren is ruimte voor groen.

4.2 Verkeer en openbare ruimte

4.2.1 Verkeer

Kader
Het is van belang dat de bestaande wegen de extra verkeersgeneratie die de nieuwe ontwikkeling met zich meebrengt zonder problemen kunnen afwikkelen.

Plangebied
Op basis van de CROW-rekentool is voor de locatie Passiebloemweg theoretisch de huidige en toekomstige verkeersgeneratie bij nieuwbouw berekend. In maart 2020 genereerden de (les)lokalen op de locatie Passiebloemweg van peutercentrum Speelleertuin, De Twaalfruiter en OBS Vleuterweide samen circa 520 motorvoertuigen per etmaal (260 motorvoertuigen (mvt) in en 260 mvt uit) aan verkeersbewegingen. In de nieuwe situatie (hiervoor is gerekend met de leerlingenaantallen van 1 oktober 2022) genereren Jenaplanschool Zonnewereld en OBS Vleuterweide samen op deze locatie circa 562 motorvoertuigen per etmaal aan verkeersbewegingen. Een toename van 46 mvt/etmaal kan goed opgevangen worden op de Landschapsbaan en aansluitende wegen.

Verkeersgeneratie, kortparkeren
Zie hieronder de tabel van de verkeersgeneratie voor kortparkeren. Dit zullen voornamelijk ouders zijn. Die geven per dag dan 4 (2x heen en terug) verkeersbewegingen.

Aantal leerlingen per 1 oktober 2022	**Verkeersgeneratie**
De Zonnewereld groep 1 t/m 3: 184 x 30% (laagste % leerlingen met de auto) x 4	221 motorvoertuigen per etmaal
OBS Vleuterweide groep 1 t/m 3: 183 x 30% (laagste % leerlingen met de auto) x 4	220 motorvoertuigen per etmaal
Totaal groep 1 t/m 3	*441 motorvoertuigen per etmaal*
De Zonnewereld groep 4 t/m 8: 275 x 5% (laagste % leerlingen met de auto) x 4	55 motorvoertuigen per etmaal
OBS Vleuterweide groep 4 t/m 8: 158 x 5% (laagste % leerlingen met de auto) x 4	32 motorvoertuigen per etmaal
Totaal groep 4 t/m 8	87 motorvoertuigen per etmaal
Totaal verkeersgeneratie van ouders van beide scholen groep 1 t/m 8 (afgerond)	**528 motorvoertuigenper etmaal**

Tabel verkeersgeneratie kortparkeren

Verkeersgeneratie, langparkeren
Wanneer er wordt gerekend met de minimale parkeernorm is de parkeernorm voor langparkeren voor beide scholen 17 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen worden voornamelijk gebruikt door leraren en overige medewerkers. Voor deze groep is de verkeersgeneratie dan 2x de parkeernorm (17 x 2 = 34 motorvoertuigen).

De totale verkeersgeneratie (kortparkeren en langparkeren) van beide scholen groep 1 t/m 8 (afgerond) is 34 + 528 = 562 motorvoertuigen per etmaal.

Ontsluiting
De huidige schoollocatie wordt voor fietsers en voetgangers ontsloten via een route parallel aan de Middelwetering. Zowel de fietsers als de voetgangers hebben een vrijliggend fiets- of voetpad. Dit verandert niet in de nieuwe situatie. Daarnaast ligt er nog een fiets- en voetpad langs de Passiebloemweg naar de Landschapsbaan. Doordat de huidige inrit naar het parkeerterrein ter hoogte van de Passiebloemweg verdwijnt, hoeven de auto's niet meer het fiets- en voetpad evenwijdig aan de Passiebloemweg over te steken. Er komt een nieuwe in- en uitrit vanuit de Landschapsbaan. Vanuit verkeerskundig oogpunt is het gewenst om de in- en uitgang van de parkeerplaats op de Landschapsbaan te situeren. Hierdoor worden conflicten tussen gemotoriseerd- en langzaam verkeer en opstoppingen op de Passiebloemweg voorkomen. In de huidige situatie is al sprake van een uitrit van het parkeerterrein op de Landschapsbaan. Het combineren met een inrit vanaf de Landschapsbaan gaat niet of slechts beperkt ten koste van de doorstroming op de Landschapsbaan, uitgaande van het principe 'rechtsaf in / rechtsaf uit'. Immers het rechtsafslaande verkeer vanaf de Landschapsbaan kan vrij inrijden zonder conflicten met overige verkeersstromen of -deelnemers. In de ochtendspits voegt het uitgaand verkeer rechtsaf in op de minst drukke rijrichting op de Landschapsbaan. In de middagperiode gaan de scholen uit vóór de avondspits en is sprake van een minder druk verkeersbeeld op de Landschapsbaan.

Autoverkeer op de Landschapsbaan komend vanaf de rotonde Rivierkom moet bij een volledige ontsluiting via de Landschapsbaan een u-beweging maken op het kruispunt met de Passiebloemweg

om het parkeerterrein van de scholencluster te bereiken. Hierdoor wordt op dit kruispunt de fiets-/voetgangersoversteek over de Landschapsbaan twee keer gekruist door dit verkeer en is het ook geen logische verkeersbeweging voor het overige verkeer op dit kruispunt. Daarom is het gewenst om ten westen van het kruispunt met de Passiebloemweg een doorsteek in de middenberm van de Landschapsbaan te maken voor autoverkeer uit westelijke richting naar het parkeerterrein van de scholencluster (zie hiervoor ook bijlage 2).

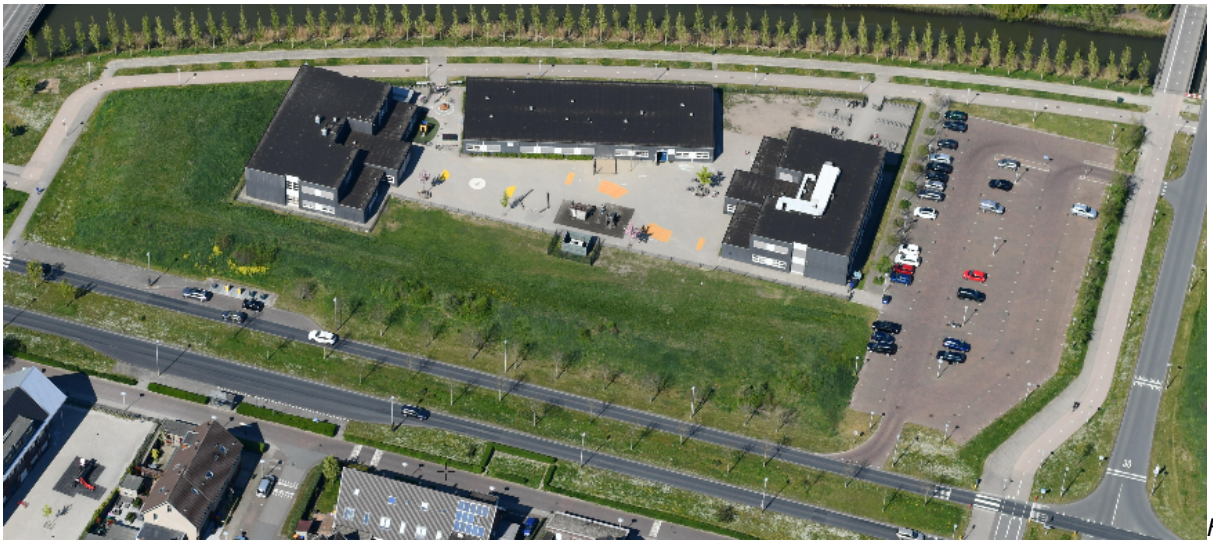


Voorstel ontsluiting scholen Passiebloemweg (Bron: rapport SWECO van 18 maart 2020)

Conclusie
Vanuit verkeersoogpunt bestaan er voor de ontwikkeling geen belemmeringen.

4.2.2 Openbare ruimte en groen

Aan de noordzijde loopt het plangebied tot aan de Middelwetering. De Middelwetering wordt begeleid door een bomenrij met daarnaast een vrij liggend voetpad en een vrij liggend fietspad. Het voetpad en het fietspad worden van elkaar gescheiden door een grasberm. Deze situatie blijft zo behouden. Aan de oostzijde loopt het plangebied tot aan de Passiebloemweg. Aan de zuidzijde loopt het plangebied tot aan de Landschapsbaan en aan de westzijde tot aan de Rivierkom. Het groen van het grondlichaam dat samen met het groen aan de oostzijde van de Passiebloemweg het Balkon vormt, is een belangrijk landschappelijk element dat behouden wordt en deels versterkt. Het parkeerterrein wordt vanaf de Landschapsbaan ontsloten door een opening in de wal, die zo smal mogelijk gehouden wordt. Aan de zijde van de Passiebloemweg wordt de wal zo ver mogelijk tot aan het fietspad doorgezet en liever nog de hoek omgezet. De binnenkant van de wal loopt door tot op of over het plein. Het groen in de directe omgeving van het plangebied bestaat uit stadsbomen als onderdeel van de verschillende hoofd (fiets-) routes. Met de inrichting van de openbare omgeving wordt zoveel mogelijk aangesloten bij het groene karakter van de omgeving.


Het plangebied inclusief de openbare ruimte

4.2.3 Parkeren

Kader
Elke bouwontwikkeling kent een bepaalde parkeerbehoefte die berekend moet worden. Daarbij is de Nota Stallen en Parkeren, vastgesteld op 22 maart 2013 door de gemeenteraad, inclusief het addendum Nota parkeernota fiets en auto dat door de gemeenteraad op 28 maart 2019 is vastgesteld leidend.

In de nota staan normen om het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen te bepalen per gebruiksfunctie in een bepaalde zone. De locatie ligt in zone C1 (suburbaan). Binnen dit gebied gelden voor de functie basisonderwijs de volgende parkeernormen voor auto's:

- minimale parkeernorm: 0,5 parkeerplek per leslokaal;
- maximale parkeernorm: 1,0 parkeerplek per leslokaal.

Het aandeel van bezoek is 0%, exclusief Kiss & Ride.

Voor fietsparkeren geldt op basis van de Nota Stallen en Parkeren voor basisschool medewerkers een fietsparkeernorm van 0,6 per 10 leerlingen. Voor bezoekers van de basisschool geldt een fietsparkeernorm van 6,5 fietsparkeerplekken per 10 leerlingen.

De gemeente Utrecht hanteert een beleid om het lopen en gebruik van de fiets te stimuleren en de automobiliteit terug te dringen. Eén van de instrumenten hiervoor is het hanteren van minimale parkeernormen. In lijn met het gemeentelijk beleid past voor het lang parkeren het hanteren van de minimale parkeernorm van 0,5 parkeerplaatsen per leslokaal. Hierbij wordt opgemerkt dat op basis van de parkeertellingen op de huidige schoollocatie Passiebloemweg de parkeernorm voor langparkeerders (schoolpersoneel) dichterbij de maximumnorm van 1,0 parkeerplaats per leslokaal ligt dan bij de minimumnorm van 0,5 parkeerplaats per leslokaal. Met behulp van de CROW-publicatie 182 is voor beide scholen de parkeerbehoefte van het kort parkeren berekend.

Plangebied

Autoparkeren, lang parkeren
De Nota Stallen en Parkeren gaat voor het langparkeren uit van een parkeernorm per leslokaal. Uitgangspunt van het berekenen van het langparkeren is de prognose van het leerlingenaantal van wanneer de nieuwbouwscholen open gaan (dit is waarschijnlijk 2022/2023). Op basis hiervan heeft OBS Vleuterweide recht op 14 groepen/leslokalen en Jenaplanschool De Zonnewereld recht op 19 groepen/leslokalen. Wanneer er wordt gerekend met de minimale parkeernorm is de parkeernorm voor langparkeren voor beide scholen 17 parkeerplaatsen.

Aantal leslokalen	**Parkeernorm**
De Zonnewereld: 19	9,5
OBS Vleuterweide: 14	7
Totaal (afgerond):	17

Overzicht langparkeren

Autoparkeren, kort parkeren
De theoretische parkeerbehoefte (zie ook bijlage 1) van de beide scholen voor het kort parkeren (brengen/ halen kinderen) is berekend met behulp van de methodiek van CROW-publicatie 182 op

basis van de prognoses van de leerlingaantallen in het uitgangsjaar 2022. Omdat bij basisscholen ouders/verzorgers de kinderen meestal naar binnen brengen, wordt er geen Kiss & Ride strook gemaakt, maar worden dit parkeerplaatsen voor kort parkeren.

Aantal leerlingen per 1 oktober 2022	**Parkeerboefte CROW-publicatie 182**
De Zonnewereld groep 1 t/m 3: 184 x 30% (laagste % leerlingen met de auto) x 0,5 x 0,75	20,70
OBS Vleuterweide groep 1 t/m 3: 183 x 30% (laagste % leerlingen met de auto) x 0,5 x 0,75	20,59
Totaal groep 1 t/m 3	*41,29*
De Zonnewereld groep 4 t/m 8: 275 x 5% (laagste % leerlingen met de auto) x 0,25 x 0,85	2,92
OBS Vleuterweide groep 4 t/m 8: 158 x 5% (laagste % leerlingen met de auto) x 0,25 x 0,85	1,67
Totaal groep 4 t/m 8	*4,59*
Totaal kort parkeren beide scholen groep 1 t/m 8 (afgerond)	**46 parkeerplaatsen**

Overzicht kortparkeren

Op basis van bovenstaande wordt er voor kort parkeren uitgegaan van een totaal van 46 parkeerplaatsen (uitgaande van de minimale parkeernorm). Als we rekening houden met de verschillende aanvangstijden van de scholen komen we op een andere parkeerbehoefte uit. Jenaplanschool De Zonnewereld kent een aanvangstijd van 8.15 uur en O.B.S. Vleuterweide een aanvangstijd van 8.30 uur. Er vanuit gaande dat ouders maximaal 15 minuten de school bezoeken is de parkeerbehoefte van de school met de hoogste parkeerbehoefte maatgevend. Daarmee is de parkeerbehoefte van de Zonnewereld maatgevend. Dat betekent dat voor kort parkeren 20,70 + 2,92 = 24 parkeerplaatsen nodig zijn.

Op basis van bovenstaande wordt er uitgegaan (uitgangsjaar 2022) van een totaal van 41 parkeerplaatsen (dit is lang- en kort parkeren, gebaseerd op de minimale normen).

Het aantal benodigde parkeerplaatsen van 41 is hiermee lager dan het aantal parkeerplaatsen in de huidige situatie (102 parkeerplaatsen) op het parkeerterrein van de locatie Passiebloemweg. De 41 parkeerplaatsen zijn niet voldoende om in de huidige getelde gezamenlijke parkeerbehoefte van de beide scholen te voorzien. Het is daarom noodzakelijk dat de scholen verschillende aanvangstijden blijven hanteren en scholen inzetten op het verminderen van het autogebruik voor het brengen en halen van de schoolkinderen. De scholen zullen bij de verhuizing naar deze locatie dan ook actief beleid moeten gaan voeren om ouders/verzorgers en eigen personeel te verleiden om lopend of met de fiets naar school te komen om zo het aantal parkeerders te beperken. Hierbij helpt ook dat sprake is van een dalende trend van de leerlingaantallen op beide scholen.

Omdat er in de directe omgeving van de locatie geen uitwijkmogelijkheid is (bijvoorbeeld naar een omliggende wijk) om te parkeren is het belangrijk om wel voldoende parkeergelegenheid binnen het plangebied te hebben.

Fietsparkeren
Voor het uitgangsjaar 2022 heeft OBS Vleuterweide 341 leerlingen. Dit betekent dat er voor de medewerkers van de basisschool 20 fietsparkeerplaatsen beschikbaar moeten zijn en voor de bezoekers (leerlingen en ouders/verzorgers) van de basisschool 222 fietsparkeerplaatsen.

Jenaplanschool De Zonnewereld heeft in 2022 459 leerlingen. Er moeten voor medewerkers van de basisschool 28 fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd en voor de bezoekers 298 fietsparkeerplaatsen. De fietsparkeerplaatsen moeten op eigen terrein worden neergezet en 5% van de benodigde fietsparkeerplekken moet gebruikt kunnen worden voor grotere en zwaardere tweewielers die niet in een normaal rek passen. Daarnaast worden voorzieningen voor elektrische fietsen aangebracht.

Aantal leerlingen	**Aantal fietsparkeerplaatsen medewerkers**	**Aantal fietsparkeerplaatsen leerlingen**
OBS Vleuterweide: 341	(341/10) x 0,6 = 20,46	(341/10) x 6,5 = 221,65
De Zonnewereld: 459	(459/10) x 0,6 = 27,54	(459/10) x 6,5 = 298,35
Totaal (afgerond)	48	520

Conclusie
De parkeerbehoefte van de ontwikkeling voor zowel auto's als fietsen kan binnen het plangebied worden opgelost.

Hoofdstuk 5 Onderzoek en randvoorwaarden

5.1 Inleiding

In toenemende mate wordt de milieukwaliteit van belang bij de ontwikkeling van functies in het landelijk en stedelijk gebied. Het milieubeleid heeft zich in de loop van enkele decennia ontwikkeld tot een complexe materie, die er in de praktijk toe leidt dat bij ruimtelijke ontwikkelingen met verschillende milieuaspecten rekening moet worden gehouden. In dit hoofdstuk is een overzicht gegeven van de relevante (milieu)aspecten in het plangebied en de diverse onderzoeken die zijn uitgevoerd.

5.2 Milieueffectrapportage

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 over deze plannen en besluiten.

Het maken van een milieueffectrapport is verplicht bij de voorbereiding plannen en besluiten, die activiteiten mogelijk maken welke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben.

In onderdeel C van de bijlagen bij het Besluit m.e.r. wordt aangegeven welke activiteiten altijd m.e.r.-plichtig zijn. Bij de activiteiten die in lijst D van die bijlage genoemd worden moet beoordeeld worden of de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Uit deze m.e.r.-beoordeling kan de conclusie volgen dat er een m.e.r. moet worden opgesteld.

Plangebied

De in het plan opgenomen activiteiten vallen onder categorie D11.2 (aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject) zoals deze is opgenomen in onderdeel D van de bijlagen bij het Besluit m.e.r. Voor deze activiteit is in het Besluit m.e.r. een drempelwaarde opgenomen van een projectgebied van 100 hectare. Het plan blijft onder deze drempelwaarde en overschrijdt deze niet. Op grond van artikel 2, lid 5, sub b, van het Besluit m.e.r. moet echter ook in 'overige gevallen' bekeken worden of sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen (de vormvrije m.e.r.-beoordeling). Op basis van deze vormvrije m.e.r.-beoordeling neemt de gemeente een besluit om voor het project wel of geen mer-procedure te volgen voor het project voordat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage wordt gelegd.

Om te beoordelen of sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen is een vormvrije m.e.r.-beoordeling (aanmeldnotitie) opgesteld. In deze vormvrije m.e.r.-beoordeling is de conclusie dat geen sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen en er daarom geen aanleiding is om een m.e.r.-procedure te doorlopen. De gemeente heeft dan ook op 6 oktober 2020 besloten om voor dit plan geen m.e.r.-procedure toe te passen.

De aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling is opgenomen in bijlage 3. De vormvrije m.e.r.-beoordeling is opgenomen in bijlage 4.

Conclusie

De ontwikkeling veroorzaakt geen belangrijke nadelige milieugevolgen. Het opstellen van een milieueffectrapportage is dan ook niet noodzakelijk.

5.3 Bedrijven en milieuzonering

Kader

Vanwege een goede ruimtelijke ordening wordt gekeken naar de milieu-invloed van bedrijven en andere functies op het plangebied. Daarbij gaat het om geur, geluid, stofhinder of gevaar. Daarnaast wordt bekeken welke invloed scholen op de omgeving hebben. Of een beoordeling nodig is hangt af van de afstand tot gevoelige functies zoals woningen. Voor deze 'richtafstanden' wordt gebruik gemaakt van de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'.

Plansituatie

Op basis van de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' wordt voor dit plangebied uitgegaan van de typering 'rustige woonomgeving'. Het plangebied ligt niet in de nabijheid of invloedssfeer van een bedrijf met hinder in de vorm van geur, geluid, stofhinder of geluid.

Van belang voor dit plan zijn de situering van de speelpleinen bij de basisscholen ten opzichte van de omliggende woningen. Vanuit de VNG-systematiek van Bedrijven en Milieuzonering geldt een aan te houden afstand van een school(plein) tot aan woningen van 30 meter. Hieraan wordt in dit plan voldaan. Dit betekent dat hier sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Conclusie
Vanuit bedrijven en milieuzonering zijn er geen beperkingen voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

5.4 Geluidhinder

Kader
Geluid beïnvloedt vaak de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. De belangrijkste geluidsbronnen die van belang zijn voor de ruimtelijke ordening 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 geluidhinder "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:

- bestemmen van gronden voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen;
- bestemmen van gronden voor aanleg van nieuwe (gezoneerde) wegen (niet bij woonerven of wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/u geldt);
- reconstructie van wegen;
- 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 wanneer 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). In de geluidnota Utrecht is echter aangegeven dat voor de uitleggebieden, zoals Leidsche Rijn, voor wegverkeer een maximale waarde geldt van 58 dB.

De gemeente Utrecht zet zich in voor een leefbare woonsituatie, juist op locaties met een hogere geluidsbelasting. Deze leefbaarheid wordt bewerkstelligd door voorwaarden te verbinden aan het verlenen van hogere waarden. De voorwaarden leggen de initiatiefnemer of de beheerder een inspanning op voor een leefbare woonomgeving als compensatie voor het bouwen in een lawaaiige situatie. Dit wordt planologisch verankerd via de hogere waarde beschikking en de planregels in het bestemmingsplan.

In de Geluidnota Utrecht zijn enkel randvoorwaarden opgenomen voor het bestemmen van nieuwe woningen. De Geluidnota Utrecht stelt geen voorwaarden aan scholen. Hierdoor is er bij deze specifieke situatie, nu het gaat om scholen, geen gemeentelijk geluidsbeleid van toepassing.

Wegen met een snelheid van 30 km/uur worden in het kader van de Wet geluidhinder niet meegenomen. Maar in het kader van een goede ruimtelijke ordening worden akoestisch relevante wegen wel onderzocht. Dit geldt in dit geval voor de Passiebloemweg. Bij de afweging of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening wordt aangesloten bij de kader- en normstelling uit de Wet geluidhinder.

Plansituatie
Het plangebied ligt alleen binnen de invloedssfeer (wettelijke zones) van de Landschapsbaan-Rivierkom en de Veldhuizerweg. De geluidbelasting door de Landschapsbaan-Rivierkom overschrijdt de voorkeursgrenswaarde en bedraagt maximaal 54 dB (zie bijlage 5 voor het akoestisch onderzoek). Een hogere waardenbesluit is nodig. Door de Veldhuizerweg wordt de voorkeurswaarde van 48 dB niet overschreden. Dit komt mede door de aanwezigheid van stil wegdek op deze weg, afscherming door een grondlichaam en de afstand. Dit past binnen de afwegingskaders van de Wet geluidhinder (Wgh).

Ook de geluidbelasting door de Passiebloemweg is met 55 dB (zonder aftrek artikel 110g Wgh) betrekkelijk laag. De gecumuleerde geluidbelasting is daarbij maximaal 59 dB welke lager is dan de maximale ontheffingswaarde voor binnenstedelijk wegverkeer in uitleggebieden van 63 dB (komt overeen met 58 zonder aftrek artikel 110g Wgh) en kan vanuit gezondheidsperspectief als acceptabel worden beschouwd. Omdat dit een 30 km/u weg is hoeft hiervoor geen hogere waarden besluit te worden verleend.

Conclusie
Het plangebied van het onderzochte project ligt binnen de vanuit de Wet geluidhinder relevante geluidszones van de Landschapsbaan – Rivierkom en de Veldhuizerweg. Uit het geluidsonderzoek volgt dat de geluidsbelasting door de Landschapsbaan – Rivierkom de voorkeursgrenswaarde overschrijdt. De geluidsbelasting bedraagt maximaal 54 dB. De gecumuleerde geluidsbelasting blijft binnen de maximaal te ontheffen waarde voor binnenstedelijk wegverkeer. Ook vanuit gezondheidsperspectief is deze geluidsbelasting acceptabel.

Voor dit plan moet, parallel aan de ruimtelijke procedure, een hogere waarde procedure voor de Landschapsbaan – Rivierkom worden doorlopen.

5.5 Externe veiligheid

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 bestemmingsplannen de relaties tussen deze activiteiten en hun omgeving conform wet- en regelgeving verantwoord en vastgelegd. Daartoe moeten in de eerste plaats risicobronnen geïnventariseerd worden. Vervolgens wordt een toets uitgevoerd aan de betreffende wet- en regelgeving.

De normen en richtlijnen zijn onder andere vastgelegd in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt; voor transport over wegen, spoorwegen en vaarwegen). Het Bevt geeft antwoord op vragen hoe om te gaan met ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van transportroutes. In het Bevt staan twee soorten risico's beschreven waarop normen en richtlijnen van toepassing zijn. Het betreft het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Naast risiconormeringen kent het Bevt tevens een extra afstandsbepaling, het zogenaamde plasbrandaandachtsgebied. Voor bebouwing binnen deze zone gelden extra bouwkundige eisen.

Plansituatie
In en direct rond het plangebied is een inventarisatie gedaan naar risicoveroorzakende activiteiten. Het plangebied ligt op circa 330 meter afstand van enkele hogedruk aardgastransportleidingen (zie rode onderbroken strepen in onderstaand kaartje, ontleend aan de Nederlandse Risicokaart. Vanwege de grote afstand zijn de leidingen niet van invloed op de planlocatie. Ook overige risicobronnen (zoals de A12 en risicobedrijven) liggen allen op te grote afstand (circa 1 km of meer) om van invloed te zijn op het plangebied.



In rood hogedruk aardgastransportleidingen (Bron: Risicokaart)

Conclusie
Externe veiligheid vormt geen belemmering voor het plangebied, waarmee voor dit aspect voldaan wordt aan een goede ruimtelijke ordening.

5.6 Luchtkwaliteit

Kader
Luchtkwaliteit heeft betrekking op luchtverontreiniging door gasvormige stoffen en verontreiniging van de lucht met stof, door met name verkeer. De luchtkwaliteit beïnvloedt in belangrijke mate de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Wegverkeer is samen met de hoge achtergrondconcentratie in Utrecht, in belangrijke mate van invloed op de luchtkwaliteit. In november 2007 is de wijziging van de Wet milieubeheer met betrekking tot luchtkwaliteit in werking getreden. Deze wetswijziging staat bekend als de "Wet luchtkwaliteit". Deze wet vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. Op basis van deze wet, opgenomen in artikel 5.16 lid 1 Wet milieubeheer, moet bij de gemeente bij het vaststellen van een bestemmingsplan dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, rekening houden met de effecten op de luchtkwaliteit.

Plansituatie
Dit bestemmingsplan maakt het bouwen van twee scholen voor primair onderwijs mogelijk. In de afweging voor het kiezen van deze locatie spelen verschillende belangen, zoals de verkeersveiligheid, faseerbaarheid en gezondheid.

Om tot een integrale afweging te komen is o.a. onderzoek gedaan vanuit die diverse belangen. Het onderzoek naar de luchtkwaliteit is volgens de voorschriften die hiervoor gelden in wet- en regelgeving uitgevoerd. Dat komt neer op onderzoek naar het al dan niet overschrijden van de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Deze grenswaarden worden niet overschreden.

Vanuit de nota Volksgezondheid 'Gezondheid voor iedereen' wordt o.a. als uitgangspunt voor een goede luchtkwaliteit de afstand tot drukke wegen gehanteerd (in dit geval 50 meter). Aanvankelijk bleek de ontwikkeling voor een deel te dicht op de Landschapsbaan te liggen en daarmee was de locatie, vanuit de nota Volksgezondheid in principe niet geschikt voor primair basisonderwijs.

Aangezien de nota Volksgezondheid een uitzondering maakt voor bestaande functies en er geen alternatieve locatie beschikbaar is, is gezocht naar een optimalere invulling van het plangebied met een aantal aanvullende maatregelen. In dit plan wordt één school buiten de 50 meter grens en één school gedeeltelijk binnen de 50 meter mogelijk gemaakt. De volgende maatregelen moeten worden getroffen:

- Zoveel mogelijk de niet primaire functies zoals docentenkamer, bergingen en speellokaal binnen de 50 meter zone van de Landschapsbaan situeren.
- Filters toepassen en de inlaat van de lucht aanzuiging aan de schone zijde van het gebouw positioneren.
- Het schoolbestuur moet er op toezien dat de filters goed worden onderhouden en tijdig vervangen.
- Het beperken van te openen ramen binnen de 50 meter zone van de Landschapsbaan.

Conclusie
Daarmee zijn er geen belemmeringen meer vanuit luchtkwaliteit en volksgezondheid om het bestemmingsplan vast te stellen.

5.7 Bodem

5.7.1 Bodemkwaliteit

Kader
Bij het bestemmingsplan wordt getoetst of de bodemkwaliteit geschikt is of geschikt gemaakt kan worden voor de geplande functies. Het gemeentelijk bodembeleid gaat uit van de volgende algemene uitgangspunten uit de Wet bodembescherming:

- Nieuwe bodemverontreiniging moet worden voorkomen en als er toch bodemverontreiniging ontstaat, moet de bodem direct worden gesaneerd. Een geval van bodemverontreiniging waarbij de verontreiniging geheel of grotendeels na 1987 is ontstaan, is een 'nieuw' geval. Deze zorgplicht houdt in dat nieuwe gevallen van bodemverontreiniging zoveel mogelijk ongedaan moeten worden gemaakt.
- Overige gevallen van ernstige bodemverontreiniging moeten binnen een bepaalde termijn worden gesaneerd als er ook sprake is van risico's. Het gaat daarbij om humane of milieuhygiënische risico's en om risico's voor verspreiding van de verontreiniging. De sanering gebeurt ten minste functiegericht en kosteneffectief.
- Nieuwbouw op of graafwerkzaamheden in een geval van ernstige bodemverontreiniging zijn ongeacht de risico's niet toegestaan zonder saneringsmaatregelen, via een melding of een

vergunning.
- Hergebruik van (schone of licht verontreinigde) grond kan bij onverdachte terreinen plaatsvinden op basis van de bodemkwaliteitskaart en het bodembeheerplan.

Bij een aanvraag van een omgevingsvergunning moet een bodemonderzoek conform de NEN 5740 worden verricht. Op basis van dit onderzoek wordt beoordeeld of de locatie geschikt is voor de geplande functie of dat er nog een nader onderzoek of een bodemsanering noodzakelijk is, voordat de locatie geschikt is voor de geplande functie. Als er voor de bouwwerkzaamheden een grondwateronttrekking nodig is, moet gekeken worden of nabij gelegen grondwaterverontreinigingen hierdoor kunnen verplaatsen, waarbij een saneringsvergunning aangevraagd of melding (eventueel op grond van gebiedsgerichte aanpak Utrecht) gedaan moet worden.

Plansituatie
In het verleden heeft het gebied een agrarische bestemming gehad, waarbij in de omgeving kassen aanwezig waren. Verdachte activiteiten die geleid kunnen hebben tot bodemverontreiniging zijn niet bekend. In en rond het plangebied zijn geen gevallen van ernstige bodemverontreiniging bekend.

Ter plaatse van het plangebied is, na het bouwrijp maken van de VINEX locatie, in 2007 een verkennend bodemonderzoek verricht (Grontmij, 13/99076336, 29-3-2007, zie bijlage 7). De resultaten van dat onderzoek vormden indertijd geen belemmering voor de bouw van (tijdelijke) scholen. Waarschijnlijk is de kwaliteit van de bodem niet veranderd. Toch moet er voorafgaand aan de bouw en na de sloop, een bodemonderzoek worden uitgevoerd. Het uitvoeren van een bodemonderzoek zal een randvoorwaarde zijn voor het verlenen van een omgevingsvergunning.

Het terrein bevindt zich in de schone zone van het Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer en buiten de boringsvrije zones van drinkwaterwinningen De Meern en Leidsche Rijn. Dit betekent dat er, voor zover bekend, geen sprake is van omvangrijke grondwaterverontreinigingen, die eventuele grondwateronttrekkingen of bemalingen beïnvloeden. Voor bodemenergie of boringen geldt geen dieptebeperking. Bij hergebruik van grond gelden de (toepassings)eisen uit de Nota bodembeheer 2017-2027 en voor het plangebied is dit kwaliteit landbouw/natuur.

Voor het gebied geldt geen archeologische verwachting (wit). Het gebied is grotendeels zeer gevoelig voor zettingen (rood). Alleen de zuidoostelijk hoek is minder gevoelig (groen).

Conclusie
De bodemkwaliteit levert geen belemmeringen om dit bestemmingsplan vast te stellen. Bij de aanvraag om omgevingsvergunning zal nog wel een bodemonderzoek worden geëist. Dit onderzoek kan na de sloop van de gebouwen worden uitgevoerd.

5.8 Natuurbescherming

Kader
Op grond van de Wet natuurbescherming moeten initiatiefnemers onderzoek doen naar de effecten van hun activiteiten op beschermde dier- en plantensoorten en beschermde gebieden. Bij het vaststellen van (wijzigingen in) een bestemmingsplan moet van tevoren duidelijk zijn dat de Wet natuurbescherming niet in de weg staat aan de uitvoering van het plan. Daarnaast moet worden gekeken naar de regels in de Provinciale Omgevingsvisie en de Interim Omgevingsverordening.

Beschermde dier- en plantensoorten
Voorafgaand aan de vaststelling van een bestemmingsplan moet er worden onderzocht:

1. of er beschermde soorten voorkomen in het plangebied;
2. of er verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming worden overtreden;
3. of er vrijstellingen gelden of dat er een ontheffing nodig is.

Als er een ontheffing nodig is, moet aannemelijk zijn dat deze verleend zal worden. Daarnaast moet er duidelijkheid zijn over eventuele ontheffingsvoorwaarden en het treffen van mitigerende maatregelen.

Nota 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/omgevingsvisie/groen/2018-Nota-Utrechtse-Soortenlijst.pdf

Beschermde gebieden

Natura 2000-gebieden
Bij het opstellen van een bestemmingsplan wordt door middel van een zogenaamde 'voortoets' bekeken of een passende beoordeling van dat plan moet worden gemaakt. Een passende beoordeling moet worden gemaakt als de waarschijnlijkheid of het risico bestaat dat het plan significante gevolgen heeft voor een of meerdere Natura 2000-gebieden (al dan niet in combinatie met andere plannen of projecten).

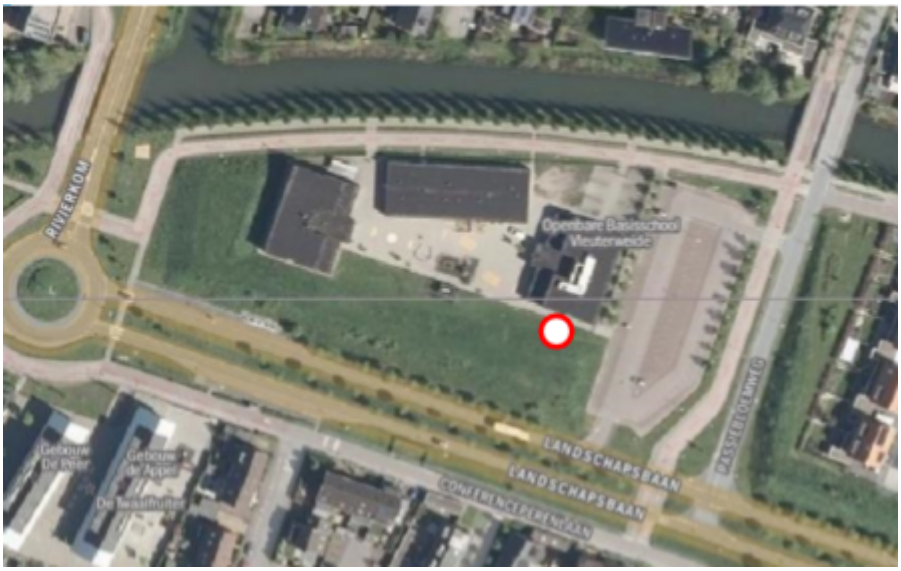
Het bestemmingsplan kan in beginsel alleen worden vastgesteld als er zekerheid bestaat dat de natuurlijke kenmerken van het betreffende gebied niet worden aangetast. Als er een passende beoordeling nodig is, geldt er ook een plan-merplicht (artikel 7.2a Wet milieubeheer (Wm)).

Als het plan een herhaling of voortzetting is van een plan of project waarvoor al eerder een passende beoordeling is gemaakt, hoeft er niet opnieuw een passende beoordeling te worden gemaakt (voor zover deze redelijkerwijs geen nieuwe gegevens of inzichten kan opleveren over de significante gevolgen ervan).

Nationaal Natuur Netwerk (v.m. EHS) en Groene Contour
In de Interim Omgevingsverordening zijn regels vastgelegd waar (afwijkingen) van bestemmingsplannen aan moeten voldoen.

Plangebied
Beschermde dier- en plantsoorten
Er zijn bij de gemeente bekende gegevens geraadpleegd, waaronder de Nationale databank flora en fauna (NDFF) dd. 28-01-2020 (binnen de plangrenzen), de gemeentelijke verblijfplaatsendatabase en de Natuurwaardenkaart van de gemeente Utrecht. Er heeft geen veldbezoek plaats gevonden. Gezien de aard van de tijdelijke bebouwing en het open terrein is door foto’s voldoende beeld verkregen voor een inschatting van potentiele natuurwaarden.

Planten
Er zijn geen groeiplaatsen van wettelijk beschermde planten bekend uit het plangebied. Wel is het voorkomen van een plantensoort van de Utrechtse soortenlijst in het plangebied bekend. Het betreft een groeiplaats van de veldlathyrus (bron: NDFF 2018). Hiervoor geldt dat inzichtelijk gemaakt moet worden dat er na de herinrichting voldoende leefgebied wordt gecreëerd waar deze plant zich weer kan vestigen. Voor de start van de werkzaamheden kan deze worden verplant naar een geschikte plek in de directe omgeving (bijvoorbeeld berm Landschapsbaan). De vindplaats bevindt zich direct ten zuiden van het meest oostelijke gebouw).



Vindplaats verdlathyrus (bron: NDFF)

Vogels
Er zijn geen verblijfplaatsen aanwezig van vogels waarvan het nest jaarrond beschermd is. Voor gebouwbewonende soorten als de gierzwaluw en de huismus wordt het gebouw ongeschikt geacht als nestlocatie. In de directe omgeving van het plangebied (de wijk ten zuiden van de Landschapsbaan) zijn verblijfplaatsen van de huismus bekend (Natuurwaardenkaart). Mogelijk zijn er in het plangebied wel (nesten van) algemene broedvogels aanwezig. Hier moet in opgaande beplanting en bomen rekening mee worden gehouden. Dit kan door de werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren of na een controle op nesten van algemene broedvogels of voorafgaand aan het broedseizoen de (sloop-) werkzaamheden uit te voeren en de opgaande beplanting te verwijderen

Vleermuizen
Er zijn geen verblijfplaatsen van vleermuizen bekend uit het plangebied. Boven de watergang grenzend aan de noordzijde van het plangebied zijn waarnemingen bekend van foeragerende gewone dwergvleermuizen (NDFF). Effecten op foeragerende vleermuizen kunnen worden voorkomen door de watergang en de beplanting langs de oevers te behouden en deze elementen te ontzien van kunstmatige verlichting tijdens en na de bouwwerkzaamheden. In de directe omgeving zijn verblijfplaatsen van de gewone dwergvleermuis bekend (Natuurwaardenkaart).

De tijdelijke panden lijken geen potentieel geschikte plekken voor verblijfplaatsen van vleermuizen te herbergen. Echter, aangezien het voorliggend advies niet voldoet aan het daarvoor vastgestelde Vleermuisprotocol 2017, kunnen verblijfplaatsen van vleermuizen binnen het plangebied niet met zekerheid worden uitgesloten.

Grondgebonden zoogdieren
Er zijn geen waarnemingen van beschermde grondgebonden zoogdieren bekend uit het plangebied. De ruigte en opgaande beplanting binnen het plangebied is geschikt als (onderdeel van het) leefgebied voor grondgebonden zoogdieren als egels en diverse muizensoorten. Voor algemene grondgebonden zoogdieren geldt dat er tijdens de uitvoering van de werkzaamheden maatregelen genomen moeten worden om het doden van de dieren zo veel mogelijk te voorkomen (zorgplicht). Een voorbeeld hiervan is het hanteren van één vaste werkrichting bij het verwijderen van de vegetatie, waardoor de dieren de kans krijgen voor de werkzaamheden uit te vluchten.

Van de overige soortgroepen zijn geen waarnemingen van (wettelijk of beleidsmatig) beschermde soorten (Wnb en Utrechtse soortenlijst) bekend uit het plangebied en deze worden gezien de aanwezige biotoop en bebouwing niet verwacht.

Gebiedsgerichte ontheffing
Aangezien het uitgevoerde onderzoek niet voldoet aan het daarvoor vastgestelde Vleermuizenprotocol 2017 kunnen verblijfplaatsen van vleermuizen niet met zekerheid worden uitgesloten. Voor de sloop van de bestaande schoolgebouwen wordt daarom aangesloten bij de gebiedsgerichte ontheffing diervriendelijk bouwen. Om gebruik te maken van de gebiedsgerichte ontheffing Diervriendelijk Bouwen (RVO-besluit d.d. 21 april 2017 met kenmerk FF/75C/2016/0400.toek.zh), dienen in het ontwerp van de nieuwbouw per schoolgebouw de volgende maatregelen te worden opgenomen:

- minimaal 2 ingebouwde groepsvleermuisverblijfsplaatsen;
- minimaal 6 ingebouwde en geschakelde paarverblijfsplaatsen voor vleermuizen;
- minimaal 10 ingebouwde huismusnestkasten, in combinatie met een haag, wintergroene struiken of een groene gevel.

Dit zijn minimale aantallen. Het toepassen van meer verblijfsplaatsen heeft de voorkeur. Afstemming en detaillering van de locatie en type verblijfplaatsen moet in overleg met een ecoloog van de gemeente worden bepaald. Via een ‘formulier diervriendelijk bouwen’ worden de afspraken over de definitieve maatregelen vastgelegd.

Om te kunnen werken onder de gebiedsgerichte ontheffing Diervriendelijk Bouwen (RVO-besluit d.d. 21 april 2017 met kenmerk FF/75C/2016/0400.toek.zh) moeten de werkzaamheden worden uitgevoerd volgens het protocol Diervriendelijk verbouwen en slopen, zoals aangeduid in het Soortmanagementplan Diervriendelijk bouwen. Dit houdt in dat bij verschillende stappen van de sloop gecontroleerd wordt of er geen dieren in het gebouw aanwezig zijn. Als er gierzwaluwen, huismussen of vleermuizen gevonden worden bij de sloop is het noodzakelijk om direct een ecoloog te benaderen om verstoring van dieren te voorkomen en het vervolg te bepalen. Dit moet voor de uitvoering bij zowel de opdrachtgever al de aannemer bekend te zijn en te worden gehanteerd.

Hieronder zijn een aantal veel voorkomende aandachtpunten benoemd:

Bouwconstructie:	**Letten op:**

Boeiborden/delen/plaatmateriaal tegen de gevel	Hierachter kunnen zich vleermuizen verschuilen. De planken of platen in delen verwijderen en controleren of er geen vleermuizen verscholen zitten. Als er een vleermuis zit of wegvliegt, de werkzaamheden staken en een ecoloog raadplegen over het vervolg.
Spouwmuren met open stootvoegen	In de spouwmuur kunnen zich vleermuizen verschuilen. Het buitenspouwblad in delen verwijderen en controleren of er geen vleermuizen verscholen zitten. Als er een vleermuis zit of wegvliegt, de werkzaamheden staken en een ecoloog raadplegen over het vervolg.
Ruimtes met een verlaagd plafond (zowel binnen als buiten)	Als er een verbinding met buiten is (hoeft maar een opening van 1 cm breed/hoog te zijn) dan zouden zich vleermuizen kunnen verschuilen. Het plafond of de zijmuur/koof in delen verwijderen en controleren of er geen vleermuizen verscholen zitten. Als er een vleermuis zit of wegvliegt de werkzaamheden staken en een ecoloog raadplegen over het vervolg.
Dakrand, dakgoot	In kieren en holtes onder de dakrand, en onder de dakgoot kunnen huismussen of gierzwaluwen broeden. Vliegen er gierzwaluwen laag (en gierend) in de directe omgeving van het gebouw wees dan alert op nestplaatsen. Wees alert op nesten onder de dakgoot wanneer er een huismus in de directe omgeving van de werkzaamheden wordt gesignaleerd. Kruipt er een gierzwaluw of huismus uit een opening van het te slopen gebouw kruipen of worden er eieren gevonden (maakt niet uit van welke vogel, behalve de kip), dan moeten de werkzaamheden worden gestaakt en een ecoloog worden geraadpleegd over het vervolg.

Beschermde gebieden
Er is getoetst in hoeverre de in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen beschermde gebieden beïnvloedt of daar negatieve effecten op heeft.

Natura 2000
Het plangebied ligt niet binnen Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura-2000 gebied is Oostelijke Vechtplassen, dat op ongeveer 7,5 kilometer afstand van het plangebied ligt. Uit een berekening met de AERIUS tool blijkt dat de stikstofbijdrage 0,0 mol/hectare is (zie bijlage 8), zowel in de gebruiksfase als in de bouwfase. Dit betekent dat er geen vervolgonderzoek nodig is. Het advies is om bij de selectie van de aannemer voor de te bouwen scholen de verplichting op te nemen om minimaal Stage IV mobiele werktuigen te gebruiken om de emissie naar de directe omgeving te beperken.

Natuur Netwerk Nederland (NNN)
Het plangebied maakt geen onderdeel uit van het Natuur Netwerk Nederland (NNN). Directe effecten of het NNN zijn uit te sluiten en het toetsingskader van het NNN is niet van toepassing.

Groenstructuur
Het plangebied maakt onderdeel uit van de stedelijke groenstructuur. Hiervoor geldt dat bestaande elementen van de stedelijke groenstructuur en de hoofdbomenstructuur worden beschermd. Vermengen van het stedelijk groen met andere stedelijke functies is in principe mogelijk. Voorwaarde hiervoor is dat het groene karakter, de kwaliteiten en het gebruik van het groen worden behouden of verbeterd.

Voor groen is van belang dat bepaalde groenelementen in het plangebied, zoals de bomenrij langs de wetering en de grondwal langs de Landschapsbaan, onderdeel uitmaken van de stedelijke groenstructuur. Dat betekent dat deze groenstructuur gehandhaafd moet blijven of gecompenseerd en als dit mogelijk is versterkt moet worden. Daarnaast wordt verwezen naar de bomenparagraaf in 5.9.



Globale aanduiding plangebied in rood in de stedelijke groenstructuur

Conclusie
Natuurbescherming vormt geen belemmering om dit bestemmingsplan vast te stellen. Er wordt gebruik gemaakt van de gebiedsgerichte ontheffing Diervriendelijk Bouwen. Om hier gebruik van te kunnen maken moeten in het ontwerp van de nieuwbouw per schoolgebouw minimaal de volgende maatregelen opgenomen worden:

- minimaal 2 ingebouwde groepsvleermuisverblijfsplaatsen;
- minimaal 6 ingebouwde en geschakelde paarverblijfsplaatsen voor vleermuizen;
- minimaal 10 ingebouwde huismusnestkasten, in combinatie met een haag, wintergroene struiken of een groene gevel.

Dit wordt via een voorwaardelijke verplichting afgedwongen. Daarnaast moeten de werkzaamheden worden uitgevoerd volgens het protocol Diervriendelijk verbouwen en slopen, zoals aangeduid in het Soortmanagementplan Diervriendelijk bouwen.

Van belang is dat de groenstructuur gecompenseerd en indien mogelijk versterkt wordt. Binnen het plangebied bevindt zich een groeiplaats van de veldlathyrus, die onderdeel uitmaakt van de Utrechtse soortenlijst. Deze plant wordt voor de start van de werkzaamheden in de buurt verplant.

5.9 Bomen

Kader
Op grond van de gemeentelijke Nota bomenbeleid moeten bestemmingsplannen voorzien zijn van een bomenparagraaf.



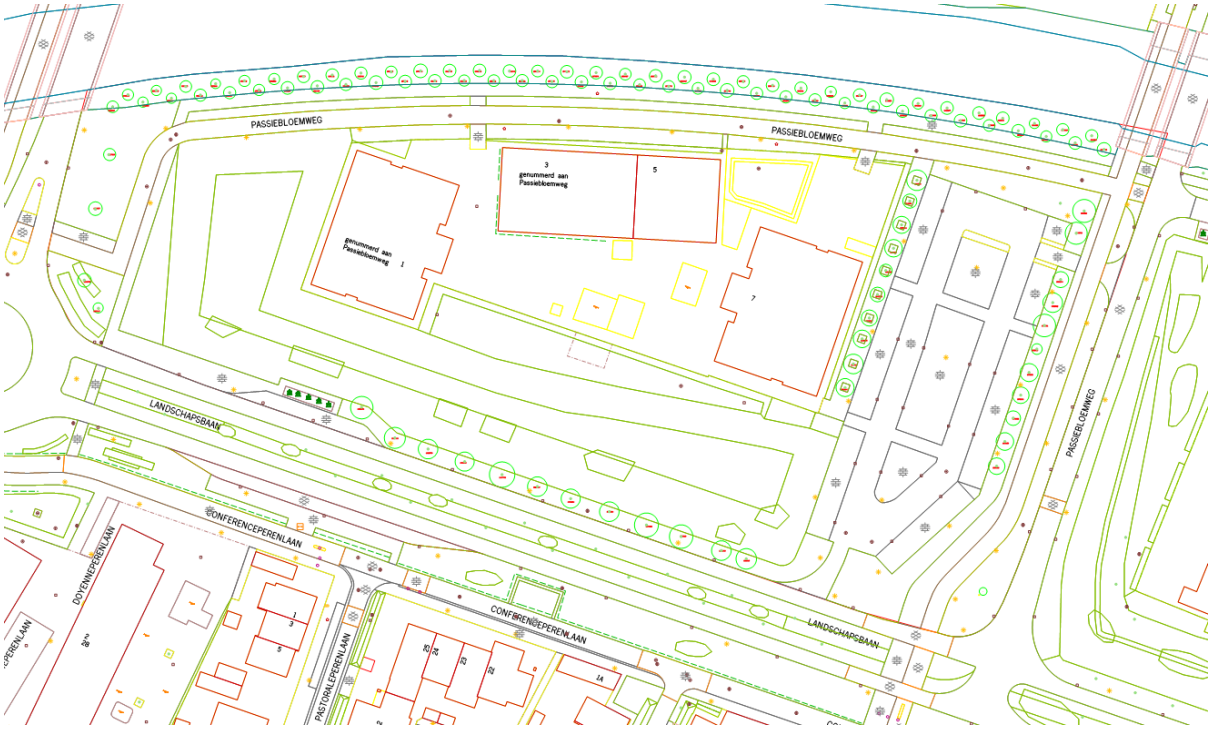
Plangebied met blauwe pijlen om bomenrijen aan te wijzen

Plangebied
Voor het plangebied is een bomeninventarisatie uitgevoerd (zie bijlagen 9 en 10). Hieruit blijkt dat er 107 bomen in het plangebied staan. Het gaat om de volgende bomensoorten: Noorse esdoorn, es, Hollandse iep, grauwe of zwarte els en kleinbladige linde. De conditie van 3 bomen is voldoende en die van de overige bomen goed. Het uitgangspunt van de ontwikkeling is dat zoveel mogelijk bomen

behouden blijven. Toch kunnen niet alle bomen blijven staan.

In de huidige situatie staan er 10 bomen (met boomnummers 1869040, 1964342, 1875384, 1892122, 1996210, 1892763, 1971756, 2013875, 1857014 en 2011554) tussen het parkeerterrein en de oostelijk gelegen school (zie de aanduiding van de rij met de blauwe pijlen). Wanneer al deze bomen blijven staan, beperkt dit de inrichting van het schoolplein. Daarnaast bevinden zich twee bomen (met boomnummers 1892122 en 1996210) voor de beoogde ingang, waardoor deze niet behouden kunnen blijven. Welke bomen gekapt zullen worden zal worden bepaald op basis van het inrichtingsplan wat nog niet gereed is. De 10 bomen zijn niet verplantbaar, vanwege de boomsoort specifieke beperkingen. De bomen die gekapt moeten worden, zullen binnen het plangebied gecompenseerd worden.

Enkele bomen moeten plaats maken voor de in- en uitrit die van en naar de Landschapsbaan wordt gemaakt. Voor deze bomen geldt ook dat deze niet verplant kunnen worden, vanwege boomsoort specifieke beperkingen. Ook deze bomen zullen binnen het plangebied worden gecompenseerd. De wens voor een ontsluiting voor auto's direct van en naar de Landschapsbaan was groot bij een aantal omwonenden. Dit kwam naar voren tijdens de inloopavond.



Kaart behorende bij de bomeninventarisatie met de locatie van de bomen binnen het plangebied

Conclusie
Niet alle bomen kunnen binnen het plangebied behouden blijven, maar het merendeel kan blijven staan. Voor de bomen die gekapt moeten worden, geldt dat er meer belang aan een bruikbaar schoolplein en toegankelijke school wordt gehecht dan aan behoud van de bestaande en relatief kleine bomen. De te kappen bomen zijn niet verplantbaar. Bomen die voor de nieuwbouw en/of de in- en uitrit gekapt moeten worden, zullen -ook als dit niet omgevingsvergunningplichtige bomen zijn- worden gecompenseerd binnen het plangebied. Hier is binnen het plangebied ruimte voor.

5.10 Water

Kader
Door ruimtelijke ontwikkelingen kan het functioneren van het watersysteem onder druk komen te staan. Het doel van de 'Watertoets' is het waarborgen van water gerelateerd beleid en water gerelateerde beheeraspecten door ruimtelijke ontwikkelingen vroegtijdig en evenwichtig te toetsen aan de relevante ruimtelijke plannen en besluiten van Rijk, provincies en gemeenten.

Ruimtelijke plannen moeten wettelijk voorzien zijn van een 'Waterparagraaf', een ruimtelijke onderbouwing van de huidige en toekomstige waterhuishoudkundige situatie. Met de watertoets worden de waterhuishoudkundige gevolgen van plannen vroegtijdig inzichtelijk gemaakt, de afwegingen expliciet en toetsbaar vastgelegd en in het wateradvies van de waterbeheerders

opgenomen.

Door afstemming met de waterbeheerder wordt voorkomen dat door een ruimtelijke ontwikkeling de kansen voor de waterhuishouding niet worden benut en de bedreigingen niet worden herkend. Door de bestaande (geo)hydrologische situatie en randvoorwaarden, de geplande ontwikkeling en de ruimtelijke consequenties ten aanzien van de waterhuishouding te analyseren, kan het streven naar een duurzaam en robuust watersysteem tijdig in het ontwerpproces worden geïntegreerd.

Plansituatie

Oppervlaktewater

Oppervlaktewateren zijn in eigendom van het HDSR. Zij zijn verantwoordelijk voor het functionele kwantiteits- en kwaliteitsbeheer van deze watergangen. Binnen het plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig. Net buiten het plangebied, aan de noordzijde, ligt wel een primaire watergang, die ligt in een peilvak met een vast peil van NAP-1,05 m. Deze watergang is in bestemmingsplan 'Vleuterweide, Vleuten' als 'Water' bestemd. Het bestaande oppervlaktewater wordt niet aangepast.

Grondwater

Het langjarige grondwaterregime in de diepere ondergrond wordt gereguleerd door de grondwaterstroming in het eerste watervoerend pakket (1e WVP). De gemeente Utrecht beschikt sinds 1962 over een peilbuizenmeetnet. Sinds 2002 worden de grondwaterstanden automatisch opgeslagen door dataloggers die tweemaal per dag het grondwaterpeil registreren.

De gemiddelde, langjarige stijghoogte van het 1e WVP zijn afgeleid uit de dichtstbijzijnde peilbuizen en vastgelegd in de 'Grondwatercontourkaart gemeente Utrecht' (juli- 2019). Op basis van deze kaart wordt voor het plangebied de volgende gemiddelde stijghoogten en seizoens-variatie verondersteld:

1. droge periode, gemiddelde lage grondwaterstand (GLG) = NAP -1,0 m en NAP-0,9 m;
2. gemiddeld periode, gemiddelde grondwaterstand (GGG) = NAP -0,8 m;
3. natte periode, gemiddelde hoge grondwaterstand (GHG) = NAP -0,6 m en NAP-0,5 m.

De grondwaterstroming in het plangebied is van oost naar west en varieert in natte perioden.

De momentane, freatische grondwaterstand is afhankelijk van het neerslagverloop, de bodemopbouw en de aard en omvang van afwatering- en ontwateringsvoorzieningen. Slecht doorlatende lagen als klei en veen belemmeren de interactie met het 1WVP en kunnen een lokale schijngrondwaterstand creëren. Bodemonderzoek dient uit te wijzen wat de lokale bodemgesteldheid is en wat de consequenties hiervoor zijn voor de freatische grondwaterstand en de toepasbaarheid van IT-riolen en wadi's.

De drooglegging, het verschil tussen maaiveld en streefpeil, moet in lijn met de norm van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden minimaal 1,0 m zijn. De ontwateringsdiepte, het hoogteverschil tussen maaiveld en de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG), moet conform de norm van de gemeente Utrecht minimaal 0,7 m bedragen. Het peil van het maaiveld is minimaal NAP+1,20 m (parkeerplaats) zodat de gemiddelde ontwateringsdiepte in het plangebied +1,20 m NAP – -0,50 m (GHG) = 1,7 m NAP is. Deze voldoet in de huidige situatie aan de gestelde norm.

Het plangebied maakt geen deel uit van een waterwingebied. Er gelden dan ook geen specifieke maatregelen voor de bescherming van drinkwater, behalve de voor iedereen geldende bijzondere zorgplicht (artikel 4 van de Provinciale Milieuverordening 2013).

Riolering

In de huidige situatie wordt het afvalwater vanuit de gebouwen geloosd op het vuilwaterstelsel in de Passiebloemweg. Het hemelwater van de gebouwen en verhard oppervlak wordt op het omliggend groen geloosd. Drains voeren het water af naar het oppervlaktewater. Uitzondering hierop is het parkeerterrein. Het water hiervan wordt naar het onderliggend IT-riool afgewaterd en stort over naar het hemelwaterstelsel in de Landschapsbaan.

In de toekomstige situatie blijft het afvalwater geloosd worden op het vuilwaterriool in de Passiebloemweg. Het hemelwater wordt ook in de plansituatie grotendeels op eigen terrein verwerkt zoals nu ook het geval is

Klimaatadaptatie

Naast buien van 80 mm in één uur zijn de toenemende droogte en hitte en mogelijke overstromingen vanuit de Lek potentiële gevolgen van klimaatverandering. De effecten zijn hier echter minder groot dan die op de bebouwde zones in Utrecht. Deels door het open karakter van het gebied en deels omdat het hoger ligt dan de omgeving. Juist omdat de effecten van klimaatverandering hier minder zijn zou dit gebied een deel van de oplossing kunnen zijn voor het aangelegen bebouwde gebied.

Compensatiemaatregelen

Vanwege de toename van verhard oppervlak in de nieuwe situatie zullen er compensatiemaatregelen uitgevoerd moeten worden. Bij het berekenen van de watercompensatie volgens de KEUR is de minimale ontwerp voorwaarde 45 mm berging per m^2 toename verhard oppervlak. Als de compensatie uitgevoerd wordt in oppervlaktewater, dan gaat het om 15% van de toe te voegen verharding. De gemeente gaat daarnaast uit van minimaal 90% afvangen en infiltreren van de jaarlijkse neerslag voor de klimaatadaptatie, maar wel over het totaal afvoerend oppervlak in de huidige situatie. Een overzicht van de afvoerende oppervlakken in de huidige en toekomstige situatie wordt weergegeven in onderstaande tabel.

type	bestaand	nieuw	toename	compensatie in m3	
oppervlak	m2	m2	m2	versneld afstroming	klimaatadaptatie
dak	2067	2410	343	15	31
plein	2388	2963	575	26	36
parkeren	2861	3368	507	23	43
totaal	**7316**	**8741**	**1425**	**64**	**110**

Oppervlak in bestaande en toekomstige situatie

Binnen het plangebied moet minimaal 174 m^3 aan waterberging voor infiltratie worden gecreëerd. Dit kan bijvoorbeeld door in het plangebied een wadi aan te leggen. De intentie is daarnaast om 50% van de daken als groene sedum daken uit te voeren. De parkeerplaatsen worden voorzien van waterpasserende verharding. Dit zijn ook compensatiemaatregelen (zie voor een nadere onderbouwing bijlage 11).

Conclusie
De voorgenomen toekomstige ontwikkeling heeft geen negatief effect op de waterhuishouding, mits er vanwege de toename van verhard oppervlak compensatiemaatregelen uitgevoerd worden van minimaal 174 m^3. Binnen het plangebied is ruimte om compensatiemaatregelen te treffen.

5.11 Archeologie

Kader

Wettelijk kader
In 1992 heeft Nederland het Europese Verdrag van Malta ondertekend en in 1998 geratificeerd. Doel van dit verdrag is een betere bescherming van het Europese archeologische erfgoed door een structurele inpassing van de archeologie in ruimtelijke ordeningstrajecten. Eén van de belangrijkste uitgangspunten van het Verdrag van Malta is dat archeologische waarden zoveel mogelijk in situ in de bodem bewaard dienen te blijven. Alleen als behoud in situ niet mogelijk is, wordt overgegaan tot behoud van de archeologische informatie ex situ, door middel van opgraven en bewaren in depot. Een ander uitgangspunt is dat het onderzoek naar de aanwezigheid van archeologische waarden in een zo vroeg mogelijk stadium dient plaats te vinden, zodat hiermee bij de planontwikkeling rekening gehouden kan worden. Een derde uitgangspunt is het 'de verstoorder betaalt principe'. Alle kosten die samenhangen met archeologisch onderzoek dienen worden betaald door de initiatiefnemer van de geplande bodemingrepen. Ten slotte richt het Verdrag van Malta zich tevens op een toename van kennis, herkenbaarheid en beleefbaarheid van het archeologische erfgoed.

De Erfgoedwet heeft betrekking op archeologie op het land en onder water. Samen met de toekomstige Omgevingswet maakt de Erfgoedwet een integrale bescherming van ons cultureel erfgoed mogelijk. Op grond van Hoofdstuk 9 Overgangsrecht blijft artikel 38a van de Monumentenwet 1988 van toepassing tot inwerkingtreding van de Omgevingswet. Artikel 38a schrijft voor dat in een bestemmingsplan rekening moet worden gehouden met in de grond te aanwezige dan wel te verwachten archeologische resten.

Verordening en bestemmingsplan
De gemeente Utrecht heeft ervoor gekozen ter bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen een verordening op te stellen voor het hele grondgebied van de gemeente. In de verordening op de archeologische monumentenzorg is een vergunningenstelsel opgenomen ter bescherming van het archeologische erfgoed, waarmee de wettelijk vereiste bescherming kan worden geboden. In bestemmingsplannen wordt verwezen naar de verordening en een regel opgenomen (dubbelbestemming Waarde - Archeologie). In deze dubbelbestemming is opgenomen dat de voor Waarde- archeologie aangewezen gronden mede zijn bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachtingen. Met deze specifieke gebruiksregel wordt geregeld dat onder een met het bestemmingsplan strijdig gebruik in ieder geval wordt begrepen het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg. Door de verordening en de daarbij behorende archeologische waardenkaart is de bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen in de bodem van de gemeente Utrecht gewaarborgd en zijn verstoringen van de bodem vanaf een op de archeologische waardenkaart aangegeven oppervlakte en diepte vergunningplichtig.

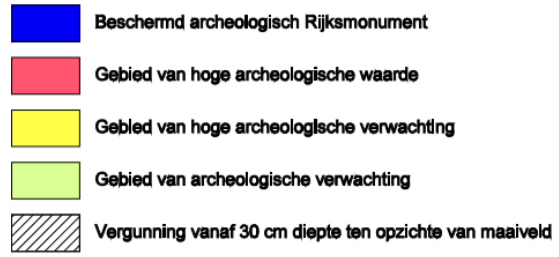
Gemeentelijke archeologische waardenkaart
De Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht ligt ten grondslag aan de verordening op de archeologische Monumentenzorg. Deze waardenkaart is geënt op de Indicatieve Kaart Archeologische Waarde (IKAW) van de provincie en op de kennis en ervaring opgedaan in tientallen jaren archeologisch onderzoek in de stad. Hij geeft inzicht in de ligging van beschermde archeologische rijksmonumenten, gebieden van hoge archeologische waarde, gebieden van hoge archeologische verwachting en gebieden van archeologische verwachting en bij welk te verstoren oppervlakte en diepte een vergunningsplicht geldt. In de op de waardenkaart aangeduide gebieden waar een vergunningplicht geldt zal van toekomstige initiatiefnemers tot bodemverstorende activiteiten een inspanning vereist worden om resten uit het verleden op te laten sporen en zo nodig veilig te stellen.

Beschermde archeologische rijksmonumenten worden op grond van de Erfgoedwet beschermd. Op grond van Hoofdstuk 9 Overgangsrecht blijven paragraaf 2 en 3 van hoofdstuk II van de Monumentenwet 1988 van toepassing tot inwerkingtreding van de Omgevingswet. Hierin staat dat aantasting van de beschermde archeologische monumenten niet is toegestaan. Voor wijziging, sloop of verwijdering van een archeologisch Rijksmonument moet een vergunning worden aangevraagd waarop de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed beslist.

Gebieden van hoge archeologische waarde (rood) zijn gebieden waarvan bekend is dat er archeologische waarden zijn, maar die niet beschermd zijn als archeologisch rijks- of gemeentelijk monument. Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 50 m^2 en dieper dan 50 cm. Gebieden van hoge archeologische verwachting (geel) zijn zones waar op grond van eerder uitgevoerd archeologisch onderzoek dan wel op basis van historisch geografisch onderzoek archeologische waarden te verwachten zijn (er wordt een middelhoge tot hoge dichtheid aan archeologische vondsten of sporen verwacht). Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 100 m^2 en dieper dan 50 cm. Bij gebieden met een archeologische verwachting (groen) zijn de verwachtingen lager (er wordt een middelhoge dichtheid aan archeologische vondsten of sporen verwacht). Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 1000 m^2 en dieper dan 50 cm. Daarnaast zijn op de kaart witte gebieden aangewezen. Voor deze zones geldt geen verwachting en geen vergunningstelsel.

Plangebied
Alleen de zuidrand van het plangebied, het deel tussen de Landschapsbaan en de grondwal, valt binnen de groene zone van de archeologische waardenkaart van de gemeente Utrecht. In de groene zone wordt een middelhoge dichtheid aan archeologische vondsten of sporen verwacht. Voor deze gebieden geldt de gemeentelijke Verordening op de Archeologische Monumentenzorg. Dat betekent dat alleen bij bodemingrepen in de groene zone langs de Landschapsbaan met een omvang boven de 100 m² en dieper dan 50 cm een archeologievergunning nodig is. De rest van het plangebied, het deel waar de nieuwbouw gaat plaatsvinden, ligt in de witte zone. Voor de witte zone geldt geen verwachting en geen vergunningstelsel.





Oppervlakte te verstoren	Hoge archeologische waarde	Hoge archeologische verwachting	Archeologische verwachting	Geen verwachting
50 - 100m2	Vergunning	Geen vergunning	Geen vergunning	Geen vergunning
100 - 1000 m2	Vergunning	Vergunning	Geen vergunning	Geen vergunning
> 1000 m2	Vergunning	Vergunning	Vergunning	Geen vergunning

Uitsnede plangebied en legenda van archeologische waardenkaart

Conclusie
Archeologie vormt geen belemmering om dit bestemmingsplan vast te stellen, omdat er op de locatie waar de nieuwbouw komt geen archeologische verwachting is.

5.12 Kabels en leidingen

Kader
Aanwezige kabels en leidingen in het plangebied worden via een Klic-melding inzichtelijk gemaakt. Wanneer het inrichtingsplan wordt opgesteld, zullen deze gegevens hierbij betrokken moeten worden.

Plangebied
Op een kabeltracé van KPN na (7 kabels) is het hele plangebied vrij van doorgaande kabels en of leidingen. Binnen het plangebied ligt alleen een kabeltracé van KPN (7 kabels). Deze kabels vormen niet bij voorbaat een obstakel. De kabels kunnen worden verlegd of er kan voor worden gekozen om de kabeltracés vrij van bebouwing te houden.

De overige kabels en leidingen die aanwezig zijn binnen het plangebied hebben allemaal een relatie met de bestaande bebouwing.

Conclusie
Kabels en leidingen binnen het plangebied vormen geen beperking voor vaststelling van het bestemmingsplan. Er liggen geen hoofdkabels of leidingen in het gebied die moeten worden beschermd via een regeling in het bestemmingsplan.

5.13 Kwaliteit van de leefomgeving

Kader
In het kader van kwaliteit van de leefomgeving wordt door de gemeente in ruimtelijke plannen aandacht gevraagd voor de aspecten zon en schaduw en sociale veiligheid**.**

Plangebied

Sociale veiligheid
Tijdens de inloopavond van 4 juni 2019 vertelden omwonenden dat er nu al overlast wordt ervaren van de huidige parkeerplaats in de late avond en nacht. In het plan ligt de parkeerplaats in het midden en daarmee besloten, waardoor omwonenden verwachten dat de plek nog meer jongeren aantrekt. De wens bestond daarom om de parkeerplaats te verplaatsen en buiten de schooltijden te sluiten.

De parkeerplaats komt tussen de schoolgebouwen in. Bij de inrichting van het terrein wordt wel aandacht geschonken aan het sociale veiligheidsaspect. De toegang vanaf de Landschapsbaan naar het parkeerterrein zal bijvoorbeeld zo worden vormgegeven dat het, indien noodzakelijk vanwege de sociale veiligheid, in de avonduren en het weekend kan worden afgesloten.

Bezonning
De kwaliteit van woningen en (semi-)openbare ruimte kan nadelig worden beïnvloed door schaduw

en het ontbreken van zon. Uitgangspunt voor de nieuw te bouwen scholen is dat schaduwwerking geen onevenredige aantasting van de woonomstandigheden voor de bestaande woningen en percelen oplevert. In dit kader is een bezonningsstudie (zie bijlage 12) uitgevoerd op basis van de maximale planologische ruimte: voor de westelijke school betekent dit drie bouwlagen met een maximale bouwhoogte van 12 meter en voor de oostelijke school deels een maximale bouwhoogte van 12 meter en deels een maximale bouwhoogte van 8 meter. De bezonningsstudie is gemaakt voor de volgende momenten en tijden:

- 21 december om 11.00, 13.00, 15.00, 17.00 en 19.00 uur;
- 21 maart om 11.00, 13.00, 15.00, 17.00 en 19.00 uur;
- 21 juni om 11.00, 13.00, 15.00, 17.00, 19.00, 20.00 en 21.00 uur;
- 21 september 11.00, 13.00, 15.00, 17.00 en 19.00 uur.

De bezonningsstudie laat zien dat een aantal woningen (gelegen aan de Paardenbloemsingel, Vlambloemlaan en Globebloemlaan) aan de overzijde van het water in de periode november - januari schaduw in de tuin en/of woning heeft als gevolg van de nieuwbouw.

Bij de woningen gelegen aan de Passiebloemweg treedt er op 21 juni vanaf circa 20.30 uur schaduwwerking op in de tuinen van nummers 4 t/m 14. Om 21.00 uur liggen de tuinen van de woningen Passiebloemweg 6 t/m 14 in de schaduw (en de tuin van nummer 4 deels in de schaduw). Vanaf dit moment hebben deze tuinen echter ook al schaduwwerking vanwege de verdiepte ligging van de tuinen in de wal. Om 22.00 uur liggen alle tuinen in de schaduw, omdat de zon dan bijna onder is.

Omdat de verslechtering voor de woningen aan de overkant van het water alleen optreden in de winterperiode, wordt de schaduwwerking die veroorzaakt wordt door de nieuwbouw aanvaardbaar geacht. De schaduwwerking voor de woningen aan de Passiebloemweg wordt ook aanvaardbaar geacht, gezien het latere moment op de avond dat de schaduwwerking optreedt en omdat de tuinen ook al schaduw krijgen vanwege de verdiepte ligging van de tuinen in de wal en de haag op de wal.

Conclusie
De aspecten sociale veiligheid en bezonning vormen geen belemmering voor het vaststellen van dit bestemmingsplan.

5.14 Gezondheid

Kader
In Utrecht wordt gewerkt aan gezond stedelijk leven voor iedereen. Gezonde bewoners zijn over het algemeen gelukkiger en hebben meer kansen om zichzelf te ontplooien. Een school is een plek waar veel kinderen vijf dagen in de week zijn. Een gezond binnenklimaat is daarom erg belangrijk. Een slecht binnenmilieu in scholen heeft een negatief effect op de gezondheid, leerprestaties en functioneren. Voor gezond stedelijk leven is het verder belangrijk om het schoolplein en de openbare ruimte groen in te richten met veel ruimte voor spelen en bewegen.

Op 17 oktober 2019 heeft de gemeenteraad unaniem de nota Volksgezondheid 'Gezondheid voor iedereen' aangenomen. Daarin is met betrekking tot nieuwbouw van scholen de volgende tekst opgenomen: We bestemmen geen nieuwbouw van voorzieningen langs drukke wegen voor groepen mensen die extra gevoelig zijn voor luchtverontreiniging (ouderen, mensen met een zwakke gezondheid (luchtweg- of hart/vaataandoening of suikerziekte) en kinderen van 0-18 jaar). Het gaat in de praktijk om scholen, kinderopvang en woon(zorg)voorzieningen. De grens die we daarbij hanteren is dat we nieuwbouw voor deze voorzieningen niet in de eerstelijnsbebouwing realiseren binnen 50 meter van een drukke binnenstedelijke weg (>10.000 motorvoertuigen/etmaal) of binnen 300 meter van een autosnelweg.

Voor bestaande voorzieningen die renovatie, aanbouw of vervangende nieuwbouw nodig hebben, al dan niet met een bestemmingsplanwijziging, onderzoeken we, in goed overleg met de vertegenwoordigers van de voorziening, of er een alternatieve locatie ruimtelijk en binnen de financiële kaders mogelijk is. Ook onderzoeken we of er reguliere maatregelen te treffen zijn om het binnenmilieu te verbeteren.

Plangebied
Een gedeelte van de westelijke schoollocatie ligt binnen 50 meter afstand van de Landschapsbaan (op circa 32 meter). Dit is een drukke weg met meer dan 10.000 motorvoertuigen/etmaal. Binnen dit deel van Vleuterweide is echter geen alternatieve locatie beschikbaar. De scholen worden daarom zo gunstig mogelijk op de beschikbare kavel gesitueerd (zo ver mogelijk van de Landschapsbaan af). Naast gezondheid zijn er echter nog andere belangen, zoals: verkeersveiligheid en faseerbaarheid die bepalen wat de beste plek voor de scholen op de locatie is. Dit heeft geleid tot een voorkeursmodel bestaande uit 2 vrijstaande schoolgebouwen met een gemeenschappelijk

parkeerterrein in het midden. De school aan de oostzijde van de locatie kan dan volledig buiten de 50 meter zone van de Landschapsbaan worden gebouwd. De school aan de westzijde van de locatie ligt gedeeltelijk binnen de 50 meter zone van de Landschapsbaan. Hierbij is als eis meegegeven dat het binnenklimaat van het deel van de school, dat binnen de 50 meter zone ligt, dezelfde kwaliteit krijgt als het gedeelte dat buiten de 50 meter ligt. Hiervoor kunnen onder andere de volgende maatregelen worden genomen:

- Zoveel mogelijk de niet primaire functies zoals docentenkamer, bergingen en speellokaal binnen de 50 meter zone van de Landschapsbaan situeren.
- Filters toepassen en de inlaat van de lucht aanzuiging aan de schone zijde van het gebouw positioneren.
- Het schoolbestuur moet erop toezien dat de filters goed worden onderhouden en tijdig vervangen.
- Het beperken van te openen ramen binnen de 50 meter zone van de Landschapsbaan.

Voor een gezond binnenmilieu in beide schoolgebouwen is minimaal klasse B voor luchtkwaliteit en thermische comfort het uitgangspunt, conform het Programma van Eisen: Frisse Scholen 2015.

Het schoolplein wordt ingezet voor bewegen en spelen, ook wordt er gekeken of een gedeelte van het parkeerterrein, buiten haal- en brengtijden gebruikt kan worden om te spelen. De grondwal blijft groen en er zal in het plangebied ook meer (kwaliteits)groen worden toegevoegd.

Conclusie
Vanuit een gezondheidsperspectief is het belangrijk dat kinderen op een gezonde plek opgroeien en naar school gaan. Vandaar dat het binnenmilieu in scholen goed moet zijn.

Omdat er in het plangebied al scholen aanwezig waren en er geen alternatieve locatie beschikbaar is en het binnenklimaat van het deel van de school, dat binnen de 50 meter zone ligt, dezelfde kwaliteit krijgt als het deel dat er buiten ligt, kan ook de school die binnen 50 meter van de Landschapsbaan vanuit een gezondheidsperspectief mogelijk worden gemaakt. Hierbij is van belang dat ook in dit deel van de school het binnenklimaat minimaal klasse B voor de luchtkwaliteit en het thermische comfort behaald.

5.15 Toegankelijkheid

Kader
Utrecht wil een stad zijn waar iedereen mee kan doen, waar we niemand buitensluiten. Een inclusieve toegankelijke stad. Alle Utrechters, met en zonder beperking, moeten 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. 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.

Plangebied
Gebouwen
Iedereen, met of zonder beperking, kan de gebouwen binnen komen, in de gebouwen doen waarvoor ze zijn bestemd en gebruikmaken van de buitenruimte. Zo kan in een school iedereen de lokalen bereiken, bij de wc komen en bij de gymzaal komen. Kortom, de gebouwen zijn toegankelijk voor mensen met een beperking. Voor het bouwen of grootschalig verbouwen van gemeentelijke openbare gebouwen geldt de Utrecht Standaard Toegankelijk.

Openbare ruimte
Het ontwerp biedt mensen met een lichamelijke, verstandelijke of langdurig psychische beperking de mogelijkheid om veilig deel te nemen aan het verkeer. De openbare ruimte moet zo zijn ingericht dat iedereen, met of zonder beperking er uit de voeten kan. In de Kadernota 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.

Conclusie
De scholen en het gebied er omheen zal voor iedereen toegankelijk gemaakt moeten worden. Inmiddels is het Handboek Openbare Ruimte (HOR) geactualiseerd en vormt dit handboek het toetsingskader voor de inrichting van het openbaar gebied rond het bouwplan. Daarmee wordt geborgd dat het VN-verdrag handicap van toepassing is op deze ontwikkeling.

5.16 Duurzaamheid

Kader

De gemeente stelt hoge duurzaamheidseisen aan de bebouwde omgeving met als doel een gezond stedelijk leven voor iedereen, nu en in de toekomst. Op het gebied van duurzaamheid heeft de gemeente Utrecht bij projectontwikkeling duurzaamheidsambities onderverdeeld op de volgende onderdelen: energie, GPR gebouw, circulair bouwen en klimaatadaptatie. Naast deze specifiek benoemde duurzaamheidsthema's moet rekening gehouden te worden met het thematische beleid zoals opgenomen op https://omgevingsvisie.utrecht.nl.

Energie

De gemeente Utrecht wil zo spoedig mogelijk klimaatneutraal zijn, waaraan alle partijen een relevante bijdrage moeten leveren. Voor bouwprojecten betekent dit energieneutraal of beter te bouwen. Gebruik van aardgas wordt niet toegestaan. Concrete invulling van energieneutraal bouwen wordt uitgelegd in het Utrechts Energieprotocol. Samenvattend komt het neer op het volgende:

Warmte- en koudevraag

De energiebehoefte (BENG 1) wordt zo laag mogelijk gemaakt. Uitgangspunt is daarnaast dat het plan / gebied zelfvoorzienend is in de warmte- en koudevraag van de bebouwing. Dit betekent dat er zo min mogelijk aanspraak wordt gedaan op externe bronnen zoals stadsverwarming. Wanneer het mogelijk is worden warmte- of koudeoverschotten van het gebied ter beschikking gesteld aan derden door de systemen te koppelen. Verder is het van belang dat de eindgebruiker comfort ervaart en geen hoge energielasten heeft.

Gebruiksfunctie	BENG 1 (kWh/m².jaar energiebehoefte)	BENG 2 (KWh/m².jaar fossiele energie)	BENG 3 (% hernieuwbare opwekking)
Onderwijsgebouwen	A_{ls}/A_g = 1,8 » BENG 1 = 190 A_{ls}/A_g > 1,8 » BENG 1 = 190 + 30 * (A_{ls}/A_g -1,8)	= 70	= 40

BENG eisen onderwijsgebouwen

Elektriciteitsvraag

Uitgangspunt is dat de bebouwing jaarlijks evenveel hernieuwbare elektriciteit opwekt om te voorzien in de jaarlijkse energievraag. Dit is de gebouwgebonden energievraag, de gebruikersgebonden energievraag en de openbare ruimte in het gebied. Als het niet mogelijk is om binnen het plangebied voldoende hernieuwbare elektriciteit op te wekken dan mag er buiten het gebied gezocht worden naar opweklocaties om alsnog te voldoen.

Laadpunten elektrische voertuigen

Vanuit de Europese richtlijn voor energieprestatie voor gebouwen is in maart 2020 een gewijzigd Bouwbesluit van kracht geworden. Wordt een gebouw ingrijpend verbouwd of wordt er nieuw gebouwd met meer dan 10 parkeerplaatsen, dan moet er minimaal één oplaadpunt gemaakt worden. Daarnaast moeten er lege mantelbuizen gelegd worden voor minimaal één op de vijf parkeerplaatsen. De gemeente geeft de ontwikkelaar in overweging mee om bij nieuwbouw of grootschalige verbouw voor alle parkeerplekken lege mantelbuizen en/of laadpunten aan te leggen, gezien de huidige snelle ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer. Dit door de vaak (relatief) hoge kosten die gemoeid zijn met installatie achteraf. Via deze mantelbuizen kunnen later nog meer oplaadpunten aangesloten worden.

Integrale duurzaamheid

Het middel GPR Gebouw wordt gebruikt om de duurzaamheid van een ontwerp integraal te toetsen. Dit wordt uitgedrukt via een rapportcijfer op de onderdelen Energie, Milieu, Gezondheid, Gebruikskwaliteit en Toekomstwaarde. Door van deze vijf onderdelen het gemiddelde te nemen wordt het eindcijfer bepaald. Hiervoor moet GPR Gebouw 4.3 worden gebruikt.

Circulair bouwen

In Utrecht is circulair bouwen de norm, zoals gesteld in motie 252 te 2016. Binnen de gemeente Utrecht vullen we circulair bouwen in door op de onderstaande drie fases van de bebouwing te sturen. Op alle drie onderdelen vragen we invulling.

Ingaande materialenstroom

De ingaande materialenstroom wordt getoetst op milieueffecten door deze met een Milieu Prestatie Gebouw (MPG) berekening te berekenen. De MPG maakt een levenscyclusanalyse van de toegepaste materialen en installaties en drukt dat uit in een schaduwprijs per m² bruto vloeroppervlak per jaar. De schaduwprijs is een fictieve prijs die de kosten aangeeft om de milieuschade ongedaan te maken

en is gestoeld op wetenschappelijk onderzoek. Hoe lager de schaduwprijs, hoe beter dus.

Binnen de gemeente Utrecht willen we een schaduwprijs van ten hoogste €0,70/m²bvo.jr en hebben de ambitie deze zo snel mogelijk naar €0,50/m²bvo.jr te brengen. Dit kan o.a. bereikt worden door milieuvriendelijker materialen toe te passen, minder materialen toe te passen of hergebruikte materialen toe te passen.

Volgens het Bouwbesluit hoeft alleen datgene ingevoerd te worden om aan de Bouwbesluiteisen te voldoen (bijv. EPC 0,40). Ook is volgens het Bouwbesluit alleen bij woningen en kantoorgebouwen een MPG berekening vereist. Wij vragen echter een MPG berekening die conform het ontwerp is ingevoerd, ongeacht de gebruiksfunctie.

Aanpasbaarheid in de gebruiksfase
Door zo te ontwerpen dat het gebouw makkelijk aangepast kan worden, wordt de milieubelasting van de aanpassingen verlaagd en de levensduur van het gebouw verlengd. Dit kan bijvoorbeeld door ruimtelijke indeelbaarheid te vergroten of overmaats te ontwerpen. Makkelijk bereikbare installaties zijn belangrijk. Denk ook aan hoe het gebouw in een andere gebruiksfunctie zou functioneren. Indien van toepassing, zou bijvoorbeeld een kantoor gemakkelijk getransformeerd kunnen worden naar woningen.

Herbruikbaarheid na gebruiksfase
Aan het einde van de gebruiksfase wordt een gebouw normaliter gesloopt. Een circulair gebouw wordt gedemonteerd en de vrijgekomen materialen / constructies worden ter beschikking gesteld voor een nieuw bouwproject. Om dit te bewerkstelligen is het ten eerste van belang dat het gebouw zo demontabel mogelijk wordt ontworpen. Ten tweede moeten de vrijkomende materialen herbruikbaar zijn, dus giftige of anderzijds eenmalig bruikbare materialen moeten vermeden worden. Ten derde is het van belang dat de materialen in het gebouw opgeslagen zijn in een paspoort. Dat laatste is van belang omdat zonder kennis van de opgeslagen materialen in het gebouw de waarde ervan verloren gaat.

Klimaatadaptatie en dakenvisie
De klimaatwetenschappen tonen aan dat de aarde opwarmt, dat klimaatpatronen verschuiven en extremen in weer toenemen. Voor Nederland betekent dit dat in de toekomst langere periodes met hoge temperaturen worden verwacht, onderbroken door intensievere regenbuien in vergelijking met hedendaags. Binnen stedelijk gebied leidt dit met name tot uitdagingen op het gebied van voldoende waterberging en het beperken van hittestress in gebouwen en de openbare ruimte.

In het plan wordt een onderbouwing gevraagd op hoe het plan bijdraagt aan voldoende waterberging op eigen terrein en het beperken van hittestress, maar ook het borgen van leefbaarheid voor flora en fauna binnen de gebouwen en in de openbare ruimte. Denk hier bijvoorbeeld aan een groene daken of gevels t.b.v. waterbuffering en beschaduwing en inbouwnestelkasten, maar ook andere ingrepen zijn mogelijk. Richtlijn bij bouwblokken is het realiseren van een buffercapaciteit van 45 mm ten opzichte van het verharde oppervlak, tenzij met een maatwerkberekening wordt aangetoond dat met een afwijkende buffercapaciteit kan worden volstaan. Een extreme bui van 80 mm in één uur moet verwerkt kunnen worden zonder dat er schade optreedt in gebouwen en vitale infrastructuur, zoals nutsvoorzieningen, door instromend regenwater.

Plansituatie
Gasloos bouwen met onderwijsgebouwen is in Utrecht een reeds bewezen vorm voor energievoorziening. De omvang van het project leent zich uitstekend voor slimme energieoplossingen. Daarnaast is vanwege het uitgebreide programma (onderwijslokalen) een kans om circulair te bouwen, waardoor ruimten eenvoudig kunnen worden aangepast aan de behoeften van enig moment.

Conclusie
Het project kan voldoen aan de duurzaamheidsambities van Utrecht.

5.17 Conclusies
Uit dit hoofdstuk volgt dat er geen belemmeringen zijn voor de uitvoerbaarheid van de beoogde ontwikkeling.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Inleiding
Dit bestemmingsplan faciliteert de ontwikkeling van twee scholen in het plangebied Passiebloemweg, Vleuterweide.

Economische uitvoerbaarheid
De Utrechtse vastgoedorganisatie onderwijshuisvesting (UVO) stelt de middelen voor de realisatie van de beide scholen beschikbaar op basis van de voorwaarden uit de beschikking. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid veiliggesteld.

Kostenverhaal
De kosten voor het maken van het bestemmingsplan worden door UVO gedekt. De gemeentelijke kosten voor de begeleiding en toetsing van aanvragen voor vergunningen, worden uit de daarvoor bestemde leges gedekt. De door de gemeente gemaakte kosten die niet worden gedekt uit de reguliere leges worden door UVO gedekt. Hiermee worden alle door de gemeente voor dit initiatief gemaakte kosten verhaald.

Planschade
Naast de kosten voor het maken van het bestemmingsplan moet een inschatting worden gemaakt van het risico van planschade. De gemeente heeft daarom een planschaderisico-inventarisatie laten opstellen. Eventuele kosten van planschade zijn voor rekening van UVO.

Exploitatieplan
Het kostenverhaal is anderszins verzekerd. Daarnaast is er geen noodzaak tot het stellen van eisen aan de fasering dan wel aan de uitvoering. Er zal bij dit bestemmingsplan dan ook géén exploitatieplan worden vastgesteld.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Het plan is aan een aantal instanties (Provincie Utrecht en Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden) toegezonden voor een reactie als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. De Provincie Utrecht heeft per brief van 28 oktober 2020 aangegeven dat zij geen opmerkingen heeft. Het HDSR heeft op 12 november 2020 aangegeven dat het plan al uitgebreid met het waterschap is afgestemd en de opmerkingen zijn verwerkt in de definitieve waterparagraaf. Daarnaast biedt het HDSR kennis aan met betrekking tot klimaatadaptatie om het inrichtingsplan te optimaliseren.

Hoofdstuk 7 Juridische plantoelichting

7.1 Inleiding

Het bestemmingsplan is opgesteld volgens de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2012). Vergelijkbare bestemmingsplannen leiden tot een betere leesbaarheid, raadpleegbaarheid en helderheid voor de gebruiker en draagt zo bij aan een effectiever en efficiëntere dienstverlening.

7.2 Opbouw regels

De opzet van de bestemmingsregels is steeds gelijk:

- bestemmingsomschrijving (met ondergeschikte en nevengeschikte doeleinden);
- bouwregels;
- afwijkingsregels van de bouwregels;
- waar nodig: een bijzondere gebruiksregel, bijvoorbeeld bij wonen een aan-huis-verbonden bedrijf.
- afwijkingsregels van de gebruiksregels.

7.2.1 Het gebruik van het woord of

Wanneer in de regels van dit bestemmingsplan in een opsomming van gevallen het woord 'of' wordt gebruikt, is daaronder mede begrepen de situatie dat meer dan een van de genoemde gevallen zich tegelijk voordoen. Onder 'of' wordt een combinatie van opties niet uitgesloten.

7.3 Nadere toelichting begripsomschrijvingen

Een aantal begripsomschrijvingen vraagt om nadere toelichting.

7.4 Artikelsgewijze toelichting

Op een aantal bestemmingen is in deze paragraaf een nadere toelichting opgenomen.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Groen
De verschillende soorten groenvoorzieningen (met uitzondering van het snippergroen) zijn opgenomen in één bestemming. Een groot deel van het groen heeft alleen een functie als plantsoen of als speelplek. Binnen de bestemming Groen is ook waterbeheer, waterberging en sierwater toegestaan. De kleinere watergangen zijn dan ook niet apart bestemd. Daarnaast mogen er binnen deze bestemming ook voet- en fietspaden worden gerealiseerd.

Binnen het plangebied ligt een grondwal, die is aangelegd vanwege de landschappelijke structuur en tevens een positief effect heeft op het geluidsniveau binnen de bouwvlakken en het omliggende terrein. Daarom is een regel opgenomen dat de grondwal, ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van groen - grondwal' wat de hoogte betreft in stand gehouden moet blijven om een goede ruimtelijke ordening te kunnen blijven waarborgen. Zolang de hoogte van de grondwal in stand blijft, is het wel toegestaan om bijvoorbeeld de grondwal (deels) smaller te maken. Een uitzondering op deze regel vormt de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - ontsluiting en parkeren'. Ter plaatse van deze aanduiding mag de grondwal doorbroken worden voor een in- en uitrit van en naar de Landschapsbaan. Daarnaast mag ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van groen - grondwal uitbreiding' de grondwal in het zuidoosten worden doorgetrokken. Zo kan de grond die vrijkomt bij het maken van de in- en uitrit binnen het plangebied worden gebruikt. Ook kan hierdoor de grondwal worden afgemaakt. De taluds van de grondwal mogen gebruikt worden om te spelen en voor het aanbrengen van speeltoestellen (zoals glijbanen).

Artikel 4 Maatschappelijk
Naast (basis)scholen zijn ook andere instellingen en voorzieningen binnen deze bestemming toegestaan, zoals kinderdagverblijven, buitenschoolse opvang, medische voorzieningen en religieuze instellingen. Wanneer een geluidsgevoelige bestemming binnen deze bestemming wordt veranderd of gerealiseerd moet getoetst worden aan artikel 11.

Een deel van de aanduiding 'specifieke vorm van maatschappelijk - grondwal uitbreiding' ligt binnen

de bestemming Maatschappelijk, zodat hier een toegang (zoals een trap) in of op de grondwal kan worden gebouwd om het gebouw te kunnen betreden.

Vanwege ecologie is een voorwaardelijke verplichting opgenomen dat een minimaal aantal verblijfsplaatsen en groen gerealiseerd moet worden. Met deze voorwaardelijke verplichting wordt gewaarborgd dat gebruik gemaakt kan worden van de gebiedsgerichte ontheffing Diervriendelijk Bouwen. De aanvraag die 15 augustus 2016 door de gemeente Utrecht is ingediend, is gebaseerd op de "gebiedsgerichte aanpak", een destijds nieuwe denk- en werkwijze waarbij soortbescherming en ruimtelijke ontwikkeling hand in hand gaan. Hierbij wordt o.a. geprobeerd om de situatie te verbeteren voor lokale populaties, door verbindingen tussen geïsoleerde gebieden te realiseren, waardoor uitwisseling tussen gebieden van de soorten op termijn mogelijk wordt. Doordat er in overmaat nesten, voortplantings- of rustplaatsen worden aangeboden voor de aangevraagde soorten en daarbij ook de groenstructuur van de stad geoptimaliseerd wordt, is het aannemelijk dat de aangevraagde soorten daarvan zullen profiteren en dit kan leiden tot het groeien van de populaties. In de voorwaardelijke verplichting worden minimale aantallen genoemd. Het toepassen van meer verblijfsplaatsen heeft de voorkeur. Afstemming en detaillering van de locatie en type verblijfplaatsen moet in overleg met een ecoloog van de gemeente worden bepaald.

Naast dat de bouwvlakken mogen worden volgebouwd is buiten de bouwvlakken twee keer een gebouw van maximaal 60 m^2 van ondergeschikte aard toegestaan, zoals een fietsenstalling of buitenberging. Het is niet toegestaan om één groot gebouw van 120 m^2 buiten de bouwvlakken te realiseren.

Artikel 5 Verkeer - Verblijfsgebied
De inham in de bestemming Groen ter hoogte van de ondergrondse containers heeft de bestemming 'Verkeer- Verblijfsgebied' gekregen. Ook het huidige voet- en fietspad, evenwijdig aan de Passiebloemweg, heeft deze bestemming gekregen.

Artikel 6 Waarde - Archeologie

De dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' is opgenomen ter veiligstelling en bescherming van de archeologische waarde en verwachtingen. Door de daarin opgenomen specifieke gebruiksbepaling waarin wordt verwezen naar de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg is een handelen in strijd met het bestemmingsplan een strafbaar feit.

Hoofdstuk 3 Algemene regels
Artikel 7 Anti-dubbeltelregel
Deze regel is opgenomen om te voorkomen dat een stuk grond dat al eens was betrokken bij het verlenen van een omgevingsvergunning bij de beoordeling van latere bouwplannen nogmaals wordt betrokken.

Artikel 8 Algemene bouwregels
Dit artikel regelt de mogelijkheid voor (beperkte) overschrijdingen van bebouwingsgrenzen die op de kaart zijn aangegeven, een voorwaardelijke verplichting over parkeren en regels voor woningvorming en omzetting.

Voorwaardelijke verplichting over parkeren
Deze planregel volgt uit de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 9 september 2015 (201410585/1) over bestemmingsplan "KPN Campus Fockema Andreaelaan, Rubenslaan e.o.".
Artikel 3.1.2, tweede lid, van het Bro maakt het mogelijk dat een bestemmingsplan ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening regels kan bevatten waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Artikel 8.3 lid 1 van de planregels regelt dat bij een omgevingsvergunning voor het bouwen de parkeergelegenheid voor auto's en fietsen voldoet aan het gemeentelijk beleid (ten tijde van het opstellen van deze toelichting: de Nota Stallen en Parkeren 2013).

Bij het toetsen van een bouwaanvraag aan het bestemmingsplan, zal onderzocht worden of de aanvraag voldoet aan de voorwaarde om voldoende parkeergelegenheid te regelen.

Als gedurende de geldigheid van dit bestemmingsplan het parkeerbeleid wordt gewijzigd, geldt als uitgangspunt dat een aanvraag om omgevingsvergunning aan het op dat moment geldende parkeerbeleid wordt getoetst. Daarom bevat artikel 8.3 lid 2 een regel die bij gewijzigd beleid een afweging over de bij de aanvraag horende parkeereis, zodat gemotiveerd wordt in hoeverre het nieuwe beleid wordt toegepast.

Artikel 9 Algemene gebruiksregels
De Wabo bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het

bestemmingsplan te gebruiken. Een algemeen gebruiksverbod hoeft derhalve niet meer in de planregels te worden opgenomen. Het is wel mogelijk om in het bestemmingsplan aan te geven wat onder verboden gebruik in ieder geval wordt verstaan. In dit artikel is opgenomen dat onder verboden gebruik wordt verstaan: onbebouwde gronden te gebruiken als staanplaats voor onderkomens als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan of als stortplaats voor puin en afvalstoffen.

Het gebruik of bouwen in strijd met het bestemmingsplan was vroeger onder de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening via een algemene gebruiksbepaling en strafbepaling geregeld in het bestemmingsplan. Onder de Wet ruimtelijke ordening was een en ander geregeld in de wet zelf. Met de invoering van de Wabo is dat opnieuw gewijzigd. Nu is het als volgt geregeld.

Voor elke verandering van gebruik (in ruime zin) die in strijd komt met een bestemmingsplan is volgens artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo een omgevingsvergunning nodig. Indien voor een dergelijk planologisch strijdig gebruik geen omgevingsvergunning wordt gevraagd of een gevraagde vergunning niet wordt verleend, komt dit gebruik dus in strijd met artikel 2.1, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wabo. Dat artikel kan vervolgens bestuursrechtelijk of strafrechtelijk via de Wet op de economische delicten worden gehandhaafd.

Strijdig gebruik met planologische regelingen waarvan afwijking niet is toegestaan valt niet onder artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo. Met het oog op dergelijk gebruik is in artikel 7.2 Wet ruimtelijke ordening een verbodsbepaling opgenomen bij de invoering van de Wabo.

Artikel 10 Algemene afwijkingsregels
Dit artikel regelt de bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders om af te wijken van de regels. Dit heeft primair tot doel enige flexibiliteit in de regels aan te brengen. Ze kunnen worden toegepast als er niet op grond van de bestemmingsregelingen in hoofdstuk 2 al afgeweken kan worden. Het gaat dan om een afwijking van maten, afmetingen en percentages, het plaatsen van objecten van beeldende kunst en het realiseren van kleine nutsgebouwtjes.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels
Artikel 11 Geluidgevoelige bestemming
Er mogen uitsluitend geluidgevoelige bestemmingen worden opgericht indien het bouwplan in overeenstemming is met de Wet geluidhinder of met het besluit ontheffing Hogere waarde.

Artikel 12 Overgangsrecht
In het Besluit ruimtelijke ordening is overgangsrecht opgenomen dat in elk bestemmingsplan moet worden overgenomen.

Indien de in het plan opgenomen regels, voor wat betreft gebruik of bebouwing, afwijken van een bestaande legale situatie, dan zijn daarop de overgangsregels van toepassing. De overgangsregel heeft tot doel bestaande belangen te respecteren totdat realisering van de nieuwe regels plaatsvindt.

Voor bouwwerken die onder het overgangsrecht vallen, is bepaald dat deze gedeeltelijk mogen worden vernieuwd of veranderd, mits de bestaande afwijking niet wordt vergroot. Gehele vernieuwing is in principe uitgesloten, waaronder ook gefaseerde vernieuwing van een bouwwerk wordt verstaan. Het doel van het overgangsrecht is dat het bestaande bouwwerk in de bestaande staat in stand mag worden gehouden. Uitsluitend na het tenietgaan van het bouwwerk door een calamiteit, waarmee onder andere brand of extreme weersomstandigheden wordt bedoeld, is onder voorwaarden gehele vernieuwing toegestaan.

Vergunningplichtige bouwwerken die zonder vergunning zijn opgericht, kunnen door overgangsrecht niet gelegaliseerd worden. Bouwen zonder vergunning is immers een overtreding van de Wabo die niet door een regeling in een bestemmingsplan ongedaan kan worden gemaakt.

Wel kan met een beroep op het overgangsrecht een aanvraag worden ingediend voor de verbouw van een illegaal bouwwerk. Om te voorkomen dat een dergelijke aanvraag moet worden gehonoreerd, is in de overgangsbepaling van dit plan opgenomen dat deze slechts van toepassing is op legale bouwwerken.

Voor het gebruik dat onder het overgangsrecht valt, is bepaald dat dat gebruik mag worden voortgezet. Het gebruik mag eveneens worden gewijzigd, voor zover de afwijking ten opzichte van het toegestane gebruik niet vergroot wordt.

Hiervoor is reeds aangegeven dat illegale bouwwerken niet gelegaliseerd kunnen worden door overgangsrecht. Voor gebruik is dat in principe wel mogelijk maar vanuit het oogpunt van handhaving ongewenst. Gezien het voorgaande is in de overgangsbepaling opgenomen dat het gebruik, dat reeds in strijd was met het voorheen geldende plan, van het overgangsrecht is uitgesloten.

Ook na het van kracht worden van dit plan kan dus nog met succes handhavend worden opgetreden

tegen gebruik dat reeds in strijd was met het voorgaande bestemmingsplan. Dit laatste is uiteraard mede afhankelijk van andere aspecten, waaronder de vraag of het strijdige gebruik reeds zolang plaatsvindt dat de gemeente haar rechten heeft verwerkt.

Artikel 13 Slotregel
In dit artikel is de naam van het bestemmingsplan, de citeertitel, omschreven.

7.5 Handhaving

Door handhaving controleert de overheid of burgers, bedrijven en bijvoorbeeld overheidsorganen zich aan de wet- en regelgeving houden. Onder handhaving wordt verstaan het door controle (toezicht en opsporing) en het toepassen (of dreigen daarmee) van bestuursrechtelijke sancties, bereiken dat het bepaalde bij of krachtens enig wettelijk voorschrift wordt nageleefd. De handhaving van de van toepassing zijnde regeling binnen de gemeente Utrecht, wordt uitgevoerd door diverse diensten en afdelingen. Zo wordt namens het college onder andere gehandhaafd op de regels van voorliggend bestemmingsplan. Dit betekent dat de regels voor wat betreft het gebruik en de bebouwingsregels worden gehandhaafd. Dit gebeurt veelal door toetsing tijdens het behandelen van de aanvragen om omgevingsvergunning, maar kan ook gebeuren als gevolg van toezicht tijdens de uitvoering van de bouw of op grond van een eigen constatering indien een bouwwerk of een perceel in strijd met het bestemmingsplan wordt gebruikt. Indien er bijvoorbeeld sprake is van illegale ingebruikname van gemeentelijke grond, dan zal hiertegen worden opgetreden.

Doel handhavend optreden
Het doel van het handhavend optreden van de gemeente is niet direct gekoppeld aan de noodzaak van een actueel bestemmingsplan. Voor de bewoners van het plangebied is duidelijk waar zij aan toe zijn (qua bouwen, zoals bijvoorbeeld uitbreiding van de woning, en qua gebruik), maar het niet handhaven haalt de effectiviteit van een actueel bestemmingsplan onderuit. De toegevoegde waarde van het verlenen van een omgevingsvergunning voor een ondergeschikt gebouw is niet groot, indien er op andere plaatsen - zonder vergunning - ondergeschikte gebouwen zijn geplaatst. Dit wordt nog eens problematischer zodra een omgevingsvergunning wordt geweigerd, terwijl diverse vergelijkbare bouwwerken reeds illegaal zijn geplaatst. In dit laatste geval is de roep om handhavend op te treden dan ook het grootst.

Wijze van handhaven
Op grond van de Algemene wet bestuursrecht heeft het college een tweetal instrumenten bij handhaving van bestemmingsplannen tot haar beschikking: bestuursdwang en dwangsom. Bij het toepassen van bestuursdwang wordt de overtreding (het geconstateerde illegale bouwwerk c.q. gebruik) ongedaan gemaakt op kosten van de overtreder. Dit kan betekenen dat een bouwwerk door de gemeente wordt afgebroken en de kosten van bijvoorbeeld de aannemer en de gemeentelijke (voorbereidings)kosten op de overtreder worden verhaald. Het is tevens mogelijk om, indien er zonder omgevingsvergunning wordt gebouwd en de bouw wordt stilgelegd door middel van een bouwstop, de bouwmaterialen weg te slepen en elders op te slaan. Het opleggen van een last onder dwangsom betekent bijvoorbeeld dat het illegale gebruik moet worden gestaakt binnen een door het college gestelde termijn. Overschrijdt men de termijn, dan zal de dwangsom in rekening worden gebracht bij de overtreder. Doel van de dwangsom is het onaantrekkelijk maken van het voortzetten van de geconstateerde overtreding. De dwangsom zal dan ook in relatie moeten staan aan (en zal derhalve altijd hoger zijn dan) het voordeel dat de overtreder heeft bij het voortzetten van de illegaliteit. In het plangebied zal handhavend worden opgetreden tegen het illegale gebruik van bouwwerken en percelen. Bijvoorbeeld het verhuren van opslagruimte ten behoeve van de stalling van caravans, maar ook het gebruik van een winkel als café. Verder zal er bij de bouw worden gecontroleerd op de uitvoering van verleende omgevingsvergunningen. Uiteraard zal er ook gecontroleerd worden of, in het geval van een geweigerde omgevingsvergunning voor een woning, de betreffende woning niet alsnog wordt gebouwd. Voorts zal de gemeente toezien op - onder de Wet milieubeheer vallende - bedrijven. Dit vloeit voort uit de regels van het bestemmingsplan. Indien er immers ter plaatse een bedrijfsactiviteit plaats mag vinden, zal dit qua gebruik (intensiteit en hinder) gehandhaafd worden.

Bijlagen toelichting

Bijlage 1 Parkeerbehoefte berekening

Berekening parkeerbehoefte basisscholen Passiebloemweg

Kort parkeren

Handmatige berekening kort parkeren (halen en brengen) conform de methodiek van CROW-publicatie 182 (zie tabel volgende bladzijde).

Groepen 1 t/m 3 (beide scholen):

183 (OBS Vleuterweide) x 30% (laagste % leerlingen met de auto) x 0,5 x 0,75 =	20,59
184 (Zonnewereld) x 30% (laagste % leerlingen met de auto) x 0,5 x 0,75 =	20,70
367(aantal leerlingen) x 30% (laagste % leerlingen met de auto) x 0,5 x 0,75 =	**41,29**

Groepen 4 t/m 8 (beide scholen):

158 (OBS Vleuterweide) x 5% (laagste % leerlingen met de auto) x 0,25 x 0,85 =	1,67
275 (Zonnewereld) x 5% (laagste % leerlingen met de auto) x 0,25 x 0,85 =	2,92
433 (aantal leerlingen) x 5% (laagste % leerlingen met de auto) x 0,25 x 0,85 =	**4,59**

Totaal kort parkeren:

41,29 + 4,59 = 45,88 = **46 parkeerplekken** voor kort parkeren en berekent met **laagste % bandbreedte*** leerlingen die met de auto worden gebracht, indien de parkeerbehoefte van beide scholen bij elkaar worden opgeteld.
Als we rekening houden met de verschillende aanvangstijden van de scholen komen we op een andere parkeerbehoefte uit. Jenaplanschool Zonnewereld kent een aanvangstijd van 8.15 uur en O.B.S. Vleuterweide een aanvangstijd van 8.30 uur. Er vanuit gaande dat ouders maximaal 15 minuten de school bezoeken is de parkeerbehoefte van de school met de hoogste parkeerbehoefte maatgevend. Daarmee is de parkeerbehoefte van de Zonnewereld maatgevend. Dat betekent dat voor kort parkeren 20,59 + 2,92 = **24 parkeerplaatsen** nodig zijn.

*De gemeente Utrecht hanteert een beleid om het lopen en gebruik van de fiets te stimuleren en de automobiliteit terug te dringen. Eén van de instrumenten hiervoor is het hanteren van minimale parkeernormen of bandbreedte.

Lang parkeren

In lijn met het gemeentelijk beleid past voor het lang parkeren het hanteren van de minimale parkeernorm van 0,5 parkeerplaatsen per leslokaal voor een bassischool.

Uitgaande van de leerlingaantallen van 2022 met 14 lokalen voor OBS Vleuterweide en 19 lokalen voor Jenaplanschool Zonnewereld betekent dit voor het lang parkeren: **minimaal 17 parkeerplaatsen** (34 klaslokalen x 0,5 = 17)

Totaal

Totale parkeerbehoefte is minimaal = 46 (kort parkeren) + 17 (lang parkeren) = **63 parkeerplekken.**
Als de parkeerbehoefte van beide scholen bij elkaar op wordt geteld. Houden we rekening met de verschillende aanvangstijden dan is de totale parkeerbehoefte 24 + 17 = **41 parkeerplekken**.
Het is dan wel noodzakelijk dat de scholen verschillende aanvangstijden blijven hanteren en scholen inzetten op het verminderen van het autogebruik voor het brengen en halen van de schoolkinderen

CROW-publicatie 182 (kortparken)

Tabel 3. Voorbeeld rekenmethode voor halen en brengen bij basisscholen en kinderdagverblijven

groepen 1 t/m 3

aantal leerlingen x % leerlingen met auto x $0,5^{1}$ x $0,75^{2}$

+

groepen 4 t/m 8

aantal leerlingen x % leerlingen met auto x $0,25^{1}$ x $0,85^{2}$

+

kinderdagverblijf

aantal leerlingen x % leerlingen met auto x $0,25^{1}$ x $0,75^{2}$

=

het totaal aantal parkeerplaatsen voor halen en brengen

1 = reductiefactor parkeerduur
- groepen 1 t/m 3 gemiddeld 10 minuten in periode van 20 minuten = 0,5
- groepen 4 t/m 8 gemiddeld 2,5 minuten in periode van 10 minuten = 0,25
- kinderdagverblijf gemiddeld 15 minuten in periode van 60 minuten = 0,25

2 = reductiefactor aantal kinderen per auto
- groepen 1 t/m 3 = 0,75
- groepen 4 t/m 8 = 0,85
- kinderdagverblijf = 0,75

Het percentage leerlingen dat wordt gebracht en gehaald ligt tussen de 1% en 60%. Dit is onder meer afhankelijk van:
- stedelijkheidsgraad
- stedelijke zone
- de gemiddelde afstand naar school

Gemiddeld ligt het percentage op:
- groepen 1 t/m 3: 30 - 60%
- groepen 4 t/m 8: 5 - 40%
- kinderdagverblijf: 50 - 80%

Bij gescheiden aanvangs- en eindtijd van de groepen 1 t/m 3 en 4 t/m 8 mag het aantal parkeerplaatsen met maximaal 40% worden gereduceerd.

Bijlage 2 Rapport verkeer en parkeren

Rapport

Projectnummer: 370115
Referen ienummer: SWNL0258418
Datum: 18-03-2020

Nieuwbouw schoollocatie Passiebloemweg

Onderzoek verkeerskundige aspecten

Definitief

Opdrachtgever:
Gemeente Utrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Sweco
De Holle Bilt 22
3732 HM De Bilt
Postbus 203
3730 AE De Bilt
Nederland

T +31 88 811 66 00
www.sweco nl

Sweco Nederland B.V.
De Bilt
Handelsregister 30129769
Statutair gevestigd te De Bilt

[redacted]
Adviseur Mobiliteit
T +31 88 811[redacted]
M +31 6[redacted]

Verantwoording

Titel	Nieuwbouw schoollocatie Passiebloemweg
Subtitel	Onderzoek verkeerskundige aspecten
Projectnummer	370115
Referentienummer	SWNL0258418
Revisie	D1
Datum	18-03-2020
Auteur	[redacted]
E-mailadres	[redacted]@sweco.nl
Gecontroleerd door	[redacted]
Paraaf gecontroleerd	
Goedgekeurd door	[redacted]
Paraaf goedgekeurd	

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4
2 Huidige situatie 6
2.1 Ongevallen 7
2.2 Klachten 7
2.3 Terreinbezoeken schoollocatie Passiebloemweg 7
2.3.1 Locatiebezoek donderdagmorgen 14 november 2019 7
2.3.2 Locatiebezoek donderdagmiddag 14 november 2019 10
2.4 Parkeren 10
2.4.1 Locatie Passiebloemweg 11
2.4.2 Locatie Teunisbloemlaan 12
2.4.3 Samenvattend 12
2.5 Resumerend 13
3 Verkeerseffecten nieuwbouw Passiebloemweg 14
3.1 Inleiding 14
3.2 Programmatische plannen voor nieuwbouw 15
3.3 Effect ontwikkeling op parkeren 16
3.3.1 Kortparkeren 16
3.3.2 Langparkeren 17
3.3.3 Bandbreedte aantal benodigde parkeerplaatsen 17
3.3.4 Resumerend 18
3.4 Effect ontwikkeling op verkeersintensiteiten 19
4 Analyse 20
4.1 Gewenste ontsluiting 20
4.2 Reactie op vragen/suggesties omwonenden 22
5 Conclusies en aanbevelingen 24
5.1 Conclusies 24
5.2 Aanbevelingen 24

Bijlage 1 CROW-rekenmethodieken

1 Inleiding

Scholencluster De Weide Wereld, bestaande uit OBS Vleuterweide en Jenaplanschool Zonnewereld worden in de toekomst samengevoegd op de locatie Passiebloemweg.
In de huidige situatie zijn beide scholen nog verdeeld over de locaties Teunisbloemlaan (OBS Vleuterweide + Zonnewereld) en Passiebloemweg (OBS Vleuterweide) in Vleuterweide.
Op dit moment bevinden zich ook drie groepen van RKBS De Twaalfruiter, peutercentrum Speelleertuin en naschoolse opvang Small Steps op de locatie Passiebloemweg. In de toekomstige situatie keren deze niet meer terug op deze locatie.

Op de locatie Passiebloemweg wordt nieuwbouw gepleegd. Door de gemeente Utrecht is een modellenstudie uitgevoerd, waaruit een voorkeursmodel voor het scholencomplex en de ontsluiting in de nieuwe situatie naar voren is gekomen (zie Figuur 1-1).



Figuur 1-1 voorkeursmodel ontsluiting scholencomplex in nieuwe situatie

Vooruitlopend op de nog te doorlopen bestemmingsplanprocedure wil de gemeente een onderzoek naar de verkeerssituatie rond de schoollocatie aan de Passiebloemweg laten uitvoeren.
Volgens omwonenden ontstaat hier een veel te drukke en onveilige verkeerssituatie als de huidige tijdelijke schoolgebouwen worden vervangen door permanente schoolgebouwen met meer klaslokalen.
Als onderdeel van het onderzoek dienen daarom in elk geval een aantal vragen/suggesties, die door omwonenden zijn gesteld, beantwoord te worden. De gestelde vragen/suggesties zijn als volgt samengevat:

- De voorgestelde verkeersontsluiting leidt tot verkeersopstoppingen en gevaarlijke situaties, met name onder aan de brug bij de afslag naar de scholen.
- In de huidige situatie zijn de in- en uitgang van de parkeerplaats gescheiden. Omwonenden geven aan dat dit volgens hen voor een betere doorstroming zorgt. Deze situatie is gecreëerd omdat voorheen eenzelfde in- en uitgang voor onnodige verkeersopstopping leidde in de wijk. In de nieuwe situatie gaan we terug naar één in- en uitgang. Waarom is hiervoor gekozen terwijl dit in het verleden niet werkte.

- Ontsluit het nieuwe parkeerterrein in het midden tussen de scholen rechtstreeks op de Landschapsbaan. Op deze wijze kun je fietsers en auto's van elkaar scheiden, bijvoorbeeld in een variant met alleen rechtsaf in en rechtsaf uit.
- Suggestie om de kruising Passiebloemweg/Landschapsbaan te wijzigen in een rotonde om de doorstroming te verbeteren.
- Maak geen nieuwe parkeerplaatsen (K&R) aan de Passiebloemweg. Auto's gaan dan gedurende de drukste periode keren op de weg (*opmerking: in de meest recente plannen zijn de Kiss & Ride-parkeerplaatsen aan de Passiebloemweg reeds geschrapt)*. Maak gebruik van de opstelplaats bij de glasbakken als K&R-zone aan de Landschapsbaan.
- Tip: ontmoedig ouders om kinderen met de auto te brengen en maak een veel kleinere parkeerplaats.

De gemeente Utrecht vraagt Sweco voor deze schoollocatie een verkeerskundig advies op te stellen met een beoordeling van het voorkeursmodel voor de ontsluiting, waarbij de vragen en suggesties van de omwonenden worden betrokken. Het advies vormt vervolgens de input voor de bestemmingsplanprocedure en de verdere planuitwerking met de scholen en de omgeving.

Voor de beoordeling van de plannen is een goed (referentie)beeld van de huidige verkeerssituatie benodigd om vervolgens de effecten van de nieuwbouw ten aanzien van parkeren, verkeersgeneratie en de beoogde ontsluitingswijze te kunnen duiden en beoordelen.

2 Huidige situatie

De schoollocatie Passiebloemweg heeft in de huidige situatie aan de oostkant van het perceel een parkeerterrein met 102 parkeerplaatsen. De ontsluiting voor ingaand verkeer vindt plaats via de Passiebloemweg. Uitgaand verkeer kan alleen rechtsaf uitrijden via de Landschapsbaan om vervolgens op de rotonde met Rivierkom (eventueel) een keerbeweging op de Landschapsbaan te maken.

De schoollocatie Passiebloemweg bevindt zich in de wijk Vleuterweide.
De Landschapsbaan kent een 50 km/h-regime en is in het Mobiliteitsplan Utrecht 2025 (Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen; 26 mei 2016) aangewezen als een stedelijke verbindingsweg en doorfietsroute. De aansluiting van de Passiebloemweg op de Landschapsbaan vormt de entree naar het achterliggende 30 km/h-gebied.



Figuur 2-1 Overzicht schoollocatie Passiebloemweg

Op de Passiebloemweg worden fietsers en gemotoriseerd verkeer gescheiden afgewikkeld. Ten westen van de Passiebloemweg ligt aan de schoolzijde een vrijliggend fietspad met een oversteek (uit de voorrang) over de Landschapsbaan naar de Conferenceperenlaan. Overigens hebben voetgangers op de zebra-oversteek hier wel voorrang op het gemotoriseerd verkeer.
De oversteek over de Landschapsbaan is voorzien van een verkeersplateau en aanvullende (attentieverhogende) bebording en gekleurde paaltjes.

Op de Passiebloemweg ligt vlakbij de aansluiting met de Landschapsbaan een verkeers-drempel. De Passiebloemweg sluit in noordelijke richting aan op de Globebloemlaan. Op dit kruispunt geldt voorrang voor verkeer van rechts, passend bij een 30 km/h-regime.
Direct ten zuiden van de brug over de watergang daarentegen heeft de Passiebloemweg voorrang op een aansluitende woonstraat (oostzijde) en de aansluiting van het fietspad langs het scholencluster (westzijde).

Via het langs de watergang gelegen fiets- en voetpad kunnen de entrees en fietsenstalling van de scholencluster worden bereikt.

De Landschapsbaan kent direct ten oosten van het aansluitpunt van de Passiebloemweg een intensiteit van ca. 16.000 mvt/etm (werkdag). Van de Passiebloemweg zijn geen intensiteitsgegevens bekend.

2.1 Ongevallen

In de afgelopen drie jaar heeft op de Passiebloemweg en het kruispunt met de Landschapsbaan slechts één geregistreerd ongeval plaatsgevonden. Het betrof een flankongeval (geen voorrang verlenen) tussen twee personenauto's met uitsluitend materiele schade op het kruispunt van de Passiebloemweg met de Landschapsbaan.

2.2 Klachten

De gemeente heeft de afgelopen jaren de volgende voor deze studie relevante klachten ontvangen:

- Melding van januari 2019 dat de wijk dichtslibt. Melder geeft aan dat het verkeer steeds vaker muurvast staat en het een half uur duurt om de wijk uit te komen. Voorgesteld wordt om de busbaan Utrechtse Heuvelrug weer open te zetten.
- Melding van december 2018 dat bijna elke dag automobilisten hun auto bij de losplaats (containers) zetten om hun kind van school te halen. Melder geeft aan dat de auto's in het gras staan (wat geen parkeerplaats is) en daardoor ook deels op de doorgaande weg. Gepleit wordt voor plaatsing van een afscherming, zodat op deze plek niet een auto kan staan.
- Melding van januari 2017 dat verkeerslichten rechtsaf richting A12 (vanaf Landschapsbaan) langer op groen moeten tussen 7.00 - 9.00 uur. Melder geeft aan dat het verkeer in de wijk blijft toenemen en er meer doorgaand verkeer is richting A12. Hierdoor hoopt het verkeer enorm op en auto's die rechtdoor willen nemen dan ook de middenberm mee. Melder wil dat de verkeerslichten tijdens deze tijden langer op groen staan.
- Melding van december 2015 dat op het kruispunt Passiebloemweg – Landschapsbaan aan alle kanten auto's, fietsers en brommers er langs vliegen. Op weg naar en van school is het volgens melder onmogelijk om veilig over te steken voor en met kinderen. Soms stoppen auto's aan de ene kant wel voor je en aan de andere kant niet.

2.3 Terreinbezoeken schoollocatie Passiebloemweg

In de ochtend en middag van donderdag 14 november 2019 is de locatie van OBS Vleuterweide (3 groepen 1/2, 2 groepen 3, 3 groepen 4 en 3 groepen 5) en RKBS De Twaalfruiter (3 groepen 7) aan de Passiebloemweg bezocht. De observatie was bedoeld om een indruk te krijgen van eventuele huidige (veiligheids- en parkeer-)problemen tijdens het brengen en halen van de kinderen.
Specifiek aandacht is er voor de afwikkeling, verkeersveiligheid en oversteekbaarheid van fietsers en voetgangers in relatie tot de afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer, zowel op de Passiebloemweg als op de Landschapsbaan. Hierbij is ook de parkeerbezetting op het parkeerterrein bij de scholencluster voor, tijdens en na het ingaansmoment (ochtend) en uitgaansmoment (middag) geturfd. Tijdens de terreinbezoeken was het mooi en droog weer.

2.3.1 Locatiebezoek donderdagmorgen 14 november 2019

- Rond 7.30 uur is sprake van een zeer rustig verkeersbeeld op zowel de Passiebloemweg als op de Landschapsbaan. Het parkeerterrein van de scholencluster is nog leeg.

- Rond 7.45 uur is het nog steeds niet echt druk. Er zijn wel wat meer fietsers en auto's. Wel arriveren er van lieverlee personeelsleden van de scholen per auto op het parkeerterrein.
- Rond 8.00 uur is er nog steeds een goede verkeersafwikkeling op de Landschapsbaan. Er gaat nog weinig verkeer van en naar de Passiebloemweg. Door de brede middenberm in de Landschapsbaan kunnen afslaande personenauto's zich ter plaatse van de middenberm opstellen en zo gefaseerd de Landschapsbaan op- of afrijden.
- Door de werking van verkeerslichten op het kruispunt van de Landschapsbaan met de Veldhuizerweg komt op het kruispunt met de Passiebloemweg verkeer vanuit oostelijke richting in pelotonvorm aanrijden. Hierdoor ontstaan hiaten in de verkeersstroom en dit biedt vanaf de Passiebloemweg meer mogelijkheid om de Landschapsbaan op te rijden. Komend vanaf de rotonde Rivierkom is op de Landschapsbaan in de ochtendspits sprake van een meer gelijkmatige aanvoer van verkeer uit westelijke richting en dus minder hiaten in deze verkeersstroom om de Landschapsbaan op te rijden vanaf de Passiebloemweg.
- Er is na 8.00 uur ook sprake van meer fietsers op de fietspaden. Het betreft met name schoolgaande jeugd al dan niet onder begeleiding van ouders/verzorgers. Het autoverkeer op de Landschapsbaan anticipeert goed op overstekende (voorrang-verlenende) fietsers en (voorrang hebbende) voetgangers op de oversteek over de Landschapsbaan bij de aansluiting Passiebloemweg.




- Rond 8.10 uur is het brengverkeer naar de school nog steeds beperkt. Wel ontstaan nu op de Landschapsbaan ook hiaten in verkeersstroom vanuit westelijke richting vanaf de rotonde Rivierkom. Op deze rotonde moet autoverkeer voorrang verlenen aan overstekende fietsers en voetgangers bij het ingaan van RKBS De Twaalfruiter. Ter plaatse van de glasbakken staan op de Landschapsbaan bij de rotonde Rivierkom enkele auto's (3 à 4 stuks) langere tijd geparkeerd. Het betreft voertuigen van ouders/verzorgers, welke na het parkeren de kinderen naar binnen de school van RKBS De Twaalfruiter aan de Doyenneperenlaan begeleiden.
- Vóór 8:15 uur rijdt het meeste verkeer op de Passiebloemweg vanaf de Landschapsbaan rechtdoor over de brug en slaat linksaf de Globebloemlaan in.
- Er is nu sprake van een drukke verkeerssituatie op de Landschapsbaan, waarbij (overstekende) fietsers/voetgangers en autoverkeer onderling goed op elkaar anticiperen. De rijsnelheden op de Landschapsbaan vanaf de rotonde Rivierkom zijn door drukte lager. Er is geen sprake van grote drukte/opstoppingen op de Passiebloemweg.
- Rond 8.15 uur komt het ingaand verkeer naar het parkeerterrein aan de Passiebloemweg pas echt goed op gang. Soms blokkeren linksafslaande voertuigen naar het parkeerterrein kortstondig de doorstroming op de Passiebloemweg, omdat voorrang aan fietsers op het fietspad moet worden verleend. Wanneer autoverkeer moet wachten op kruisende fietsers is er soms een kleine stagnatie. De berm tussen rijbaan en fietspad is smal, zodat een voertuig niet recht voor het fietspad (en buiten de rijbaan van de Passiebloemweg) kan worden opgesteld.

Hierdoor is vanuit het voertuig het zicht op naderende fietsers niet optimaal. Soms stelt een personenauto zich deels op het fietspad op. Dit geeft soms een schrikreactie bij fietsers. Veruit de meeste ouders/verzorgers parkeren de auto op het parkeerterrein en gaan met het kind/de kinderen de school binnen.




- Het grootste gedeelte van het autoverkeer (ca. 80%) naar de scholencluster is afkomstig vanaf de Landschapsbaan en slaat linksaf het parkeerterrein op. Het overige deel van het autoverkeer (ca. 20%) is afkomstig vanuit de noordelijk van de schoollocatie gelegen woonwijk. De grootste fietsstroom loopt langs de Passiebloemweg vanuit de wijk over de brug en slaat rechtsaf het fietspad langs het scholencomplex op. Verder is er hier ook een duidelijke oost-west relatie van fietsers die de Passiebloemweg oversteken.
- Rond 8.20 uur reikt op de Landschapsbaan de wachtrij voor het met verkeerslichten geregelde kruispunt met de Veldhuizerweg tot voorbij de aansluiting met de Passiebloemweg. Verkeer op de Landschapsbaan rijdt vanaf de rotonde Rivierkom langzaamaan richting Veldhuizerweg. In deze ‘langzaam rijden modus’ wordt voorrang verleend aan voetgangers, maar ook aan niet voorrang hebbende fietsers op de oversteek bij het kruispunt met de Passiebloemweg. Auto’s stoppen voornamelijk bij drukte ook voor fietsers.
- Op de Passiebloemweg ontstaan korte wachtrijen van maximaal 5 à 6 voertuigen vóór de aansluiting met de Landschapsbaan. Deze hebben moeite met oprijden (links afslaan) bij filevorming op de Landschapsbaan en worden op de zuidelijke rijbaan tussengelaten, nadat eerst de noordelijke (veel minder drukke) rijbaan van de Landschapsbaan is overgestoken.
- Rond 8.30 uur bij het ingaansmoment van OBS Vleuterweide is de parkeerpiek op het parkeerterrein het grootst. Er zijn voldoende plaatsen beschikbaar.
- Rond 8.35 uur is de verkeersafwikkeling op de Landschapsbaan weer goed op gang (er zijn minder overstekende fietsers en voetgangers over de Landschapsbaan en de scholen zijn in). De wachtrij op de Landschapsbaan vóór de verkeerslichten met het kruispunt van de Veldhuizerweg is ook een stuk korter.
- Het rechts afslaan naar de Landschapsbaan door vertrekkend verkeer vanaf het parkeerterrein verloopt vlot. Er zijn geen wachtrijen op het parkeerterrein, ondanks een sterke en kortstondige piek van uitrijdend verkeer.




- Nu het rustiger is geworden rijden enkele auto’s illegaal tegen de richting in via de ingang van het parkeerterrein naar de Passiebloemweg om linksaf te slaan naar de wijk of om bij de aansluiting met de Landschapsbaan linksaf te slaan.

- Rond 9.00 uur is sprake van een rustig verkeersbeeld op de Landschapsbaan en Passiebloemweg. Op het parkeerterrein staan met name auto's van schoolpersoneel geparkeerd.

2.3.2 Locatiebezoek donderdagmiddag 14 november 2019

- Om 14:00 uur zit de schooldag op de RKBS De Twaalfruiter er op. Alleen de drie klassen van groep 7 van de Twaalfruiter zitten in het gebouw op de locatie Passiebloemweg. Het meeste verkeer komt op het gebouw aan de Doyenneperenlaan af. Ouders/verzorgers gebruiken de strook langs de Landschapsbaan naast de containers om de kinderen op te kunnen halen. Hier kunnen ongeveer vier auto's staan.
- Veruit de meeste ouders/verzorgers parkeren de auto in de wijk rondom de school aan de Doyenneperenlaan. Er wordt vrijwel geen gebruik gemaakt van het parkeerterrein bij de Passiebloemweg. Het meeste verkeer van en naar deze locatie bestaat uit kinderen/ouders op de fiets. Slechts een klein gedeelte wordt met de auto opgehaald.
- Rond 14.15 uur is sprake van een zeer rustig verkeersbeeld met weinig auto's, fietsers en voetgangers op Passiebloemweg. Op de Landschapsbaan is het ook rustig. De snelheidsremming van het verkeersplateau op de Landschapsbaan is beperkt door de flauwe opritten en heeft meer een attentieverhogende functie.
- Rond 14.30 uur arriveren de eerste auto's met ouders/verzorgers op het parkeerterrein op de Passiebloemweg om de kinderen op te halen.
- Het meest verkeer komt vanaf de Landschapsbaan en slaat linksaf het parkeerterrein op. Op de Landschapsbaan is nog steeds een goede verkeersafwikkeling. De verkeersdrempel op de Passiebloemweg heeft een goede snelheidsremmende werking.
- Nadat de ouders/verzorgers de auto hebben geparkeerd lopen ze het schoolplein op om hun kind op te halen. Met name vanuit de wijk ten noorden van de schoollocatie komen ouders/verzorgers lopend of met de fiets. Er is weinig verkeer op de Passiebloemweg.
- Rond 14.45 uur op het uitgaansmoment van OBS Vleuterweide is de hoogste parkeerpiek. Er zijn dan nog ruim voldoende parkeerplaatsen op het terrein beschikbaar. Het oprijden van het parkeerterrein vanaf de Passiebloemweg gaat vlot, mede door het ontbreken van kruisende fietsers op het fietspad.
- Na 14.45 uur vertrekken de eerste ouders/verzorgers met kinderen. Dit verloopt rustig en geordend. De meeste kinderen lopen/fietsen naar de noordelijke wijk via de brug over de watergang en kruisen de Passiebloemweg niet.
- Enkele voertuigen rijden tegen de rijrichting uit via de inrit aan de Passiebloemweg. Dit levert door het rustige verkeersbeeld geen probleem op.
- Rond 15.00 uur zijn bijna alle ouders/verzorgers met de kinderen per auto vertrokken en parkeert er alleen nog schoolpersoneel (incl. personeel naschoolse opvang). Per saldo is er in de middag minder (parkeer)verkeer dan in de ochtend. Dit komt waarschijnlijk mede door het overblijven van kinderen op de naschoolse opvang.

2.4 Parkeren

Tijdens de terreinbezoeken aan de locatie Passiebloemweg op donderdag 14 november 2019 is door ons de parkeerbezetting op het parkeerterrein vóór, tijdens en na het ingaansmoment (ochtend) en het uitgaansmoment (middag) geturfd.

Dit hebben we ook gedaan voor de directe omgeving van scholencluster De Weide Wereld op de locatie Teunisbloemlaan op dinsdag 19 november 2019. Een indruk van de huidige parkeerdruk op deze locatie is van belang, omdat de Jenaplanschool Zonnewereld en de hier gevestigde groepen van OBS Vleuterweide 'verhuizen' naar de locatie Passiebloem-weg.

2.4.1 Locatie Passiebloemweg

Op de locatie Passiebloemweg zitten per 1-10-2019 de volgende groepen en leerlingaantallen:

OBS Vleuterweide (8.30 - 14.45 uur)

- Onderbouw (187 leerlingen)
  - 3x groep 1/2
  - 2x groep 3
  - 3x groep 4
- Bovenbouw (62 leerlingen)
  - 3x groep 5

RKBS De Twaalfruiter (8.10 - 14.00 uur)

- Bovenbouw (aanname: 75 leerlingen)
  - 3x groep 7

Peutercentrum Speelleertuin (8.30 – 14.30 uur)

Tijdens het locatiebezoek op donderdag 14 november zijn twee peuterspeelgroepen aanwezig, namelijk De Waterval (8.30 – 11.00 uur en 12.30 – 14.30 uur) en De Regenboog (8.30 – 11.00 uur).
In beide groepen is plaats voor maximaal 15 kinderen, maar deze zijn er zelden allemaal. In de praktijk zijn er ca. 12 kinderen per groep, dus in totaal voor beide groepen tezamen ca. 24 leerlingen aanwezig.

Op basis van de tellingen zijn de drukste parkeerpieken:

- Ochtend: 8.30 uur (ingaan OBS Vleuterweide en peutercentrum Speelleertuin)
  - ca. 60 kortparkeerders
- Middag: 14.45 uur (uitgaan OBS Vleuterweide)
  - ca. 50 kortparkeerders

Ingeschat wordt dat op het piekmoment van 8.30 (uur) van de ca. 60 waargenomen kortparkeerders de Speelleertuin (24 peuters) hiervan maximaal 6 parkeerplaatsen voor haar rekening neemt.

Er zijn geen parkeerkencijfers voor het berekenen van het theoretisch aantal parkeer-plaatsen voor kortparkeren bij peuterspeelzalen. Theoretisch zijn vanuit de CROW-parkeertool (zie hoofdstuk 3 voor nadere uitleg) 4 parkeerplaatsen benodigd bij 24 kinderen voor de onderbouw van een basisschool.
Er is uitgegaan van een wat hogere parkeerbehoefte van de peuterspeelzaal, omdat ouders/verzorgers veelal wat langer binnen blijven bij het brengen van de kinderen en dit geeft per saldo een wat hogere parkeerdruk.
Anderzijds komen ouders/verzorgers bij peuterspeelzalen veelal wel meer op de fiets of lopend om hun kind een dagdeel te brengen. Bij een basisschool is meer sprake van dat ouders/verzorgers na het brengen van de kinderen met de auto direct doorgaan naar het werk.

Om 13.45 uur zijn 14 voertuigen van langparkeerders (schoolpersoneel) op het parkeerterrein aanwezig voor de hier gehuisveste 14 groepen van OBS Vleuterweide en RKBS De Twaalfruiter en 1 groep van peutercentrum Speelleertuin.
Om 15.00 uur zijn er 22 geparkeerde voertuigen op het parkeerterrein aanwezig.
Naast voertuigen van schoolpersoneel zijn dit waarschijnlijk ook nog voertuigen van ouders/verzorgers en personeel van de naschoolse opvang.

2.4.2 Locatie Teunisbloemlaan

Op de locatie Teunisbloemlaan zitten per 1-10-2019 de volgende groepen en leerlingaantallen:

OBS Vleuterweide (8.30 - 14.45 uur)

- Bovenbouw (178 leerlingen)
  - 4x groep 6
  - 3x groep 7
  - 3x groep 8

Jenaplanschool Zonnewereld (8.15 – 13.45 uur)

- Onderbouw (192 leerlingen)
  - 8 groepen
- Bovenbouw (204 leerlingen)
  - 9 groepen

Op basis van de tellingen zijn de drukste parkeerpieken:

- Ochtend: 8.15 uur (ingaan Zonnewereld): ca. 30 kortparkeerders
- Ochtend: 8.30 uur (ingaan OBS Vleuterweide): ca. 10 kortparkeerders

- Middag: 13.45 uur (uitgaan Zonnewereld): ca. 35 kortparkeerders
- Middag: 14.45 uur (uitgaan OBS Vleuterweide): ca. 15 kortparkeerders

Hierbij opgemerkt dat de genoemde aantallen kortparkeerders op deze locatie indicatief is, doordat de overige voorzieningen in het voorzieningencluster De Weide Wereld en de woningen in de omliggende straten (met name in de ochtend) een parkeerverloop kennen. Daarom is voor deze locatie het aandeel langparkeerders (personeel) van de beide scholen niet te duiden.
Overigens waren sommige straten bij het voorzieningencluster op sommige momenten vol/bezet met parkeerders, maar waren er in de verdere directe omgeving altijd wel vrije parkeerplaatsen beschikbaar.

2.4.3 Samenvattend

Samenvattend zijn uit de tellingen voor beide scholen de volgende aantallen voertuigen van kortparkeerders tijdens de parkeerpieken te sommeren:

- Ochtend: 8.15 uur (ingaan Zonnewereld): ca. 30 kortparkeerders
- Ochtend: 8.30 uur (ingaan OBS Vleuterweide): ca. 65 kortparkeerders

- Middag: 13.45 uur (uitgaan Zonnewereld): ca.35 kortparkeerders
- Middag: 14.45 uur (uitgaan OBS Vleuterweide): ca.65 kortparkeerders

Opvallend hierbij is dat OBS Vleuterweide een ongeveer twee keer zo grote parkeerbehoefte kent dan Jenaplanschool Zonnewereld. Hiervoor is geen eenduidige verklaring te geven.

2.5 Resumerend

Op basis van de bevindingen tijdens de locatiebezoeken kan worden geconcludeerd dat:

- er sprake is van een veilige verkeersafwikkeling van/naar en op het parkeerterrein aan de Passiebloemweg tijdens het in- en uitgaan van de scholen. Dit komt mede door scheiding van fiets-/voetgangersstromen en het autoverkeer.
- de aparte in- en uitgang voor het autoverkeer van het parkeerterrein goed functioneert, waarbij:
  - er vanaf de Passiebloemweg in het algemeen vlot ingereden kan worden. Het zicht op naderende fietsers op het fietspad langs de Passiebloemweg is hierbij niet optimaal. Ingaande voertuigen kunnen zich namelijk niet recht voor het fietspad en buiten de rijbaan opstellen.
  - de uitgang op de Landschapsbaan het uitgaande verkeer zeer vlot afwikkelt, omdat (zeker in de maatgevende ochtendspits) moet worden ingevoegd op de minst drukke verkeersstroom in westelijke richting op de Landschapsbaan. Een eventuele keerbeweging kan op de rotonde Rivierkom worden gemaakt.
- het parkeerterrein (102 parkeerplaatsen) aan de Passiebloemweg meer dan voldoende parkeerplaatsen kent om in de huidige parkeerbehoefte te voorzien.
- OBS Vleuterweide een ongeveer twee keer zo grote parkeerbehoefte kent als Jenaplanschool Zonnewereld met ongeveer gelijke leerlingaantallen.

3 Verkeerseffecten nieuwbouw Passiebloemweg

3.1 Inleiding

In deze stap worden de verkeerseffecten bij verplaatsing en nieuwbouw van de scholencluster De Weide Wereld naar de locatie Passiebloemweg inzichtelijk gemaakt.

Parkeren

In de parkeerbehoefte kan onderscheid worden gemaakt in:

- kortparkeren (brengen / halen kinderen);
- lang parkeren (schoolpersoneel).

Kortparkeren (brengen/halen kinderen)

De theoretische parkeerbehoefte van de beide scholen voor het kortparkeren (brengen/ halen kinderen) is door ons berekend met behulp van twee CROW-rekentools op basis van de leerlingaantallen in de toekomstige situatie.
Deze rekenslag is ook uitgevoerd voor de huidige leerlingaantallen van beide scholen om te kunnen vergelijken met de uitgevoerde parkeertellingen.

De eerste methodiek betreft een rekentool uit CROW-publicatie 182 (2003), waarmee afhankelijk van het aandeel leerlingen dat met de auto wordt gehaald of gebracht de bandbreedte (minimum en maximum) van het aantal benodigde parkeerplaatsen voor het kortparkeren kan worden berekend.
De tweede methodiek is op basis van de meest recente online CROW-rekentool ‘verkeersgeneratie en parkeren’. Hierbij zijn door ons de standaardinstellingen van het rekenprogramma gehanteerd en komt er uit de berekening één waarde voor het benodigd aantal parkeerplaatsen. De instellingen en input voor de beide methodieken staan weergegeven in bijlage 1.

Lang parkeren (schoolpersoneel)

Op basis van de Utrechtse parkeernormen (welke gelijk zijn aan de CROW-parkeer-kencijfers) wordt voor het lang parkeren (schoolpersoneel) het benodigd aantal parkeerplaatsen berekend en voor zover mogelijk vergeleken met de uitkomsten van de parkeertellingen.

Verkeersgeneratie

Daarnaast berekenen we voor de locatie Passiebloemweg theoretisch de huidige en toekomstige verkeersgeneratie met behulp van de CROW-rekentool. Hierdoor wordt de verkeerstoename in de nieuwe situatie op de locatie Passiebloemweg inzichtelijk.

In de berekeningen is uitgegaan van de standaardinstellingen zoals weergegeven in bijlage 1. Hierbij is uitgegaan dat op Jenaplanschool Zonnewereld alle leerlingen in de middagpauze overblijven.

3.2 Programmatische plannen voor nieuwbouw

Op de locatie Passiebloemweg worden de Jenaplanschool Zonnewereld en OBS Vleuterweide samengevoegd.

Uitgangspunt voor het berekenen van de parkeerbehoefte vanuit het bestemmingsplan is het leerlingaantal per 1/10/2019 van beide scholen en handhaving van de huidige schooltijden.
Op basis van het uitgangsjaar 2019 heeft OBS Vleuterweide recht op 18 lokalen/groepen en Jenaplanschool Zonnewereld recht op 17 lokalen/groepen in de nieuwbouw.
Daarnaast heeft Jenaplanschool Zonnewereld de wens om 10–14-jarigen onderwijs toe te voegen aan het programma. Het betreft dan 4 groepen van in totaal 90 leerlingen.

Dit resulteert per school in de volgende leerlingaantallen, waarmee ten behoeve van het bestemmingsplan zal worden gerekend aan de toekomstige parkeerbehoefte:

<u>OBS Vleuterweide: 427 leerlingen (8.30 - 14.45 uur)</u>

- Onderbouw (187 leerlingen)
  - 8 groepen
- Bovenbouw (240 leerlingen)
  - 10 groepen

<u>Jenaplanschool Zonnewereld: 486 leerlingen (8.15 – 13.45 uur)</u>

- Onderbouw (192 leerlingen)
  - 8 groepen
- Bovenbouw (204 leerlingen)
  - 9 groepen
- 10–14-jarigen onderwijs (90 leerlingen)
  - 4 groepen

Opvallend is de daling van het aantal leerlingen op OBS Vleuterweide van 495 leerlingen in 2018 naar 427 leerlingen in 2019. In 2028 wordt een leerlingaantal van 384 met 15 groepen geprognosticeerd (bron: Bouwopgave Passiebloemweg versie d.d. 17 februari 2020).

Het aantal leerlingen op Jenaplanschool Zonnewereld is met 387 leerlingen in 2018 en 396 leerlingen in 2019 min of meer stabiel. In 2028 wordt een leerlingaantal van 344 met 14 groepen geprognosticeerd (bron: Bouwopgave Passiebloemweg versie d.d. 17 februari 2020). Daarbovenop wordt gerekend met 90 leerlingen voor 10–14-jarigen onderwijs verdeeld over 4 groepen.

3.3 Effect ontwikkeling op parkeren

3.3.1 Kortparkeren

In Tabel 3-1 is voor het kortparkeren de huidige parkeerbehoefte (telling) en de theoretische parkeerbehoefte zoals berekend met de beide CROW-methodieken voor de beide scholen weergegeven voor het uitgangsjaar 2019 en prognosejaar 2028.

Tabel 3-1 Huidige parkeerbezetting en theoretische parkeerbehoefte kortparkeren

	Parkeertelling 2019		**CROW - parkeertool**		**Methodiek CROW-publicatie 182**	
	Leerlingaantal 2019	**Leerlingaantal 2019**	**Leerlingaantal 2019**	**Leerlingaantal 2028**	**Leerlingaantal 2019**	**Leerlingaantal 2028**
	ochtend	**middag**				
OBS Vleuterweide	65 (8.30 uur)	65 (14.45 uur)	35	31	17 - 55	15 – 49
Jenaplanschool Zonnewereld	30 (8.15 uur)	35 (13.45 uur)	34	30	19 – 54	17 – 47
TOTAAL	95	100	69	61	36 - 109	32 - 96

Uitgangsjaar 2019

Uit Tabel 3-1 blijkt dat de theoretische parkeerbehoefte conform de CROW-parkeertool ongeveer gelijk is aan de gemiddelde parkeerbehoefte (gemiddelde tussen minimum en maximum) conform de (verouderde) methodiek van CROW-publicatie 182. Wij stellen dan ook voor om voor deze studie de CROW-parkeertool te gebruiken als instrument voor het bepalen van de theoretische parkeerbehoefte.

Voor de toekomstige parkeerbehoefte van het kortparkeren is uitgegaan van de sommatie van de theoretische parkeerbehoefte van de beide scholen (leerlingaantal 2019) volgens de CROW–parkeertool.
Dit geeft een parkeerbehoefte van 35 + 34 = 69 parkeerplaatsen voor het kortparkeren.

Hierbij kunnen de volgende opmerkingen worden gemaakt:

- De getelde parkeerbehoefte van het kortparkeren van OBS Vleuterweide is bijna twee keer zo hoog als de theoretisch berekende parkeerbehoefte volgens de CROW-parkeertool.
- De getelde parkeerbehoefte van Jenaplanschool Zonnewereld is in lijn met de theoretisch berekende parkeerbehoefte volgens de CROW-parkeertool.

Op basis van de uitkomsten van de parkeertellingen (65 parkeerplaatsen) is de berekende parkeerbehoefte (35 parkeerplaatsen) met de CROW-parkeertool voor OBS Vleutereweide te laag.
Daarentegen is in de berekening van de toekomstige parkeerbehoefte voor het kortparkeren uitgegaan van een gelijktijdige parkeerpiek van beide scholen en dus met een sommatie van de maximale parkeerbehoefte van de beide scholen tezamen. De scholen kennen echter verschillende in- en uitgaanstijden, dus is er in de praktijk geen sprake van een gelijktijdige parkeerpiek. Met deze berekeningswijze wordt de in de praktijk veel hogere parkeerpiek bij OBS Vleuterweide deels ‘gecompenseerd’.

Wel zal er een zekere overloop zijn van parkeerverkeer van beide scholen zijn op het maatgevende ingaansmoment van OBS Vleuterweide om 8.30 uur. Een deel van het parkeerverkeer voor Jenaplanschool Zonnewereld (ingaansmoment 8.15 uur) zal dan nog niet vertrokken zijn. Daarentegen zal in de middag geen sprake zijn van parkeeroverloop door het grotere tijdsverschil van één uur tussen de uitgaansmomenten van beide scholen.

Prognosejaar 2028
Een doorkijk naar 2028 laat zien dat dan sprake zal zijn van een lagere parkeerbehoefte van 61 parkeerplaatsen voor het kortparkeren ten opzichte van het uitgangsjaar 2019 met 69 parkeerplaatsen.

3.3.2 Langparkeren

Op basis van de Utrechtse parkeernormen zijn per leslokaal 0,5 – 1 parkeerplaats benodigd voor schoolpersoneel.

Uitgangsjaar 2019
Uitgaande van de leerlingaantallen van 2019 met 18 lokalen voor OBS Vleuterweide en 21 lokalen voor Jenaplanschool Zonnewereld betekent dit voor het langparkeren:

- minimaal 20 parkeerplaatsen;
- maximaal 39 parkeerplaatsen.

Op basis van de parkeertelling op de locatie Passiebloemweg met 14 langparkeerders voor in totaal 15 groepen (11 groepen OBS Vleuterweide, 3 groepen RKBS De Twaalfruiter en 1 groep peutercentrum Speelleertuin) ligt de parkeernorm voor het langparkeren dichtbij de maximumnorm van 1.0 parkeerplaats per leslokaal.
Voor Jenaplanschool Zonnewereld was het aantal langparkeerders vanuit de parkeertellingen niet te herleiden.

Prognosejaar 2028
Uitgaande van de leerlingaantallen van 2028 met 15 lokalen voor OBS Vleuterweide en 18 lokalen voor Jenaplanschool Zonnewereld betekent dit voor het langparkeren:

- minimaal 17 parkeerplaatsen;
- maximaal 33 parkeerplaatsen.

3.3.3 Bandbreedte aantal benodigde parkeerplaatsen

Uitgangsjaar 2019
Voor de leerlingaantallen van 2019 is de parkeerbehoefte voor het kortparkeren (69 parkeerplaatsen) en langparkeren (20 – 39 parkeerplaatsen) tezamen als volgt:

- 69 + 20 = 89 parkeerplaatsen bij minimale parkeernorm 0,5 ppl. per leslokaal;
- 69 + 39 = 108 parkeerplaatsen bij maximale parkeernorm 1,0 ppl. per leslokaal.

Prognosejaar 2028
Voor de leerlingaantallen van 2028 is de parkeerbehoefte voor het kortparkeren (61 parkeerplaatsen) en langparkeren (17 – 33 parkeerplaatsen) tezamen als volgt:

- 61 + 17 = 78 parkeerplaatsen bij minimale parkeernorm 0,5 ppl. per leslokaal;
- 61 + 33 = 94 parkeerplaatsen bij maximale parkeernorm 1,0 ppl. per leslokaal.

3.3.4 Resumerend

De gemeente Utrecht hanteert een beleid om het lopen en gebruik van de fiets te stimuleren en de automobiliteit terug te dringen. Eén van de instrumenten hiervoor is het hanteren van minimale parkeernormen.

Langparkeren

In lijn met het gemeentelijk beleid past voor het langparkeren het hanteren van de minimale parkeernorm van 0,5 ppl. per leslokaal.

Hierbij opgemerkt dat op basis van de parkeertellingen op de huidige schoollocatie Passiebloemweg de parkeernorm voor langparkeerders (schoolpersoneel) dichterbij de maximumnorm van 1.0 parkeerplaats per leslokaal ligt dan bij de minimumnorm van 0.5 parkeerplaats per leslokaal. Voor Jenaplanschool Zonnewereld was het aantal langparkeerders (schoolpersoneel) vanuit de parkeertellingen niet te herleiden.

Kortparkeren

Met behulp van de meest recente online CROW-rekentool ‘verkeersgeneratie en parkeren’, is voor beide scholen de parkeerbehoefte van het kortparkeren berekend.
Hierbij is de getelde parkeerbehoefte van het kortparkeren bij OBS Vleuterweide bijna twee keer zo hoog dan theoretisch berekend. De getelde parkeerbehoefte bij Jenaplanschool Zonnewereld is wel in lijn met de berekende parkeerbehoefte van het kortparkeren.

Sommatie van de theoretische parkeerbehoefte van de beide scholen voor het kortparkeren veronderstelt een gelijktijdige parkeerpiek van beide scholen. De scholen kennen echter verschillende in- en uitgaanstijden, dus is er in de praktijk geen sprake van een gelijktijdige parkeerpiek met wel een zekere overloop van parkeerverkeer van beide scholen in de ochtend. Met deze berekeningswijze wordt de in de praktijk veel hogere parkeerpiek bij OBS Vleuterweide deels ‘gecompenseerd’.

Bestemmingsplan

Op basis van het bovenstaande wordt voorgesteld om voor het bestemmingsplan (uitgangsjaar 2019) uit te gaan van 89 parkeerplaatsen, waarvan:

- langparkeren: 20 parkeerplaatsen;
- kortparkeren: 69 parkeerplaatsen.

Het maximaal aantal benodigde parkeerplaatsen (89 ppl.) is hiermee lager dan het aantal parkeerplaatsen in de huidige situatie (102 ppl.) op het parkeerterrein van de locatie Passiebloemweg.

Deze 89 parkeerplaatsen zijn in ieder geval niet voldoende om in de huidige getelde gezamenlijke parkeerbehoefte van de beide scholen te voorzien.
Het is daarom noodzakelijk dat de scholen verschillende aanvangstijden blijven hanteren en scholen inzetten op het verminderen van het autogebruik voor het brengen en halen van de schoolkinderen.

Anderzijds is het ook van belang om toch in voldoende parkeerplaatsen te voorzien.
Er is immers in de directe omgeving van de locatie aan de Passiebloemweg geen uitwijkmogelijkheid (bijvoorbeeld naar een omliggende wijk) voor parkeerverkeer als sprake is van een vol parkeerterrein.

De scholen zullen bij de verhuizing naar deze locatie dan ook actief beleid moeten gaan voeren om ouders/verzorgers en eigen personeel te verleiden om lopend of met de fiets naar school te komen om zo het aantal parkeerders te beperken.

Hierbij helpt ook dat sprake is van een dalende trend van de leerlingaantallen op beide scholen. In 2028 zijn er in theorie 78 in plaats van 89 parkeerplaatsen nodig.

Daarnaast is het niet zeker of het 10-14-jarigen onderwijs bij Jenaplanschool Zonnewereld er ook daadwerkelijk gaat komen. Met de komst hiervan is in de parkeerberekeningen wel rekening gehouden.

Voorgesteld wordt om bij de aanvraag van de bouwvergunning opnieuw te bezien hoeveel parkeerplaatsen te realiseren.

Verder wordt aanbevolen om bij de inrichting van het parkeerterrein geen Kiss & Ride-strook toe te passen, gelet op de huidige praktijk van het in en uit de school begeleiden van de kinderen door ouders/verzorgers.

3.4 Effect ontwikkeling op verkeersintensiteiten

Op basis van de CROW-rekentool is voor de locatie Passiebloemweg theoretisch de huidige en toekomstige verkeersgeneratie bij nieuwbouw berekend.

In de huidige situatie generen de (les)lokalen op de locatie Passiebloemweg van peuter-centrum Speelleertuin, RKBS De Twaalfruiter en OBS Vleuterweide tezamen ca. 520 mvt/etm (260 mvt in, 260 mvt uit) aan verkeersbewegingen.

In de toekomstige situatie genereren Jenaplanschool Zonnewereld en OBS Vleuterweide tezamen op deze locatie ca. 950 mvt/em aan verkeersbewegingen (475 mvt in, 475 mvt uit). De samenvoeging van beide scholen op deze locatie geeft dus bijna een verdubbeling van de hoeveelheid verkeer ten opzichte van de huidige situatie.

4 Analyse

4.1 Gewenste ontsluiting

In het voorkeursmodel ontsluit de in- en uitgang van het parkeerterrein van de scholen-cluster op de Passiebloemweg nabij de brug. Direct ten noorden en parallel aan de beoogde ontsluitingsweg voor het autoverkeer naar het parkeerterrein sluit ook het fietspad aan op de Passiebloemweg.



Figuur 4-1 Voorkeursmodel ontsluiting scholencomplex in nieuwe situatie

In de toekomstige situatie zal op deze entree sprake zijn van ruim twee keer zo veel ingaand verkeer en daarnaast ook nog eens eenzelfde hoeveelheid extra uitgaand verkeer. In combinatie met het direct nabijgelegen kruispunt van fietsroutes/-paden zal dit naar verwachting leiden tot een onveiligere verkeerssituatie:

- Door de ligging van de entree van het parkeerterrein direct bij de fietskruising kunnen in- en uitgaande voertuigen van/naar het parkeerterrein niet goed zien of inschatten of naderende (voorrang hebbende) fietsers vanuit het westen, noorden en oosten de entree van het parkeerterrein gaan kruisen of op de fietskruising een andere richting kiezen. In de huidige situatie ligt de ingang naar het parkeerterrein een stuk verder van de fietskruising af en is dit voor ingaand verkeer naar het parkeerterrein wel duidelijk.
- Er gaat veel meer (in- en uitgaand) autoverkeer van deze entree gebruikmaken ten opzichte van de huidige situatie. De piek is met name in het ochtendspitsuur, wanneer ook veel fietsers aanwezig zijn. In combinatie met het bovengenoemde punt zal dit veel sneller leiden tot verkeersonveiligheid en stagnatie in de verkeersafwikkeling op de Passiebloemweg en op het parkeerterrein.
- De combinatie van in- en uitgaand verkeer maakt de verkeerssituatie onoverzichtelijker. Zeker als ook ter plaatse van de in-/uitgang de huidige bermbreedte tussen rijbaan Passiebloemweg en fietspad gehandhaafd blijft. Hierdoor is het zicht van afslaande voertuigen naar het parkeerterrein minder goed, omdat het voertuig niet recht kan worden opgesteld tussen rijbaan en fietspad. Dit kan leiden tot blokkade van de doorgang van het fietspad als voertuigen zich hierop deels opstellen.
- Naar verwachting zal het uitrijdend verkeer vanaf het parkeerterrein via de Passie-bloemweg naar de Landschapsbaan veel minder vlot uitrijden dan in de huidige situatie. Immers op de aansluiting van de Passiebloemweg op de Landschapsbaan is in de ochtendspits de (meest voorkomende) linksafbeweging veel moeizamer uit te voeren

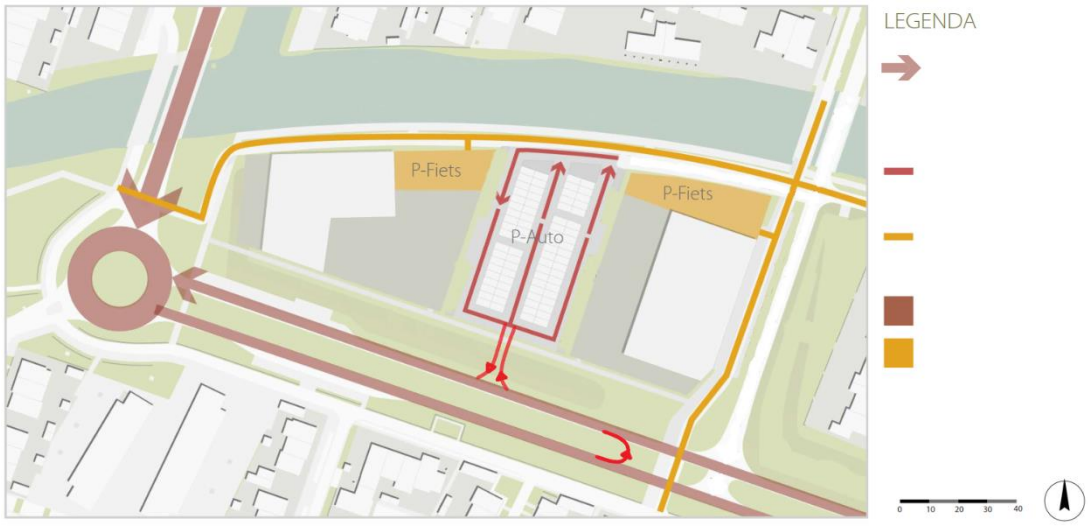
(conflict met verkeer uit twee richtingen) dan een rechtsafbeweging via de huidige uitrit (alleen conflict met verkeer uit de minst drukke rijrichting). Dit geeft een risico op lange wachtrijen op de Passiebloemweg voor het kruispunt met de Landschapsbaan.

Gelet op het bovenstaande is het vanuit verkeerskundig oogpunt gewenst de in- en uitgang op de Landschapsbaan te situeren. Hierdoor heeft het parkeerverkeer van de scholen geen conflicten met fietsers en/of voetgangers op de Passiebloemweg.

In de huidige situatie is reeds sprake van een uitrit van het parkeerterrein op de Landschapsbaan. Het combineren met een inrit vanaf de Landschapsbaan gaat niet of slechts beperkt ten koste van de doorstroming op de Landschapsbaan, uitgaande van het principe ‘rechtsaf in / rechtsaf uit’.
Immers het rechtsafslaande verkeer vanaf de Landschapsbaan kan vrij inrijden zonder conflicten met overige verkeersstromen of -deelnemers.
In de ochtendspits voegt het uitgaand verkeer rechtsaf in op de minst drukke rijrichting op de Landschapsbaan. In de middagperiode gaan de scholen uit vóór de avondspits en is sprake van een minder druk verkeersbeeld op de Landschapsbaan.

Autoverkeer op de Landschapsbaan komend vanaf de rotonde Rivierkom moet bij een volledige ontsluiting via de Landschapsbaan een u-beweging maken op het kruispunt met de Passiebloemweg om het parkeerterrein van de scholencluster te bereiken. Hierdoor wordt op dit kruispunt de fiets-/voetgangersoversteek over de Landschapsbaan twee keer gekruist door dit verkeer en is het ook geen logische verkeersbeweging voor het overige verkeer op dit kruispunt.
Wij stellen dan ook voor om ten westen van het kruispunt met de Passiebloemweg een doorsteek in de middenberm van de Landschapsbaan te maken voor autoverkeer uit westelijke richting naar het parkeerterrein van de scholencluster.

In Figuur 4-2 is de hierboven voorgestelde ontsluitingswijze weergegeven.



Figuur 4-2 Voorstel ontsluiting scholencomplex

4.2 Reactie op vragen/suggesties omwonenden

Hieronder volgt naar aanleiding van de voorgaande analyse een reactie op de door omwonenden gestelde vragen en gedane suggesties:

- De voorgestelde verkeersontsluiting leidt tot verkeersopstoppingen en gevaarlijke situaties, met name onder aan de brug bij de afslag naar de scholen.

  Door de ontsluiting voor het autoverkeer aan de Landschapsbaan te situeren worden conflicten tussen gemotoriseerd- en langzaam verkeer en opstoppingen op de Passiebloemweg voorkomen.

- In de huidige situatie zijn de in- en uitgang van de parkeerplaats gescheiden. Omwonenden geven aan dat dit volgens hen voor een betere doorstroming zorgt. Deze situatie is gecreëerd omdat voorheen eenzelfde in- en uitgang voor onnodige verkeers-opstopping leidde in de wijk. In de nieuwe situatie gaan we terug naar één in- en uitgang. Waarom is hiervoor gekozen terwijl dit in het verleden niet werkte.

  Zie antwoord op vorige vraag.

- Ontsluit het nieuwe parkeerterrein in het midden tussen de scholen rechtstreeks op de Landschapsbaan. Op deze wijze kun je fietsers en auto's van elkaar scheiden, bijvoorbeeld in een variant met alleen rechtsaf in en rechtsaf uit.

  Dit is conform de nu voorgestelde ontsluiting.

- Suggestie om de kruising Passiebloemweg/Landschapsbaan te wijzigen in een rotonde om de doorstroming te verbeteren.

  Een rotonde zal niet voor een betere doorstroming op de Landschapsbaan zorgen. Het doorstromingsprobleem op de Landschapsbaan is een gevolg van terugslag van verkeer vanaf het met verkeerslichten geregeld kruispunt met de Veldhuizerweg. Vanuit weghiërarchie is een rotonde op deze locatie niet gewenst, omdat deze een gelijkwaardigheid in functie suggereert tussen de Passiebloemweg en de Landschaps-baan. Ruimtelijk is een rotonde op deze locatie een zeer ingrijpende maatregel en vergt veel aanpassingen aan de omliggende infrastructuur en omgeving. Enkelstrookrotondes worden veelal vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen toegepast. Vanuit verkeersveiligheid (ongevallencijfers) is hiervoor op deze locatie geen aanleiding.

- Maak geen nieuwe parkeerplaatsen (K&R) aan de Passiebloemweg. Auto's gaan dan gedurende de drukste periode keren op de weg (opmerking: in de meest recente plannen zijn de parkeerplaatsen aan de Passiebloemweg geschrapt). Maak gebruik van de opstelplaats bij de glasbakken als K&R-zone aan de Landschapsbaan.

  Deze opstelplaats bij de glasbakken wordt nu gebruikt door ouders/verzorgers van kinderen op RKBS De Twaalfruiter. Een K&R-zone aan de Landschapsbaan is per definitie vanuit verkeersveiligheid ongewenst, gelet op het in- en uitstappen op of langs een drukke weg. Daarnaast hebben we tijdens de locatiebezoeken gezien dat het afzetten van kinderen en direct doorrijden door ouders ouders/verzorgers nu reeds nauwelijks plaatsvindt.

- Tip: ontmoedig ouders om kinderen met de auto te brengen en maak een veel kleinere parkeerplaats.

  Dit past in het gemeentelijk beleid om de automobiliteit terug te dringen ten faveure van voetganger en fietser. Daarentegen kan een te klein parkeerterrein leiden tot ongewenst parkeren op de Passiebloemweg en/of Landschapsbaan en geeft veiligheidsrisico's bij het in- en uitstappen op de rijbaan en/of het oversteken van de rijbaan.

5 Conclusies en aanbevelingen

5.1 Conclusies

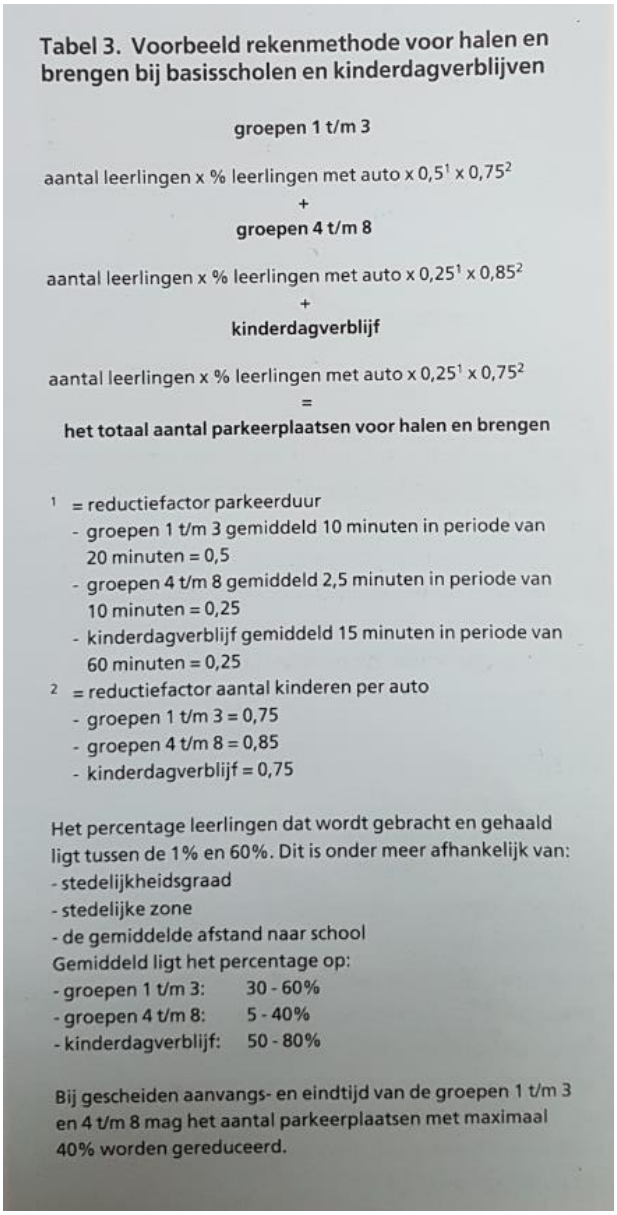
- Er is in de huidige situatie sprake van een veilige verkeersafwikkeling van/naar en op het parkeerterrein aan de Passiebloemweg tijdens het in- en uitgaan van de scholen. De aparte in- en uitgang voor het autoverkeer van het parkeerterrein functioneert goed. Wel is ter plaatse van de ingang van het parkeerterrein een bredere berm tussen rijbaan en fietspad gewenst.
- Het huidige parkeerterrein op de locatie Passiebloemweg kent met 102 parkeerplaatsen voldoende parkeerplaatsen om in de huidige parkeerbehoefte te voorzien.
- De beoogde ontsluitingswijze in het voorkeursmodel van de gemeente zal leiden tot een onveilige(re) verkeerssituatie op de Passiebloemweg met een groter risico op een stagnerende verkeersafwikkeling en wordt afgeraden.

5.2 Aanbevelingen

- Het parkeerterrein van de scholencluster te ontsluiten op de Landschapsbaan volgens het principe ‘rechtsaf in / rechtsaf uit’ met een extra doorsteek in de middenberm om verkeer op de Landschapsbaan vanaf de rotonde Rivierkom het parkeerterrein middels een u-turn te laten bereiken. Bij deze ontsluitingswijze heeft parkeerverkeer van de scholen geen conflicten met fietsers en/of voetgangers op de Passiebloemweg.
- Voor het bestemmingsplan rekening houden met de mogelijkheid om 89 parkeerplaatsen te realiseren (69 parkeerplaatsen voor kortparkeren en 20 parkeerplaatsen voor lang parkeren) en geen K&R-strook toe te passen.
- Het voeren van een actief beleid door de scholen om ouders/verzorgers en eigen personeel te verleiden om lopend of met de fiets naar school te komen om zo het aantal parkeerders te beperken.
- Bij de aanvraag van de bouwvergunning opnieuw bezien hoeveel parkeerplaatsen te realiseren, gelet op de reeds ingezette dalende trend van het aantal leerlingen.

Bijlage 1 CROW-rekenmethodieken

CROW-publicatie 182 (kortparken)



Tabel 3. Voorbeeld rekenmethode voor halen en brengen bij basisscholen en kinderdagverblijven

groepen 1 t/m 3

aantal leerlingen x % leerlingen met auto x $0,5^{1}$ x $0,75^{2}$

+

groepen 4 t/m 8

aantal leerlingen x % leerlingen met auto x $0,25^{1}$ x $0,85^{2}$

+

kinderdagverblijf

aantal leerlingen x % leerlingen met auto x $0,25^{1}$ x $0,75^{2}$

=

het totaal aantal parkeerplaatsen voor halen en brengen

1 = reductiefactor parkeerduur
- groepen 1 t/m 3 gemiddeld 10 minuten in periode van 20 minuten = 0,5
- groepen 4 t/m 8 gemiddeld 2,5 minuten in periode van 10 minuten = 0,25
- kinderdagverblijf gemiddeld 15 minuten in periode van 60 minuten = 0,25

2 = reductiefactor aantal kinderen per auto
- groepen 1 t/m 3 = 0,75
- groepen 4 t/m 8 = 0,85
- kinderdagverblijf = 0,75

Het percentage leerlingen dat wordt gebracht en gehaald ligt tussen de 1% en 60%. Dit is onder meer afhankelijk van:
- stedelijkheidsgraad
- stedelijke zone
- de gemiddelde afstand naar school

Gemiddeld ligt het percentage op:
- groepen 1 t/m 3: 30 - 60%
- groepen 4 t/m 8: 5 - 40%
- kinderdagverblijf: 50 - 80%

Bij gescheiden aanvangs- en eindtijd van de groepen 1 t/m 3 en 4 t/m 8 mag het aantal parkeerplaatsen met maximaal 40% worden gereduceerd.

CROW-rekentool (standaard-instellingen)

Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren

BASISSCHOOL

Functieprofiel

	onderbouw	bovenbouw
aantal klassen		

Profiel - op basis eigen voorkeursinstellingen

	onderbouw	bovenbouw	
leerlingen per klas			
overblijf percentage	30	30	%
leerlingen begeleid naar school	80	30	%
aantal leerlingen per ouder/verzorger (per auto)	1.33	1.18	
aantal leerlingen per ouder/verzorger (overige vervoerswijzen)	1.20	1.20	
turnover parkeerruimte ouders/verzorgers	2.0	4.0	
% ouders/verzorgers per auto		45	%
% personeel per auto		80	%
docenten per klas		1.0	
overig personeel per klas		0.3	
turnover parkeerplaatsen personeel		1.0	

Bijlage 3 Aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling

Tauw

Aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling schoollocatie Passiebloemweg, Vleuten

15 september 2020

Verantwoording

Titel	Aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling schoollocatie Passiebloemweg, Vleuten
Opdrachtgever	Gemeente Utrecht, Ontw kkelorganisatie Ruimte
Projectleider	[redacted]
Auteur(s)	[redacted]
Tweede lezer	
Projectnummer	1278021
Aantal pagina's	16
Versie	Definitief
Datum	14 september 2020
Handtekening	Ontbreekt in verband met digitale verwerking. Dit rapport is aantoonbaar vr jgegeven.

Colofon

Tauw bv
Australiëlaan 5
Postbus 3015
3502 GA Utrecht
T +31 30 28 24 82 4
E info.utrecht@tauw.com

Inhoud

Inhoud 3
1 Inleiding 4
1.1 Aanleiding 4
1.2 Bestemmingsplan 5
1.3 Uitgangspunten 5
1.4 Ligging plangebied 6
2 Waarom een vormvrije m.e.r.-beoordeling? 7
3 Toetsing 8

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Utrecht is voornemens om twee nieuwe (permanente) schoolgebouwen met bijbehorende parkeervoorzieningen voor fietsen en auto's te realiseren aan de Passiebloemweg. De schoolgebouwen worden gebouwd voor het scholencluster De Weide Wereld, bestaande uit OBS Vleuterweide en Jenaplanschool Zonnewereld. In de huidige situatie zijn beide scholen verdeeld over de locaties Teunisbloemlaan en Passiebloemweg. In de toekomst worden de scholen samengevoegd op de locatie Passiebloemweg. Op basis van de telling van 1 oktober 2019 heeft OBS Vleuterweide 18 groepen en de Zonnewereld 17 groepen. De Zonnewereld heeft als aanvullende wens om ruimte te bieden voor 10-14 jarigen onderwijs. Het programma voor 10-12 jarigen onderwijs betreft een ambitite.

In het plangebied staan op dit moment drie tijdelijke schoolgebouwen. Deze huisvesten (een deel van) de OBS Vleuterweide, RKBS De Twaalfruiter, peutercentrum Speelleertuin en naschoolse opvang Small Steps. De tijdelijke schoolgebouwen worden gesloopt om plaats te maken voor de twee nieuwe schoolgebouwen. De gebruikers van de tijdelijke gebouwen keren in de toekomstige situatie niet terug op deze locatie.



Figuur 1.1 Visual toekomstige situatie (bouwenvelop schoollocatie Passiebloemweg)

1.2 Bestemmingsplan

Voor het plangebied geldt het bestemmingsplan Vleuterweide, Vleuten (onherroepelijk vastgesteld op 12 juni 2014). Het plangebied heeft de bestemming ‘maatschappelijk’. Het omliggende groen heeft de bestemming groen en de omliggende straten hebben de bestemming ‘verkeer-verblijfsgebied’. Binnen deze bestemming is de bouw van een school mogelijk. De bouwvlakken zijn echter strak om de bestaande tijdelijke schoolgebouwen gelegd. De nieuwbouw past daarom niet binnen de bestaande bouwvlakken. Een herziening van het vigerende bestemmingsplan is daarom noodzakelijk om de beoogde ontwikkeling mogelijk te maken.

1.3 Uitgangspunten

Er zijn diverse ruimtelijke uitgangspunten opgesteld voor de ontwikkeling van de twee schoolgebouwen:

- De invulling bestaat uit twee compacte schoolgebouwen, met een footprint van ca. 1.200 m2 voor beide scholen samen
- De schoolgebouwen bestaan uit maximaal 3 lagen met een plat dak en hebben een maximale hoogte van 12 meter
- De schoolgebouwen zijn twee individuele volumes, maar vertonen samenhang
- De gebouwen staan op minimaal 50 meter afstand van Landschapsbaan en Rivierkom. Hiervan mag, ten behoeve van een efficiënte indeling van het schoolgebouw van de Zonnewereld, met maximaal 600 m² per bouwlaag van worden afgeweken
- De bestaande grondwal tussen de Landschapsbaan en het gebouwencluster blijft zoveel mogelijk behouden
- De buitenruimte van de scholen ligt tussen het gebouw en de grondwal
- Parkeren vindt centraal plaats
- Ontsluiting vindt plaats vanaf de Landschapsbaan, de ontsluiting van de fiets en voetganger vindt gescheiden van het autoverkeer plaats vanaf de singelzijde

Voor de bestemmingsplanwijziging voor de bouw van nieuwe voorzieningen is een vormvrije m.e.r.-beoordeling nodig om te bepalen of er belangrijke nadelige milieugevolgen te verwachten zijn.

In onderstaande tekening van de bouwenvelop is de locatie van de twee schoolgebouwen en de globale buitenruimte te zien. De bouwenvelop vormt de basis voor het bestemmingsplan en is kaderstellend voor het ontwerp van de school.



Figuur 1.2: Randvoorwaardenkaart

1.4 Ligging plangebied

Het plangebied ligt in Vleuterweide in de VINEX-locatie Leidsche Rijn en Vleuten – De Meern. Het plangebied wordt omsloten door de Middelwetering aan de noordzijde, de Passiebloemweg aan de oostzijde, de Landschapsbaan aan de zuidzijde en de Rivierkom aan de westzijde. Het plangebied maakt onderdeel uit van een zone dat ook wel het Balkon wordt genoemd.

Het gebied ligt op de zuidelijke stroomrug van een Rivierkom (Leidsche Rijn). In het oorspronkelijke Masterplan voor Vleuterweide is bedacht om extra accent op de overgang tussen de stroomrug en de rivierkom te leggen. Voor het westelijk gelegen deel van het “balkon” was ooit een ophoging voorzien, die vanaf de hoofdontsluiting geleidelijk oploopt tot 3 meter met aan de noordzijde een rand van bijzondere bebouwing. Hoewel deze plannen door de tijd heen gewijzigd zijn, ligt tussen het gebouwencluster en de Landschapsbaan een grondwal als restant van het oorspronkelijke concept van het balkon. Aan de oostzijde van het plangebied (Passiebloemweg) bevindt zich een verhard parkeerterrein. Aan de zuid- en westzijde is er een grondwal met enkele bomen. Aan de noordzijde van het plangebied bevindt zich water met een begeleidende boomstructuur. De drie tijdelijke schoolgebouwen in het plangebied bestaan uit één of twee lagen met een plat dak. Zie bijlage 1 voor een luchtfoto van de huidige situatie.

2 Waarom een vormvrije m.e.r.-beoordeling?

In de Wet milieubeheer en in het Besluit m.e.r. wordt onderscheid gemaakt tussen activiteiten die m.e.r.-plichtig zijn (de zogenaamde bijlage C-activiteiten) en activiteiten, die m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn (de zogenaamde bijlage D-activiteiten). M.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten zijn activiteiten waarvoor de beslissing of de m.e.r.-procedure voor projecten moet worden doorlopen, niet bij wet vastligt, maar door het bevoegd gezag moet worden genomen. Het bevoegd gezag (het College van B&W van de gemeente Utrecht) moet bepalen of er sprake is van "belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu", die het doorlopen van de m.e.r.-procedure wenselijk/noodzakelijk maken. De activiteiten worden mogelijk gemaakt met een bestemmingsplan. De activiteit betreft de aanleg van een stedelijke ontwikkeling. De in dit plan opgenomen activiteiten staan vermeld in lijst D 11.2 van de bijlage bij het Besluit m.e.r., maar blijven onder de drempelwaarde van 100 hectare oppervlakte. Daarom is het voor de voorgenomen activiteit noodzakelijk een vormvrije m.e.r.-beoordeling uit te voeren.

Op basis van deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kunnen er twee uitkomsten zijn:

- Belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen niet uitgesloten worden: er dient een m.e.r.-procedure voor projecten doorlopen te worden
- Belangrijke nadelige milieugevolgen treden niet op: er wordt gemotiveerd aangegeven dat het doorlopen van een m.e.r.-procedure voor projecten niet nodig is

De toetsing is gedaan aan de hand van de selectiecriteria in bijlage III, EU-richtlijn 2014/52/EU. Dit betreffen:

1. De kenmerken van het project
2. De plaats van het project
3. De kenmerken van het potentiële effect

Het nut van voorliggende notitie is dat al in een vroeg stadium beoordeeld wordt of de activiteit belangrijke nadelige milieugevolgen heeft en een milieueffectrapportage voor projecten nodig is. Bij het onderdeel ecologie wordt ook gekeken of sprake is van een passende beoordeling op grond van de Wet Natuurbescherming. In dat geval is het namelijk verplicht een m.e.r.-procedure voor plannen voor het bestemmingsplan te volgen.

3 Toetsing

Projectnaam	Schoollocatie Passiebloemweg, Vleuten
1) Kenmerken van het project	
Omvang van het project (relatie met drempel D lijst)	Het bestemmingsplan maakt een stedel jke ontw kkelingen in de vorm van educatie, sport, culturele en maatschappelijke voorzieningen planologisch-juridisch mogelijk. Dit valt onder categorie 11.2 van Onderdeel D van de bijlage van het Besluit m.e.r. (De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen). Daarb j geldt een drempelwaarde van 100 hectare oppervlakte. De geplande ontwikkeling bl ift ver beneden de drempelwaarde van de m.e.r.-beoordelingsplicht. Voor activiteiten die op de D lijst voorkomen maar onder drempelwaarden liggen en mogelijk worden gemaakt met een bestemmingplan, dient een vormvrije m.e.r. beoordeling te worden uitgevoerd.
Cumulatie met andere projecten	Er is geen sprake van cumulatie met andere projecten.
Gebruik natuurl jke hulpbronnen	De ontwikkeling van de voorziene activiteiten legt geen bijzonder beslag op natuurlijke hulpbronnen.
Productie afvalstoffen	In de bouwfase van de voorzieningen van bedrijvigheid is sprake van afvoer van bouwafval en in de gebru ksfase van productie en verwijdering van huishoudelijk afval. Voor de afvoer van huishoudelijk afval worden de reguliere procedures en processen gevolgd, waardoor geen sprake is van belangr jke (rest)effecten in relatie tot een m.e.r.-procedure.
Verontreiniging en hinder	Voor de aanleg van de voorzieningen zal tijdel jk sprake zijn van geluidsoverlast en verkeershinder. Dit is echter tijdelijk van aard. De dichtstb jzijnde woningen bevinden zich aan de overzijde van de Passiebloemweg en aan de Conferenceperenlaan. Deze woningen aan de Passiebloemweg worden door een groenstrook en tuinen gescheiden van het plangebied. Tussen het plangebied en de woningen aan de Conferenceperenlaan ligt eveneens een brede groenstrook en daarnaast de tweebaansweg Landschapsbaan. De geluidshinder zal gezien de afstand naar verwachting beperkt zijn. De omgang met eventuele hinder wordt geregeld via de vergunningenprocedures die voor de betreffende werkzaamheden worden doorlopen.
Risico voor ongevallen	De beoogde realisatie van twee nieuwe schoolgebouwen zorgt niet voor een toename van risico's voor de omgeving.
2) Plaats van het project	
Bestaande grondgebruik	In het plangebied liggen op dit moment drie tijdelijke schoolgebouwen, een gemeenschappelijk schoolplein en een parkeerterrein. De drie

Projectnaam	Schoollocatie Passiebloemweg, Vleuten
	schoolgebouwen bieden huisvesting aan groepen van OBS Vleuterweide, De Twaalfruiter en buitenschoolse opvang. Rond het plangebied ligt veel openbaar groen in de vorm van een grondwal aan de ene zijde en water (de Middelwetering) met een begeleidende groenstructuur aan de andere zijde.
Rijkdom aan en kwaliteit en regeneratievermogen natuurlijke hulpbronnen van het gebied	N.v.t.
Opnamevermogen milieu met aandacht voor wetlands, kustgebieden, berg- en bosgebieden, reservaten en natuurparken, HA/ richtlijngebieden, gebieden waar milieunormen worden overschreden, gebieden met hoge bevolkingsdichtheid, landschappelijk historisch cultureel of archeologische gebieden van belang.	Hieronder wordt per thema ingegaan op mogel jke aanwezige waarden in het plangebied. **Archeologie en cultuurhistorie** De plankaart van het bestemmingsplan geeft aan dat op de zuidelijke rand van het plangebied, het deel tussen de Landschapsbaan en de grondwal, de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' van toepassing is (kruisarcering). Gronden met deze bestemming zijn mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachting. Uit de gemeentelijke archeologische verwachtingenkaart bl jkt dat het betreffende gedeelte van het plangebied binnen een 'groene zone' valt. De rest van het plangebied, waarin de realisatie van de twee schoolgebouwen plaatsvindt, ligt binnen een 'witte zone'. Voor witte zones geldt geen verwachting en geen vergunningstelsel. Voor groene zones geldt een verwachting van een middelhoge dichtheid aan archeologische vondsten of sporen. Voor deze gebieden geldt de gemeentelijke Verordening op de Archeologische Monumentenzorg. Dit houdt in dat alleen bij bodemingrepen in de groene zone langs de Landschapsbaan met een omvang meer dan 100 m² en dieper dan 50 cm een archeologievergunning nodig is. Voor het thema archeologie en cultuurhistorie worden geen belangrijke nadelige milieugevolgen verwacht. **Ecologie** *Gebieden* Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een NNN- of een Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000 gebied is Oostelijke Vechtplassen op 7,5 km. Negatieve effecten door geluid, trilling, licht et cetera op NNN-gebieden zijn uit te sluiten en het toetsingskader van het NNN is niet van toepassing. Het plangebied maakt deel uit van de Utrechtse stedelijke groenstructuur. Voor deze gebieden geldt dat bestaande elementen van de stedelijke groenstructuur en de hoofdbomenstructuur worden beschermd. Menging van stedelijk groen en stedelijke functies is mogelijk onder de

Projectnaam	Schoollocatie Passiebloemweg, Vleuten
	voorwaarde dat het groene karakter, kwaliteiten en het gebruik van het groen worden behouden of verbeterd. *Stikstofdepositie op Natura 2000* In augustus 2020 is een AERIUS-berekening uitgevoerd om de stikstofdepositie in de aanlegfase en gebru ksfase van de twee nieuwe schoolgebouwen te berekenen[1]. Hieruit volgt dat zowel de aanlegfase als de gebruiksfase niet leiden tot een stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol/ha/jaar in het plangebied. Significante effecten van st kstofdepositie op Natura 2000-gebieden zijn daarmee voor zowel de aanlegfase als gebruiksfase uitgesloten. Voor het thema stikstofdepositie worden geen belangrijke nadelige milieugevolgen verwacht. *Soorten* In januari 2020 is een bureaustudie Flora en Fauna uitgevoerd en advies diervriendelijk bouwen opgesteld[2]. Uit de studie komt naar voren dat er geen verblijf- of groeiplaatsen van, onder de Wet natuurbescherming beschermde soorten bekend zijn binnen het plangebied. Wel is er een groeiplaats van de veldlathyrus bekend, deze soort is opgenomen op de Utrechtse soortenlijst. Het uitgevoerde onderzoek voldoet niet aan het vastgestelde Vleermuisprotocol 2017, waardoor verblijfplaatsen van vleermuizen niet met zekerheid kunnen worden uitgesloten. Voor de sloop van de tijdelijke panden is het advies om de gebiedsgerichte ontheffing diervriendel jk bouwen te volgen. Bij nieuwbouw van de voorzieningen moeten verblijfplaatsen worden opgenomen zoals vastgesteld is in het Advies Diervriendelijk bouwen. Boven de watergang, grenzend aan de noordz jde van het plangebied, zijn waarnemingen bekend van foeragerende gewone dwergvleermuizen (NDFF). Effecten op foeragerende vleermuizen kunnen worden voorkomen door de watergang en de beplanting langs de oevers te behouden en deze elementen te ontzien van kunstmatige verlichting tijdens en na de bouwwerkzaamheden. Tevens dient rekening te worden gehouden met broedgevallen van algemene soorten vogels in bomen of opgaande beplanting rondom de panden. Werkzaamheden dienen daarom buiten het broedseizoen, na een controle op nesten van algemene broedvogels of na het verwijderen van de opgaande beplating (voorafgaand aan het broedseizoen en de werkzaamheden) uitgevoerd te worden. In het onderzoek wordt tevens gewezen op de zorgplicht voor algemene soorten grondgebonden zoogdieren tijdens de werkzaamheden. Een voorbeeld van een maatregel is het hanteren van één vaste werkrichting bij

[1] Dekker & Baggen (2020-08-03) S ikstofdepositie schoollocatie Passiebloemweg Vleuten
[2] Gemeente Utrecht (2020-01-28) Advies flora en fauna. Herontwikkeling schoollocatie Passiebloemweg, Utrecht (Concept).

Projectnaam	Schoollocatie Passiebloemweg, Vleuten

het verwijderen van vegetatie, waardoor dieren de kan kr jgen voor de werkzaamheden uit te vluchten. Voor natuur leidt deze ontwikkeling niet tot belangr jke nadelige milieugevolgen.

Luchtkwaliteit

In juli 2020 is onderzoek uitgevoerd naar het thema luchtkwaliteit[3]. De Passiebloemweg is gelegen nabij de Landschapsbaan en de Rievierkom. Beide wegen voldoen ruim aan de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof uit de Wet milieubeheer. Voor fijnstof PM10 wordt ook voldaan aan de WHO-advieswaarde van 20 µg/m3. Aan de f jnstof PM2,5 WHO-advieswaarde van 10 µg/m3 wordt in 2020 nog niet voldaan, maar wordt wel in 2030 voldaan. De scholen zorgen in de toekomst voor een toename van verkeersbewegingen. De bijdrage aan de luchtkwaliteit als gevolg van de toename van het aantal verkeersbewegingen is echter gering en draagt niet in betekenende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Voor het thema luchtkwaliteit worden geen belangrijke nadelige milieugevolgen verwacht.

Geluid

In juli 2020 is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar verkeerslawaai Passiebloem scholen[4]. Het plangebied van het onderzochte project ligt binnen de vanuit de Wet geluidhinder relevante geluidszones van de Landschapsbaan – Rivierkom en de Veldhuizerweg. Uit het geluidsonderzoek volgt dat de geluidsbelasting van de Landschapsbaan – Rivierkom de voorkeursgrenswaarde overschrijdt, maar dat voldaan wordt aan de maximale ontheffingswaarde. De gecumuleerde geluidsbelasting van de Landschapsbaan – Rivierkom, de Veldhuizerweg en de Passiebloemweg bedraagt maximaal 59 dB en wordt aanvaardbaar geacht. Vanwege overschrijding van de voorkeursgrenswaarde moet een hogere waarde procedure worden doorlopen.
Er is eveneens gekeken naar het effect van geluid dat veroorzaakt wordt door de nieuwe ontw kkelingen. Wat betreft stemgeluid van spelende kinderen bevinden de omliggende woningen zich op voldoende afstand. Het geluid van toenemend verkeer is beperkt. Er vindt voornamelijk een verschuiving plaats in verkeersstromen. De school(woningen) aan de Doyenneperenlaan (zuidzijde Lamdschapsbaan) worden opgeheven. Daarnaast lopen de leerlingaantallen in Vleuterweide terug, wat resulteert in een afname van verkeersbewegingen. Bovendien rijden in de huidige situatie de auto's het

[3] Baggen (2020-07-16) Luchtkwaliteitsaspecten schoollocatie Passiebloemweg Vleuten
4 Gemeente Utrecht (2020-07-08) Akoestisch onderzoek - verkeerslawaai Passiebloem - scholen

Projectnaam	Schoollocatie Passiebloemweg, Vleuten

parkeerterrein op via de Passiebloemweg en in de nieuwe situatie vanaf de Landschapsbaan. Het verkeer komt daardoor minder de woonwijken in.
Er worden geen belangrijke nadelige milieugevolgen voor het thema geluid verwacht.

Externe veiligheid
Op 330 meter afstand ten oosten van het plangebied, langs de Burchtpromenade en Veldhuizerweg. liggen enkele hogedruk aardgastransportleidingen. Daarmee valt het plangebied buiten het invloedsgebied van deze leidingen. Vanwege de afstand zijn de leidingen niet van invloed op de planlocatie. Andere risicobronnen zoals de r jksweg A12, spoorlijnen en risicobedrijven liggen op zeer grote afstand en zijn niet van invloed op de planlocatie. Voor externe veiligheid worden geen belangrijke nadelige milieugevolgen verwacht.

Milieuhinder bedrijvigheid
In de directe omgeving van het plangebied zijn geen bedrijven aanwezig, welke een belemmering vormen voor de voorgenomen ontw kkeling. Daarnaast worden in het bestemmingsplan geen bedrijven waarvoor bedrijfszoneringen gelden of bedrijven met milieugevoelige functies binnen het plangebied toegestaan. Voor deze ontwikkeling is de situering van de speelpleinen bij de basisscholen ten opzichte van de omliggende woningen van belang. Vanuit de VNG-systematiek van bedrijven en milieuzonering geldt een minimale afstand van 30 meter tussen scholen of schoolpleinen en woningen. In deze ontwikkeling wordt aan deze afstand voldaan. Voor het thema bedr jven en milieuzonering worden geen belangrijke nadelige milieugevolgen verwacht.

Bodem en grondwater
In het verleden was een agrarische bestemming van toepassing op het plangebied. Er zijn geen verdachte activiteiten bekend die geleid kunnen hebben tot bodemverontreiniging. In en rond het plangebied z jn geen gevallen van ernstige bodemverontreiniging bekend. In 2007 is een verkennend bodemonderzoek verricht in het plangebied voor de vestiging van de tijdelijke schoolgebouwen. Dit onderzoek is uitgevoerd na het bouwrijp maken van de VINEX locatie. Hierbij is geen verontreiniging aangetroffen. Dit onderzoek is echter verouderd en zal geactualiseerd moeten worden na de sloop van de tijdel jke gebouwen. Ook na de sloop van de gebouwen is bodemonderzoek noodzakel jk voor b jvoorbeeld de afvoer van grond. Bij aanwezigheid van puinsporen moet asbest worden meegenomen in dit onderzoek.

Projectnaam	Schoollocatie Passiebloemweg, Vleuten

Het plangebied bevindt zich in de schone zone van het Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer. Dit betekent dat er, voor zover bekend, geen sprake is van omvangr jke grondwaterverontreinigingen. Het plangebied ligt buiten de boringsvr je zones van drinkwaterwinningen De Meern en Leidsche Rijn. Er gelden geen dieptebeperking voor bodemenergie of boringen. Voor bodem en grondwater worden geen belangrijke nadelige milieugevolgen verwacht.

Water, groen en klimaat

In augustus 2020 is de watertoets voor het plangebied doorlopen. Eventuele toename aan verharding dient gecompenseerd te worden middels nieuwe waterberging. Daarnaast gaat de gemeente Utrecht uit van minimaal 90% afvangen en infiltreren van de jaarlijkse neerslag ten behoeve van klimaatadaptatie (over het totaal afvoerend oppervlak in de huidige situatie). De schoolgebouwen binnen het plangebied worden zo ingericht dat zoveel mogelijk neerslag op het perceel wordt vastgehouden en verwerkt en er geen neerslag wordt afgewenteld richting het omringende gebied. De daken van de schoolgebouwen worden zoveel mogelijk als groene sedumdaken uitgevoerd en het parkeerterrein wordt klimaat adaptief, met waterpasserende verharding uitgevoerd. Een of meerdere wadi's bieden eveneens mogelijkheden om neerslag te infiltreren. Met het nemen van deze maatregelen kan voldaan worden aan de bergingseis ten behoeve van toename in verhard oppervlak en klimaatadaptatie.
Gestreefd wordt naar gelijk oppervlakte aan stedelijk groen in de nieuwe situatie en bij voorkeur wordt het groenoppervlak uitgebreid. Meer groen draagt bij aan waterberging op eigen terrein en koeling bij hitte in de zomer. Het plangebied maakt geen deel uit van een waterwingebied of grondwaterbeschermingsgebied. Voor water, groen en klimaat worden geen belangr jke nadelige milieugevolgen verwacht.

Verkeer, verkeersveiligheid en parkeren

De ontwikkeling van het plangebied leidt tot een verkeersaantrekkende werking. In maart 2020 heeft Sweco een onderzoek uitgevoerd naar verkeerskundige aspecten[5]. Daaruit blijkt dat de voorgenomen ontwikkelingen in het plangebied leiden tot vr jwel een verdubbeling van de hoeveelheid verkeer ten opzichte van de huidige situatie. In combinatie met het direct nabijgelegen kruispunt van fietsroutes/-paden zal dit naar verwachting leiden tot een onveiligere verkeerssituatie. Door het parkeerterrein van de scholen te ontsluiten op de Landschapsbaan (volgens het principe rechtsaf in / rechtsaf uit" met een extra doorsteek in de middenberm om zo verkeer op de

[5] SWECO (2020-03-11) Onderzoek verkeerskundige aspecten. Nieuwbouw schoolloca ie Passiebloemweg. Projectnummer 370115

Projectnaam	Schoollocatie Passiebloemweg, Vleuten

Landschapsbaan vanaf de rotonde Rivierkom het parkeerterrein middels een u-turn te laten bere ken), worden conflicten tussen parkeerverkeer en fietsers en/of voetgangers op de Passiebloemweg vermeden. De ontsluiting van fiets- en voetgangers vindt gescheiden van het autoverkeer plaats vanaf de singelzijde. Dit draagt bij aan een veiligere verkeerssituatie en tevens wordt het risico op een stagnerende verkeersafwikkeling verkleind.

Parkeren

Een van de maatregelen om het aandeel autoverkeer terug te dringen en lopen en het gebru k van de fiets te stimuleren, is het hanteren van een minimale parkeernorm. In lijn met het gemeentelijk beleid wordt een parkeernorm van 0,5 ppl. per leslokaal gehanteerd voor langparkeren. De piek in kortparkeren wordt deels gecompenseerd door verschillende begin- en eindtijden van de scholen. Er wordt voorgesteld om voor het bestemmingsplan uit te gaan van 89 parkeerplaatsen, waarvan 20 plaatsen voor langparkeren en 69 plaatsen voor kortparkeren. Uit het onderzoek blijkt dat deze 89 parkeerplaatsen echter niet voldoende zijn om in de parkeerbehoefte van beide scholen te voorzien. Personeel en ouders/verzorgers worden daarom gestimuleerd om lopend of met de fiets naar school te komen om zo het aantal parkeerders te beperken. Bij de inrichting van het parkeerterrein wordt geen kiss & ridestrook toegepast vanwege het in en uit begeleiden van kinderen door ouders/verzorgers. Vanwege de reeds ingezette dalende trend van het aantal leerlingen en de onzekerheid over 10-14 jarigen onderwijs bij Jenaplanschool Zonnewereld, wordt voorgesteld om bij de aanvraag van de bouwvergunning opnieuw te bezien hoeveel parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. De realisatie van voldoende parkeerplaatsen wordt geborgd via een voorwaardel jke verplichting in het bestemmingsplan. Voor verkeer, verkeersveiligheid en parkeren worden geen belangrijke nadelige milieugevolgen verwacht.

Gezondheid

Gezonde verstedelijking is één van de speerpunten van de gemeente Utrecht en daarmee ook kaderstellend voor de ontw kkeling van de twee schoolgebouwen aan de Passiebloemweg. Geluidsniveau en luchtkwaliteit zijn hierin belangrijke thema's. In de nota 'Gezondheid voor iedereen' is opgenomen dat scholen, kinderopvang en woon(zorg)voorzieningen niet bestemd worden langs drukke wegen. De gehanteerde grens is dat bovenstaande nieuwbouw voorzieningen niet in de eerstel jnsbebouwing, binnen 50 meter van een drukke binnenstedelijke weg (>10.000 mvt/etm) gerealiseerd mogen worden. Een groot gedeelte van de schoollocatie ligt binnen 50 meter afstand van de Landschapsbaan en de Rivierkom. Beide wegen zijn drukke wegen met meer dan 10.000 mvt/etm. Aangezien er in dit

Projectnaam	Schoollocatie Passiebloemweg, Vleuten
	deel van Vleuterweide geen alternatieve locatie beschikbaar is, z jn de schoolgebouwen zo gunstig mogelijk gesitueerd op de kavel. Door deze situering kan een van de schoolgebouwen volledig buiten de 50 meter zone van de Landschapsbaan worden gebouwd. Het tweede schoolgebouw ligt gedeeltel jk binnen de 50 meter zone van de Landschapsbaan. Voor deze school moeten daarom maatregelen worden genomen die er voor zorgen dat het binnenmilieu vergelijkbaar is met het binnenmilieu van een school buiten de 50 meter zone van de Landschapsbaan. Daarbij geldt minimaal Klasse B voor luchtkwaliteit en is thermische comfort het uitgangspunt, conform het Programma van Eisen: Frisse Scholen 2015. Vanuit gezondheidsbevordering wordt bij de school rekening gehouden met voldoende ruimte voor spelen en bewegen en kr jgen de pleinen een groene inrichting. Vanuit het thema gezondheid worden geen belangrijke nadelige milieugevolgen verwacht.
3) Kenmerken van het potentiële effect	
Bere k van het effect (geografisch en grootte getroffen bevolking)	Er zijn geen effecten te verwachten die uit te drukken zijn in geografische zone en/of grootte van de getroffen bevo king. Zie de behandeling van de milieuthema's in hoofdstuk 2 voor de onderbouwing van het ontbreken van deze effecten.
Grensoverschrijdend karakter	Gezien de ligging van het plangebied is grensoverschr jdend karakter niet van toepassing.
Orde van grootte en complexiteit effect	Effecten z jn tijdelijk, middels maatregelen mitigeerbaar en lokaal van aard.
Waarschijnlijkheid effect	Het optreden van een aantal geringe effecten is waarsch jnlijk, echter door het nemen van maatregelen kunnen deze effecten goed voorkomen en/of teniet worden gedaan.
Duur, frequentie en omkeerbaarheid effect	De effecten zijn t jdelijk van aard en door het nemen van maatregelen mitigeerbaar.
Conclusie	De toetsing aan de selectiecriteria uit bijlage III (EU-richtlijn 2014/52/EU) maakt duidelijk dat er geen sprake is van belangrijke nadelige effecten op het milieu die het opstellen van een projectMER noodzakelijk maken.

Bijlage 1 Huidige situatie



Figuur 1.3: Luchtfoto huidige situatie (bouwenvelop schoollocatie Passiebloemweg)

Bijlage 4 M.e.r.-beoordelingsbesluit

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Duurzame stad
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Projectmanagement Ruimte
Gemeente Utrecht
t.a.v. Ron te Veldhuis

Behandeld door	[redacted]	**Datum**	6 oktober 2020
Doorkiesnummer		**Ons kenmerk**	8014693 / 8034452
E-mail	[redacted]@utrecht.nl	Onderwerp	m.e.r.-beoordelingsbesluit Passiebloemweg
Bijlage(n)	1		
Uw kenmerk		**Verzonden**	
Uw brief van	28-09-2020	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte heer [redacted],

In uw verzoek van 28-9-2020 (zaaknummer 8014693) heeft u ons voor het project 'Passiebloemweg' een aanmeldnotitie voor een vormvrije m.e.r.-beoordeling gestuurd. De aanmeldnotitie is conform de criteria zoals bepaald in bijlage III bij de m.e.r.-richtlijn opgesteld.

Het project de realisatie van twee scholen is opgenomen in onderdeel D11.2 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage (de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject). Het project blijft onder de drempelwaarden die bij deze categorie in het Besluit m.e.r. is opgenomen.

Op grond van artikel 2 lid 5 sub b van het Besluit mer moet het bevoegd gezag, voordat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage wordt gelegd, nog wel een beslissing nemen over de vraag of er een milieueffectrapport nodig is voor deze ontwikkeling. Daarnaast dient voor het project uitgesloten te worden of sprake is van een passende beoordeling op grond van de Wet natuurbescherming. De onderbouwing hiervoor is opgenomen in de door ons ontvangen aanmeldnotitie en de daarbij behorende stikstofdepositieberekening. De aanmeldnotitie is beoordeeld en hieruit blijkt dat er geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Daarnaast heeft het project geen effect op beschermde natuurgebieden (Natura2000) waardoor er geen passende beoordeling noodzakelijk is vanuit de Wet natuurbescherming.

Het bevoegd gezag heeft, middels dit schrijven, besloten dat er geen m.e.r.-procedure hoeft te worden doorlopen en er geen milieueffectrapport opgesteld hoeft te worden.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Duurzame stad

Datum 6 oktober 2020

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,
krachtens door deze verleend mandaat i

Deze brief is digitaal ondertekend:

[redacted]

Gildemanager Duurzame stad
Ontwikkelorganisatie Ruimte

Bijlage 1- [bijlage aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling schoollocatie Passiebloemweg Vleuten, d.d. 15-9-2020]

---

[1] Op grond van het besluit van het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Utrecht, d.d. 10 december 2019, (Vaststelling Mandaatregister Gemeente Utrecht 2020), zoals opgenomen in het Gemeenteblad van Utrecht 2020, nummer 8509 en zoals gepubliceerd op 13 januari 2020.

Bijlage 5 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai

Akoestisch onderzoek – verkeerslawaai Passiebloem – scholen



8 juli 2020
Kenmerk VL-200708HD
Versie 1.0

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

uitgave

Team Lucht, Geluid en Trillingen
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Gemeente Utrecht
030 - 286 00 00
info@utrecht.nl

in opdracht van

Afdeling Duurzame Stad
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Gemeente Utrecht

internet

www.utrecht.nl/geluid

rapportage

Opsteller: [redacted]
Gecontroleerd: [redacted]

informatie

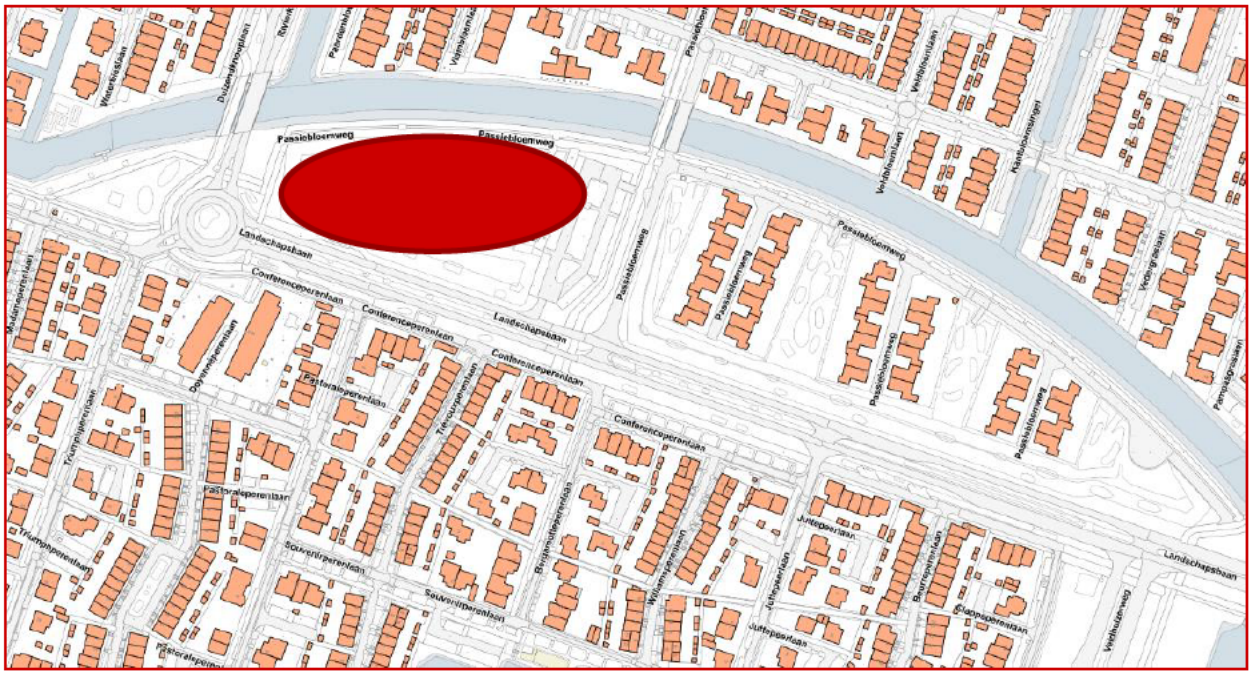
030 - 28 60 000

Inhoud

1	**Inleiding**	**4**
2	**Wettelijk kader**	**5**
2.1	Zones	5
2.2	Normering bij nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen	5
2.3	Gemeentelijk geluidbeleid	6
2.4	Goede ruimtelijke ordening	6
3	**Uitgangspunten**	**7**
3.1	Ruimtelijk plan	7
3.2	Rekenmethode	7
3.3	Modelgegevens	8
3.3.1	Verkeersgegevens	8
3.3.2	Wegdek	9
3.3.3	Correctie ex artikel 110g Wet geluidhinder	9
4	**Resultaten**	**10**
4.1	Geluidbelastingen	10
4.1.1	Wet geluidhinder	10
4.1.2	Goede ruimtelijke ordening	11
4.2	Cumulatie	12
4.3	Hogere waarden	12
5	**Conclusie**	**13**

1 Inleiding

In Vleuterweide is de wens om twee nieuwe scholen mogelijk te maken middels een planologische procedure. In dat kader is een akoestisch onderzoek uitgevoerd om het plan te toetsen aan de wettelijke eisen van de Wet geluidhinder en een goede ruimtelijke ordening. Onderstaande figuur geeft de locatie weer. Op deze plek zijn nu ook reeds (tijdelijke) scholen aanwezig.



Figuur 1: locatie plangebied

Dit rapport geeft een overzicht van het wettelijk kader, de uitgangspunten voor de berekeningen en de resultaten van het onderzoek. Dit onderzoek wordt gebruikt als grondlegger voor de te voeren hogere waarde procedure.

2 Wettelijk kader

2.1 Zones

De regels van de Wet geluidhinder (Wgh) gelden alleen binnen de zone van een geluidsbron. Binnen deze zone vindt dus het akoestisch onderzoek plaats. Voor het aspect wegverkeerslawaai is in artikel 74 van de Wet geluidhinder aangegeven dat elke weg met een snelheid van meer dan 30 km/uur een geluidszone heeft. De breedte van deze zone is afhankelijk van het aantal rijstroken waaruit de weg in de te onderzoeken situatie bestaat. In onderstaande tabel zijn de relevante zones voor wegverkeer opgenomen.

Tabel 1: zonebreedte aan weerszijden van een weg

Aantal Rijstroken	Breedte van de geluidszone in meters	
	Buitenstedelijk gebied	Binnenstedelijk gebied
1 of 2	250	200
3 of 4	400	350
5 of meer	600	350

De definities van buitenstedelijk en binnenstedelijk gebied zijn opgenomen in artikel 1 van de Wet geluidhinder. Als binnenstedelijk gebied wordt aangemerkt het gebied binnen de bebouwde kom binnen de zone van een weg, uitgezonderd het gebied binnen de bebouwde kom dat gelegen is binnen de zone van een autoweg(snel)weg. De overige zones zijn buitenstedelijk.

Het plangebied ligt in binnenstedelijk gebied binnen de relevante wettelijke wegverkeer-zones van de doorgaande route Landschapsbaan - Rivierkom en de Veldhuizerweg. De Passiebloemweg betreft een 30 km/uur weg alwaar de Wet geluidhinder niet van toepassing is en derhalve geldt er ook geen zone.

2.2 Normering bij nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen

Het bestemmen van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen (scholen) is zonder meer mogelijk wanneer de geluidsbelasting onder de voorkeursgrenswaarde blijft. Deze waarde bedraagt voor wegen 48 dB. Van de voorkeursgrenswaarde kan gemotiveerd worden afgeweken tot aan een zekere maximale ontheffingswaarde. Hiervoor moet een zogeheten hogere waarde besluit worden genomen. De maximale ontheffingswaarde voor het realiseren van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen langs binnenstedelijke wegen bedraagt 63 dB. In de geluidnota Utrecht is echter aangegeven dat voor de uitleggebieden, zoals Leidsche Rijn, een maximale waarde geldt van 58 dB.

Tabel 2: geluidsgrenswaarden bij nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen

Type bestemming	Bron	Voorkeursgrenswaarde	Max. ontheffingswaarde Uitleggebieden
Scholen	Binnenstedelijke weg	48 dB	58 dB

De bestemming is in principe niet mogelijk wanneer de geluidsbelasting op de gevel meer bedraagt dan de maximale ontheffingswaarde. Er bestaat dan nog wel de mogelijkheid om te bouwen met vliesgevels of zogeheten dove gevels waarin geen te openen delen aanwezig zijn.

De hierboven genoemde grenswaarden in dB worden uitgedrukt in Lden. Dit is een jaargemiddelde van de geluidsniveaus in een etmaal waarbij rekening wordt gehouden met de verschillen in hinderlijkheid in de te onderscheiden etmaalperioden. Het berekende geluidsniveau van de avondperiode wordt verhoogd met 5 dB; de nachtperiode met 10 dB.

De grenswaarden uit de Wet geluidhinder gelden voor de geluidsbelasting op een gevel. Dit is volgens de definitie de constructie waarmee binnen en buiten gescheiden wordt; inclusief het dak. Een blinde gevel, een dove gevel, een geluidsscherm dat bouwkundig is verbonden met het gebouw en de geluidswalzijde van geluidswalwoningen worden in de Wet geluidhinder specifiek benoemd als zijnde geen gevel. Op een gevel waarin geen te openen delen zitten, hoeft dus vanuit de Wet geluidhinder niet te worden getoetst.

Wanneer er sprake is van blootstelling aan meer dan één geluidsbron, moet ook worden bekeken wat de gecumuleerde geluidsbelasting is. Hiervoor wordt de *Rekenmethode cumulatieve geluidsbelasting* gebruikt. Hierbij wordt rekening gehouden met de verschillen in hinder per type geluidsbron. Het onderzoeken van cumulatie is conform het rekenvoorschrift alleen van belang als de voorkeurswaarde vanwege meerdere geluidsbronnen wordt overschreden. Er gelden geen grenswaarden voor de gecumuleerde geluidsbelasting; wel moet er een afweging worden gemaakt. Een gecumuleerde geluidsbelasting van 63 dB kan bijvoorbeeld nog als acceptabel worden beschouwd omdat deze waarde overeen komt met de maximale ontheffingswaarde bij binnenstedelijk wegverkeer in uitleggebieden (=58 dB incl. aftrek 5 dB art 110g Wgh).

2.3 Gemeentelijk geluidbeleid

De gemeente Utrecht zet zich in voor een leefbare woonsituatie, juist op locaties met een hogere geluidsbelasting. Deze leefbaarheid wordt bewerkstelligd door voorwaarden te verbinden aan het verlenen van hogere waarden. De voorwaarden leggen de initiatiefnemer of de beheerder een inspanning op voor een leefbare woonomgeving als compensatie voor het bouwen in een lawaaiige situatie. Dit wordt planologisch verankerd via de hogere waarde beschikking en de planregels in het bestemmingsplan.

In de Geluidnota Utrecht zijn enkel randvoorwaarden opgenomen voor het bestemmen van nieuwe woningen. De Geluidnota Utrecht geeft stelt geen voorwaarden aan scholen. Derhalve is er bij deze specifieke situatie, nu het gaat om scholen, geen gemeentelijk geluidsbeleid van toepassing.

2.4 Goede ruimtelijke ordening

Wegen met een snelheid van 30 km/uur worden in het kader van de Wet geluidhinder niet meegenomen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening worden akoestisch relevante wegen echter wel onderzocht. Dit geldt in dit geval voor de Passiebloem. Bij de afweging of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening wordt aangesloten bij de kader- en normstelling uit de Wet geluidhinder. Dit alles met als doel om een vergelijkbare kwaliteit te bewerkstelligen als ware de Wet geluidhinder wel van toepassing. In concreto is daarmee een geluidbelasting van 63 dB zonder aftrek maximaal aanvaardbaar.

3 Uitgangspunten

3.1 Ruimtelijk plan

Op de locatie worden twee nieuwe scholen geprojecteerd met een bouwhoogte van maximaal 3 lagen tot 12 meter hoogte.

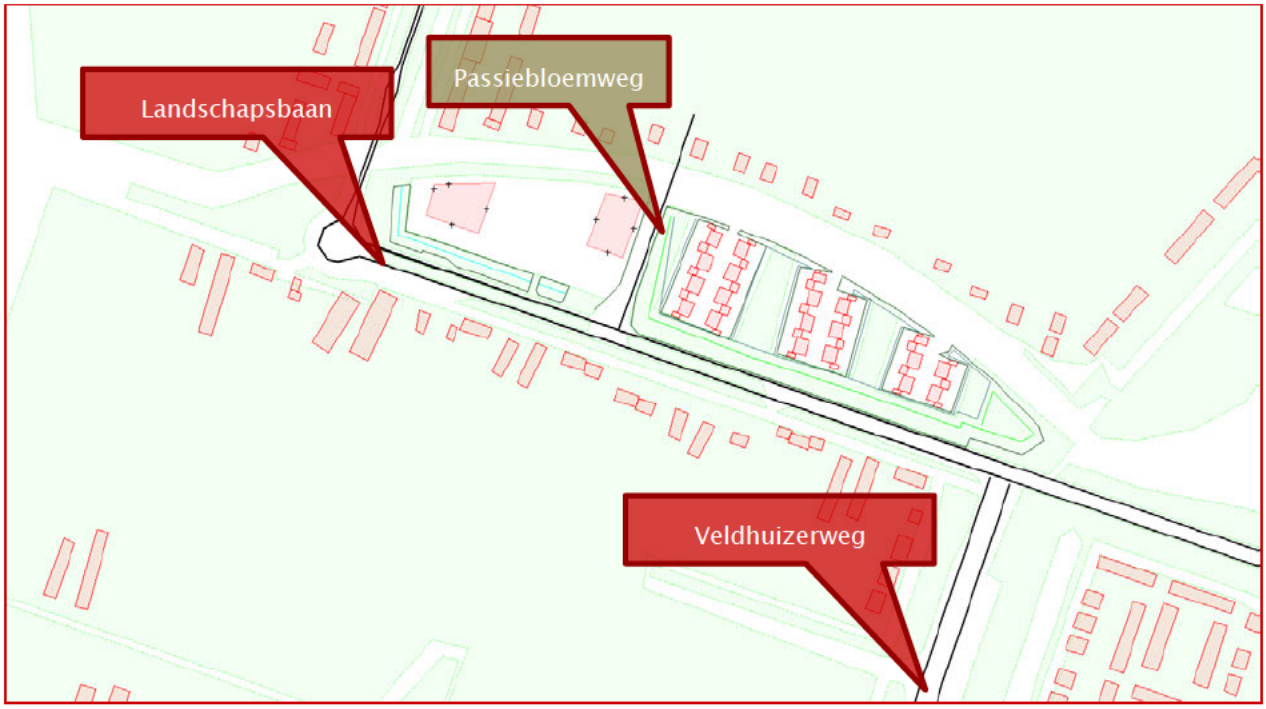


Figuur 2: planopzet

3.2 Rekenmethode

De geluidsbelasting vanwege het weg- en railverkeerslawaai is bepaald met Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder. Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van het programma WinHavik V9.1.0(build3) in combinatie met rekenharten Srmsii17.

In het rekenmodel zijn alle relevante gebouwen, (absorberende) bodemvlakken, rijlijnen, hoogtelijnen en schermen gemodelleerd. In het model is op elk nieuw geluidsgevoelig pand binnen de bestemmingsplangrenzen een rekenpunt gelegd. Hieronder is een overzicht van de rekenmodellen weergegeven met daarin de voor dit onderzoek relevante geluidsbronnen (rood Wet geluidhinder; bruin goede ruimtelijke ordening).



Figuur 3: Rekenmodel wegverkeer

3.3 Modelgegevens

3.3.1 Verkeersgegevens

De gebruikte verkeersintensiteiten van de gemeentelijke wegen zijn afkomstig uit het verkeersmodel VRU 3.4u dat is gevuld met actuele informatie over verkeersintensiteiten, groei/afname van het aantal woningen/inwoners en toe-/afname van werkgelegenheid, m² bruto vloeroppervlak kantoren, winkels en andere activiteiten. Voor dit onderzoek is voor de verkeersgegevens uitgegaan van het prognosejaar 2030 hetgeen als representatief toekomstig maatgevend jaar kan worden beschouwd. Deze verkeersgegevens van de relevante wegen zijn in het geluidmodel verwerkt naar aantallen in de verschillende etmaalperioden (dag, avond en nacht) en onderverdeeld in het type verkeer (licht-, middel- en zwaar verkeer).

In de volgende tabel wordt een overzicht op hoofdlijn gegeven van het totaal aantal motorvoertuigen per etmaal voor de van belang zijnde wegen. In het geluidmodel zijn de verkeersintensiteiten per wegvak, per rijrichting ingevoerd en kunnen daarmee op bepaalde delen (licht) afwijken van onderstaande aantallen. Voor een totaaloverzicht van de gehanteerde verkeersintensiteiten wordt verwezen naar Bijlage 1.

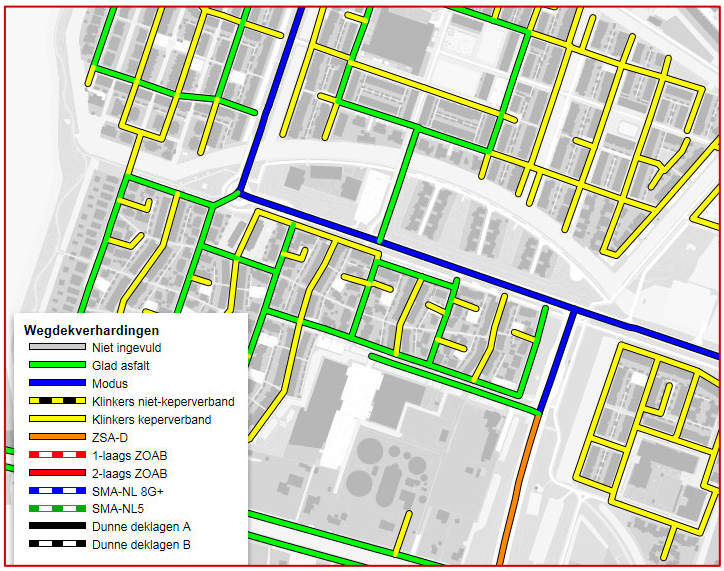
Tabel 3: Motorvoertuigen per etmaal per weg

Straatnaam	Motorvoertuigen per etmaal
Landschapsbaan oost	9.900
Lndschapsbaan midden	11.700
Landschapsbaan west	13.800
Rivierkom	11.100
Veldhuizerweg	15.500
Passiebloem	2.900

De maximumsnelheid op de Landschapsbaan – Rivierkom en het noordelijk deel van de Veldhuizerweg bedraagt 50 km/uur. Op het zuidelijke deel van de Veldhuizerweg geldt een snelheidsregime van 70 km/uur. De maximumsnelheid op de Passiebloem is 30 km/u.

3.3.2 Wegdek

Het wegdek op de Landschapsbaan – Rivierkom en het noordelijk deel van de Veldhuizerweg bestaat uit Modus. Op het zuidelijk deel van de Veldhuizerweg ligt ZSA-D en op de Passiebloem ligt DAB.



Figuur 4: Wegdekverhardingen in omgeving plangebied

3.3.3 Correctie ex artikel 110g Wet geluidhinder

Bij de bepaling van de geluidsbelasting voor het wegverkeer wordt conform artikel 110g van de Wet geluidhinder rekening gehouden met het in de toekomst stiller worden van het autoverkeer. De berekende niveaus worden, alvorens toetsing aan de normen van de Wet geluidhinder plaats vindt, daarom verminderd met 2 dB (in specifieke gevallen 3 of 4 dB – zie artikel 3.4 Reken- en meetvoorschrift geluid 2012) indien de snelheid 70 km/uur of meer bedraagt. Bij toetsing aan het gestelde in het Bouwbesluit dient deze correctie achterwege te blijven. Op de in deze rapportage vermelde geluidsbelastingen is de correctie ingevolge artikel 110g Wgh reeds toegepast behalve bij de beoordeling in het kader van een goede ruimtelijke ordening en de bepaling van de gecumuleerde geluidsbelasting.

4 Resultaten

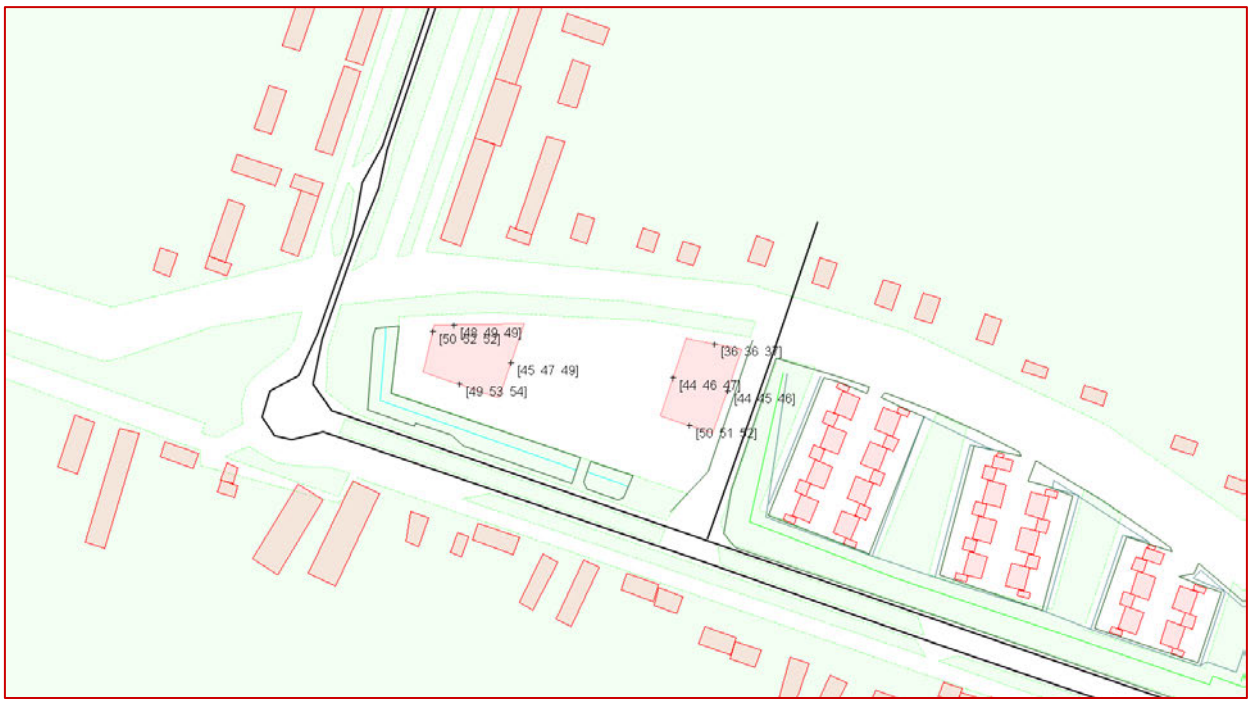
In dit hoofdstuk zijn de berekeningsresultaten weergegeven. Indien de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde niet overschrijdt is de realisering van een geluidsgevoelige bestemming zonder meer mogelijk en hoeft daarvoor geen hogere waarde besluit te worden genomen. Indien de geluidsbelasting ligt tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde is een ontheffingsprocedure benodigd. Als de geluidsbelasting boven de maximale waarde komt is geen nieuwe geluidsgevoelige bestemming mogelijk.

4.1 Geluidbelastingen

4.1.1 Wet geluidhinder

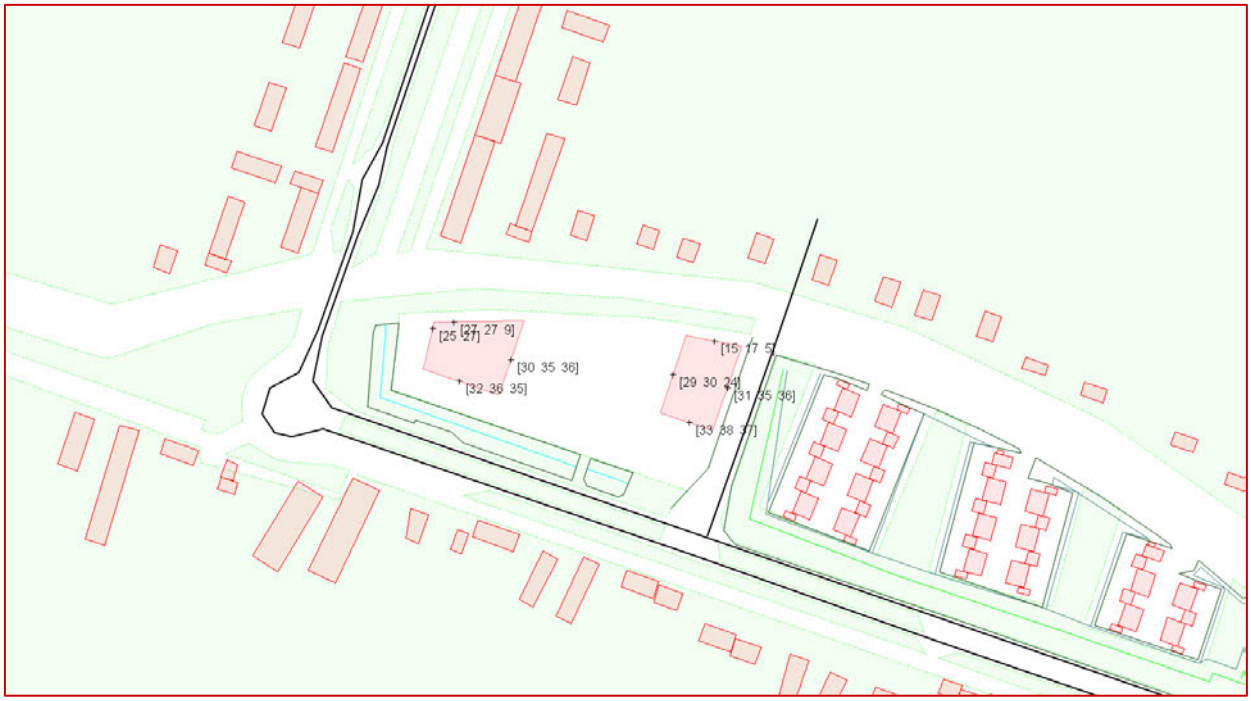
Onderstaande figuren laten per bron per locatie de berekende waarde (inclusief aftrek art 110g Wgh) zien.

4.1.1.1 Landschapbaan - Rivierkom



De geluidbelasting t.g.v. van de Landschapsbaan - Rivierkom bedraagt maximaal 54 dB. Dit is minder dan de maximale ontheffingswaarde van 58 dB zoals deze geldt voor de uitleggebieden.

4.1.1.2 Veldhuizerweg

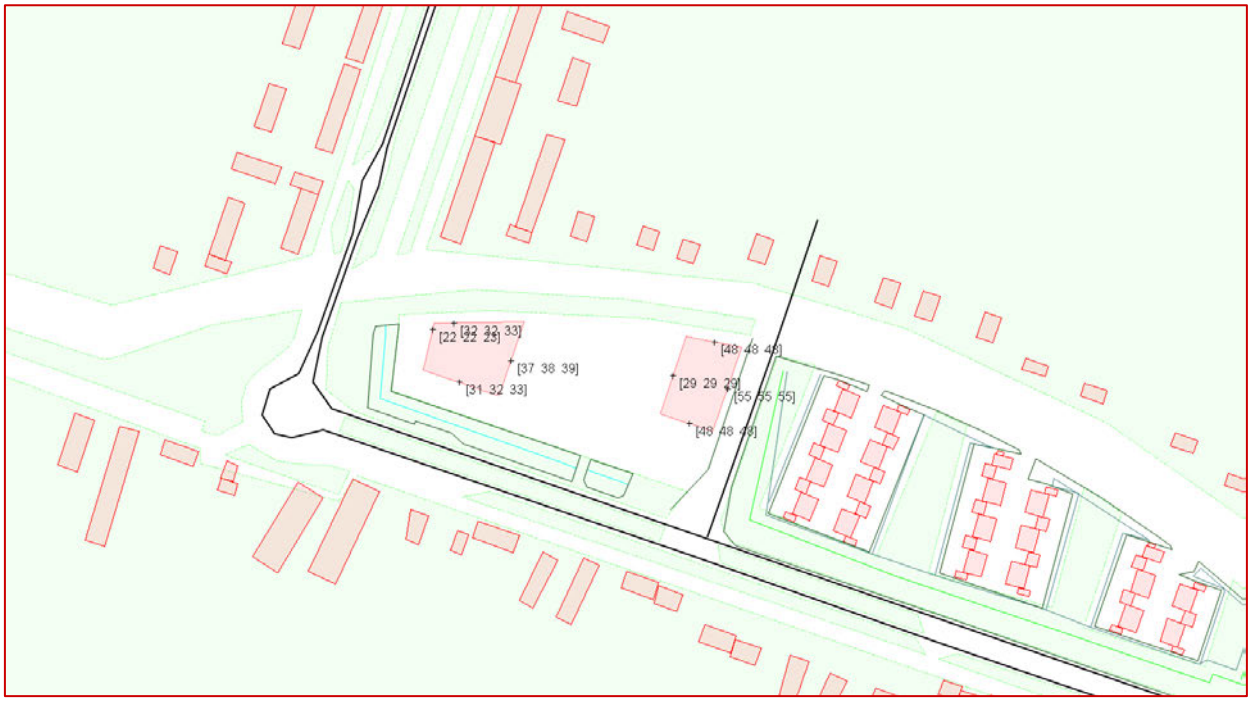


De geluidbelasting t.g.v. de Veldhuizerweg overschrijdt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet.

4.1.2 Goede ruimtelijke ordening

Onderstaande figuren laten per bron per locatie de berekende waarde (exclusief aftrek art. 110g Wgh) zien.

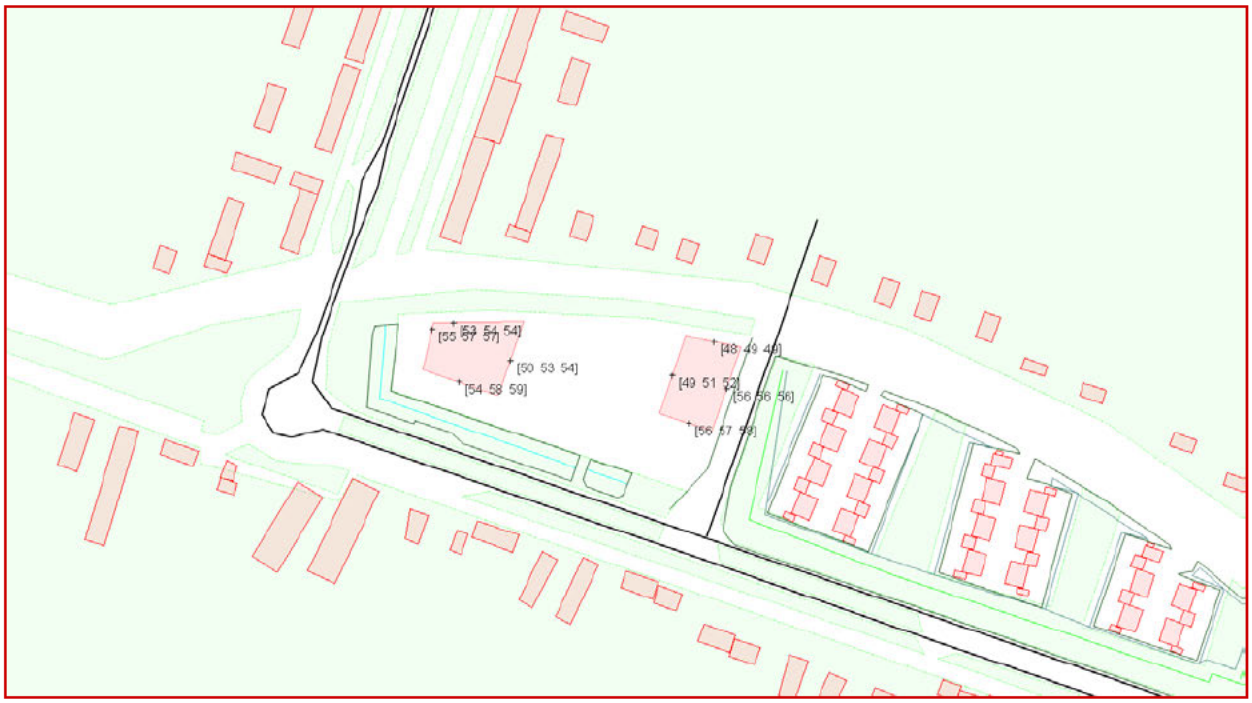
4.1.2.1 Passiebloemweg



De geluidbelasting t.g.v. de Passiebloemweg bedraagt (zonder aftrek) maximaal 55 dB. Hiermee wordt de maximale waarde van 63 dB zoals deze is beschreven in de Geluidnota niet overschreden.

4.2 Cumulatie

Zoals in hoofdstuk 2 is vermeld, dient er een afweging van het gecumuleerde geluidsniveau plaats te vinden als de voorkeurswaarde vanwege meerdere geluidsbronnen wordt overschreden. Dit geldt alleen voor geluidsbronnen die onder Wet geluidhinder vallen. Aangezien de voorkeurswaarde alleen vanwege de Landschapsbaan-Rivierkom wordt overschreden, is er juridisch bezien geen aanleiding voor een verdere beschouwing van het gecumuleerde geluidsniveau. Dit is in het kader van een goede ruimtelijke ordening wel gedaan. Hierbij is ook het geluid van de Veldhuizerweg en de Passiebloemweg betrokken. Onderstaand figuur laat de cumulatieve geluidsbelastingen zien.



De hoogst berekende gecumuleerde geluidsbelasting die voorkomt is 59 dB. Deze waarde is lager dan de maximale ontheffingswaarde voor binnenstedelijk wegverkeer in uitleggebieden van 63 dB (komt overeen met 58 exclusief aftrek art 110g Wgh) en kan ook vanuit gezondheidsperspectief als acceptabel worden beschouwd. Er kan om die reden ook gesproken worden van een goede ruimtelijke ordening.

4.3 Hogere waarden

Samengevat dienen voor dit plan de volgende ontheffingen ('hogere waarden') te worden verleend.

Tabel 4: overzicht te verlenen hogere waarden

Bron	Ontheffingswaarde
Landschapsbaan-Rivierkom	54 dB

5 Conclusie

Het plangebied van het onderzochte project ligt binnen de vanuit de Wet geluidhinder relevante geluidszones van de Landschapsbaan – Rivierkom en de Veldhuizerweg.

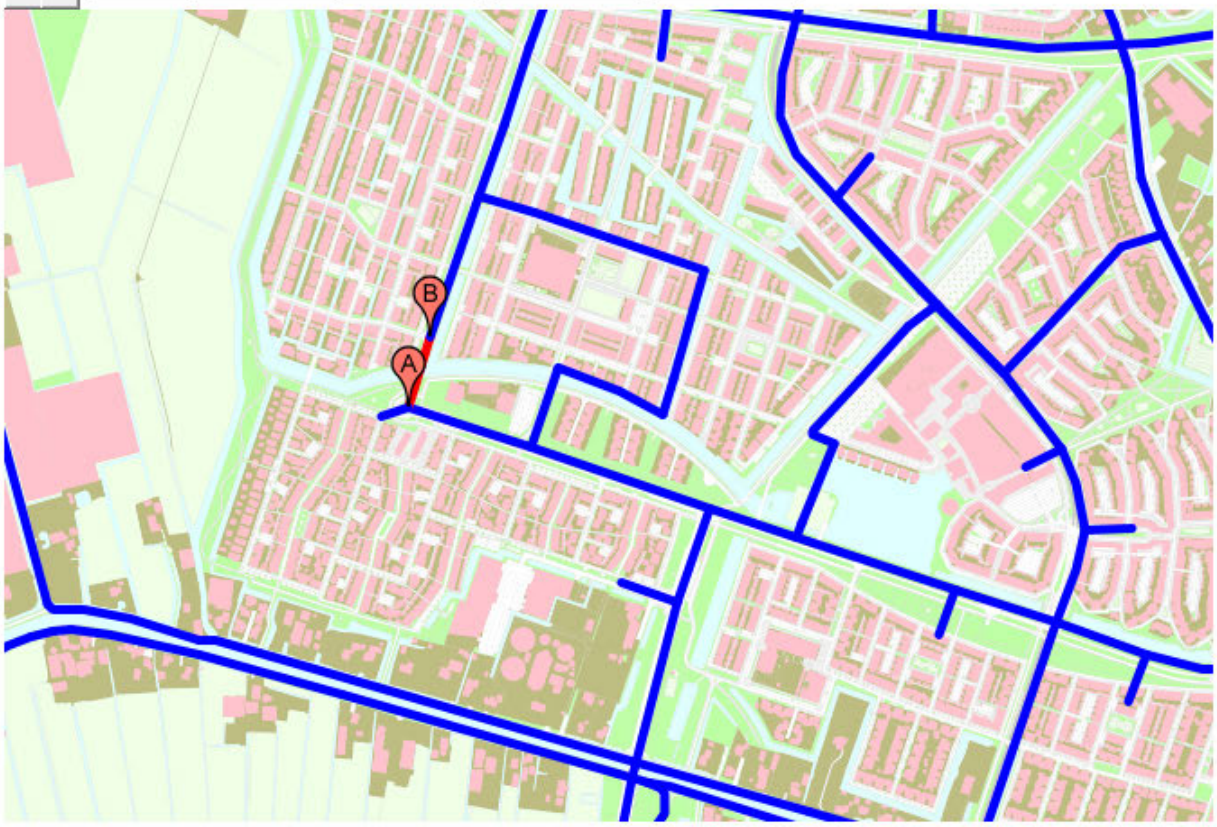
Uit het geluidsonderzoek volgt dat de geluidsbelasting vanwege Landschapsbaan – Rivierkom de voorkeursgrenswaarde overschrijdt. De geluidsbelasting bedraagt maximaal 54 dB.

De gecumuleerde geluidsbelasting blijft binnen de maximaal te ontheffen waarde voor binnenstedelijk wegverkeer. Ook vanuit gezondheidsperspectief is deze geluidsbelasting acceptabel.

Voor dit plan moet, parallel aan de ruimtelijke procedure, een hogere waarde procedure voor de genoemde geluidsbron worden doorlopen.

Bijlage : Verkeersgegevens

Kaart | Luchtfoto | Inzoomen | Uitzoomen | Afdrukken (zoom window: shift+muis)



Rivierkom
2x1 zonder langsparkeren
linknr: 309758, A-node: 1407070, B-node: 1407071

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (l+m+z)	11.105	5.704	4.464	824	416	5.401	4.312	724	365
licht	10.905	5.595	4.369	817	409	5.310	4.233	718	359
middelzwaar	113	60	52	4	4	53	45	4	4
zwaar	87	49	43	3	3	38	34	2	2

bussen	42	21	16	3	2	21	16	3	2
middelzwaar+bussen	155	81	68	7	6	74	61	7	6
bussen/uur			1,3	0,8	0,3		1,3	0,8	0,3
busequivalenten	74	37	28	5	4	37	28	5	4

Verberg busequivalenten

	Exclusief bussen						Inclusief bussen					
	van A naar B			van B naar A			van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	97,9	99,2	98,3	98,2	99,2	98,4	97,5	98,8	97,8	97,8	98,8	97,8
middelzwaar %	1,2	0,5	1,0	1,0	0,6	1,1	1,5	0,8	1,4	1,4	1,0	1,6
zwaar %	1,0	0,4	0,7	0,8	0,3	0,5	1,0	0,4	0,7	0,8	0,3	0,5
uur %	6,5	3,6	0,9	6,7	3,4	0,8	6,5	3,6	0,9	6,7	3,4	0,8

Kaart | Luchtfoto | Inzoomen | Uitzoomen | Afdrukken (zoom window: shift+muis)



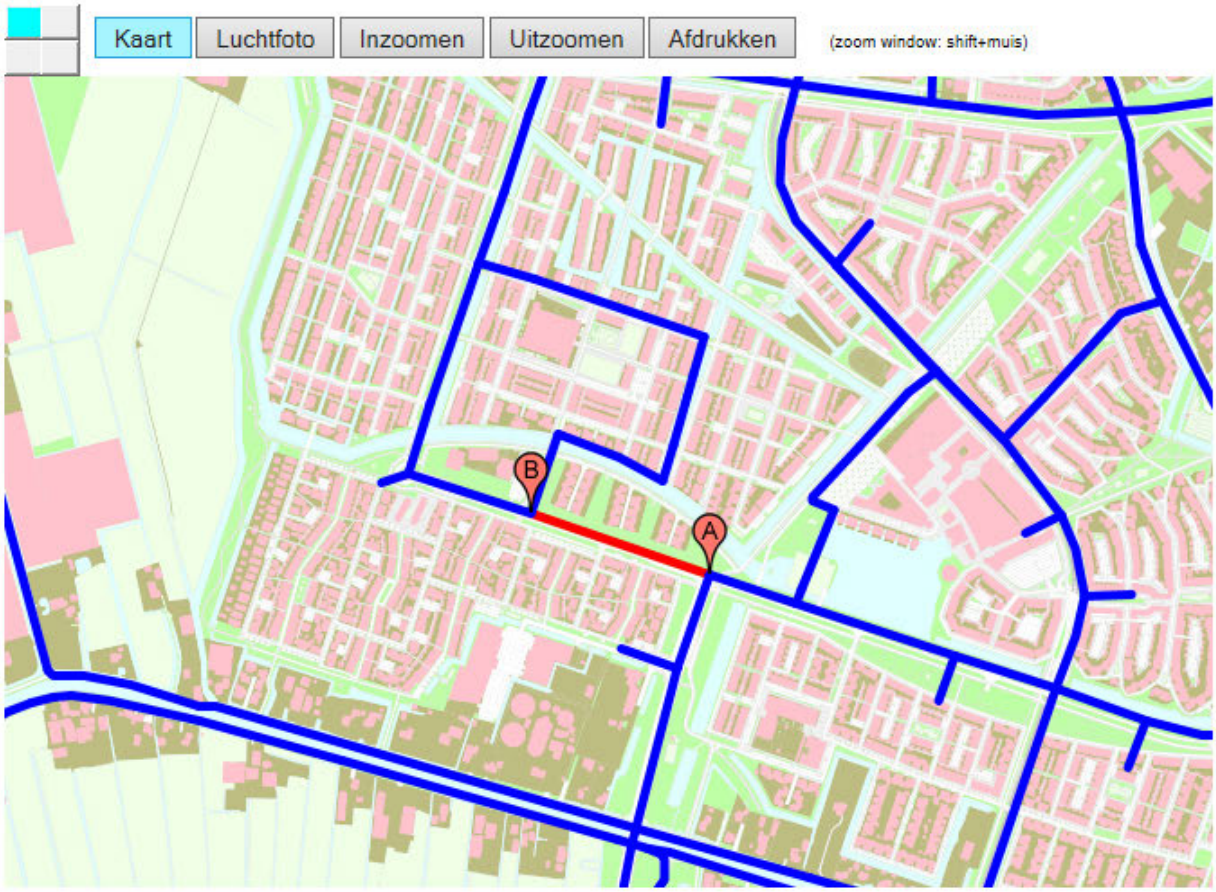
Landschapsbaan
2x1 zonder langsparkeren
linknr: 309756, A-node: 1407069, B-node: 1407070

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (l+m+z)	11.703	5.907	4.590	875	442	5.796	4.671	748	377
licht	11.509	5.801	4.497	869	435	5.708	4.594	743	371
middelzwaar	107	57	50	3	4	50	43	3	4
zwaar	87	49	43	3	3	38	34	2	2

bussen	42	21	16	3	2	21	16	3	2
middelzwaar+bussen	149	78	66	6	6	71	59	6	6
bussen/uur			1,3	0,8	0,3		1,3	0,8	0,3
busequivalenten	74	37	28	5	4	37	28	5	4

Verberg busequivalenten

	Exclusief bussen						Inclusief bussen					
	van A naar B			van B naar A			van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	98,0	99,3	98,4	98,4	99,3	98,4	97,6	99,0	98,0	98,0	98,9	97,9
middelzwaar %	1,1	0,3	0,9	0,9	0,4	1,1	1,4	0,7	1,4	1,3	0,8	1,6
zwaar %	0,9	0,3	0,7	0,7	0,3	0,5	0,9	0,3	0,7	0,7	0,3	0,5
uur %	6,5	3,7	0,9	6,7	3,2	0,8	6,5	3,7	0,9	6,7	3,2	0,8



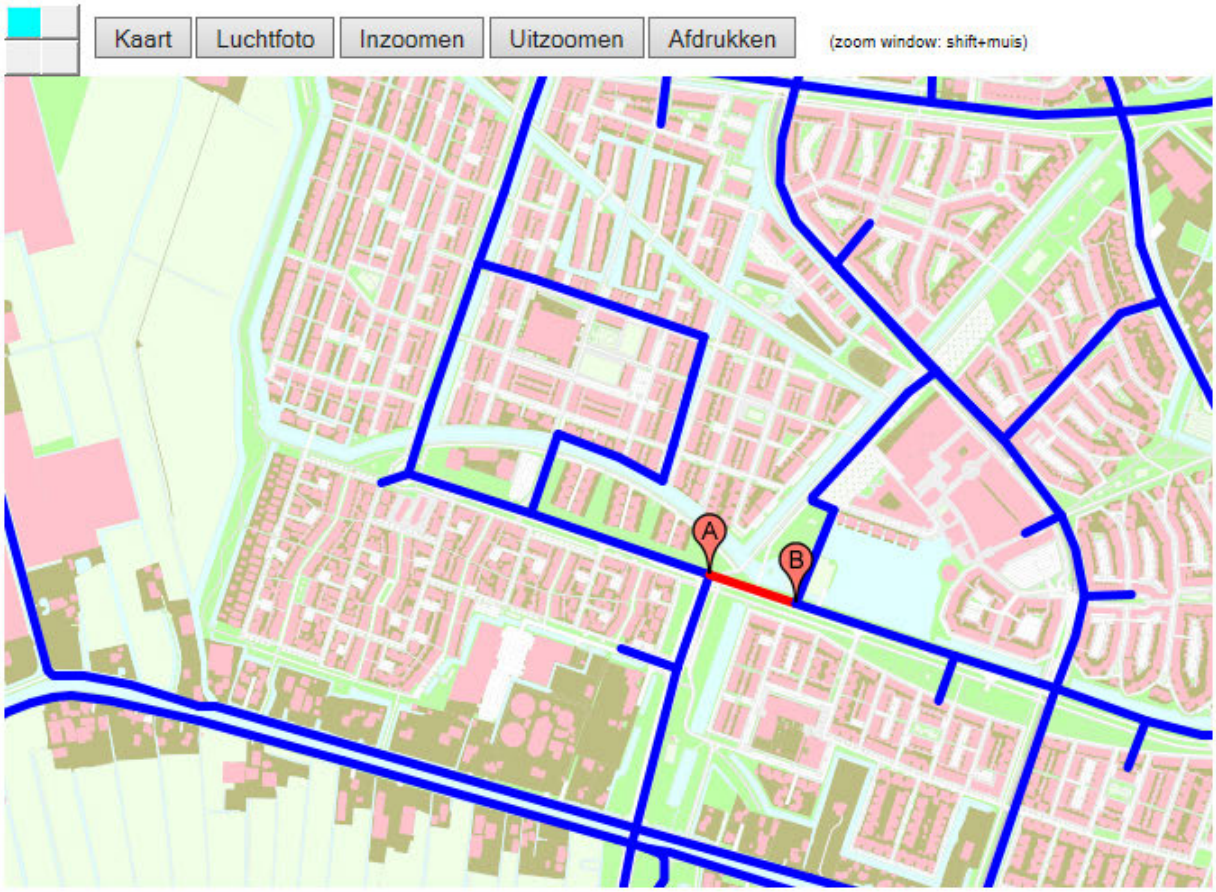
Landschapsbaan
2x1 zonder langsparkeren
linknr: 309754, A-node: 1407068, B-node: 1407069

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (l+m+z)	13.769	6.852	5.295	1.036	521	6.917	5.609	870	438
licht	13.569	6.742	5.199	1.029	514	6.827	5.531	864	432
middelzwaar	112	60	52	4	4	52	44	4	4
zwaar	88	50	44	3	3	38	34	2	2

bussen	42	21	16	3	2	21	16	3	2
middelzwaar+bussen	154	81	68	7	6	73	60	7	6
bussen/uur			1,3	0,8	0,3		1,3	0,8	0,3
busequivalenten	74	37	28	5	4	37	28	5	4

Verberg busequivalenten

	Exclusief bussen						Inclusief bussen					
	van A naar B			van B naar A			van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	98,2	99,3	98,7	98,6	99,3	98,6	97,9	99,0	98,3	98,3	99,0	98,2
middelzwaar %	1,0	0,4	0,8	0,8	0,5	0,9	1,3	0,7	1,1	1,1	0,8	1,4
zwaar %	0,8	0,3	0,6	0,6	0,2	0,5	0,8	0,3	0,6	0,6	0,2	0,5
uur %	6,4	3,8	1,0	6,8	3,1	0,8	6,4	3,8	1,0	6,8	3,1	0,8



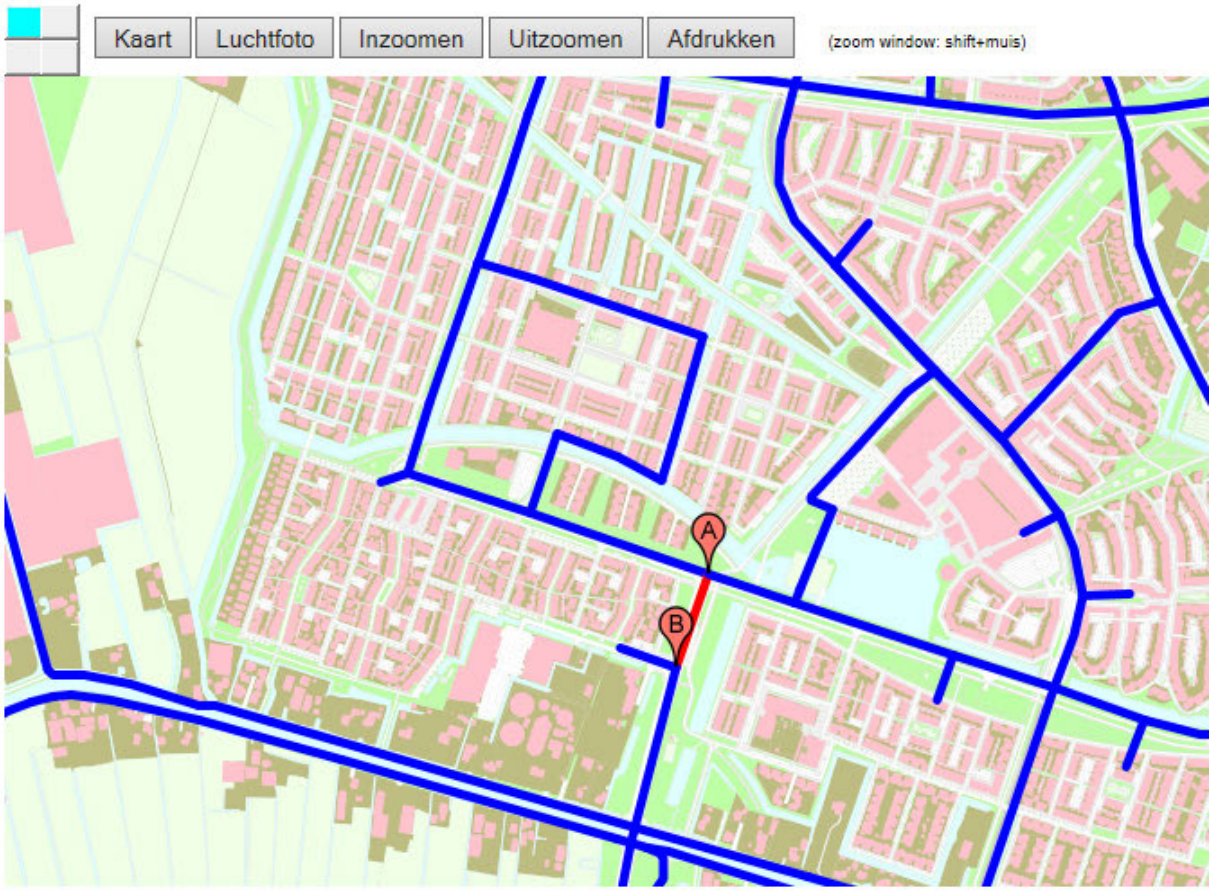
N407 - Verlengde Vleutenseweg
2x1 zonder langsparkeren
linknr: 327320, A-node: 1407068, B-node: 1428083

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (l+m+z)	9.900	5.093	4.101	659	333	4.807	3.892	608	307
licht	9.722	4.996	4.018	652	326	4.726	3.822	603	301
middelzwaar	103	54	46	4	4	49	42	3	4
zwaar	75	43	37	3	3	32	28	2	2

bussen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
middelzwaar+bussen	103	54	46	4	4	49	42	3	4
bussen/uur			0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0
busequivalenten	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Verberg busequivalenten

	Exclusief bussen						Inclusief bussen					
	van A naar B			van B naar A			van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	98,0	98,9	97,9	98,2	99,2	98,0	98,0	98,9	97,9	98,2	99,2	98,0
middelzwaar %	1,1	0,6	1,2	1,1	0,5	1,3	1,1	0,6	1,2	1,1	0,5	1,3
zwaar %	0,9	0,5	0,9	0,7	0,3	0,7	0,9	0,5	0,9	0,7	0,3	0,7
uur %	6,7	3,2	0,8	6,7	3,2	0,8	6,7	3,2	0,8	6,7	3,2	0,8



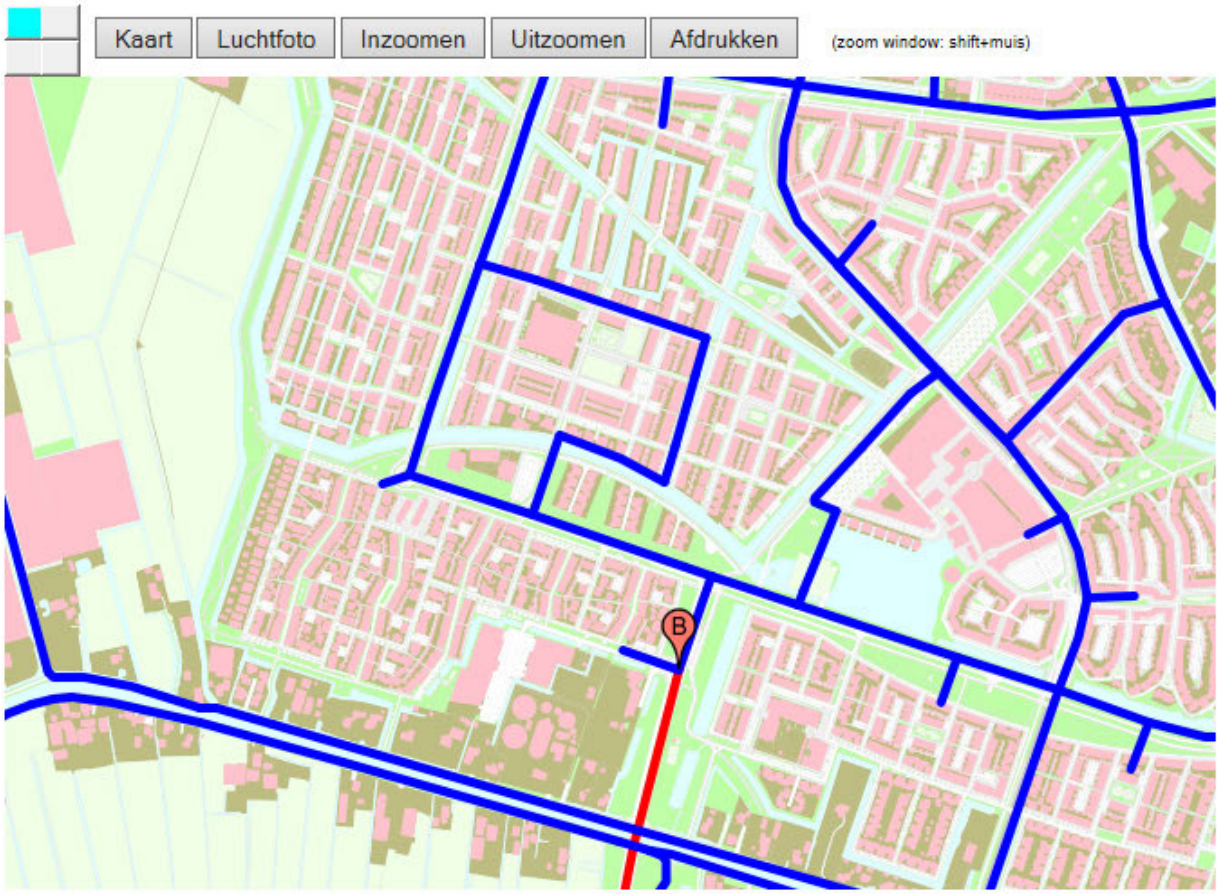
Veldhuizerweg
2x1 zonder langsparkeren
linknr: 309825, A-node: 1407068, B-node: 1407099

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (l+m+z)	15.476	7.629	6.034	1.060	535	7.847	5.927	1.277	643
licht	15.177	7.496	5.917	1.053	526	7.681	5.781	1.267	633
middelzwaar	158	73	64	4	5	85	75	5	5
zwaar	141	60	53	3	4	81	71	5	5

bussen	42	21	16	3	2	21	16	3	2
middelzwaar+bussen	200	94	80	7	7	106	91	8	7
bussen/uur			1,3	0,8	0,3		1,3	0,8	0,3
busequivalenten	74	37	28	5	4	37	28	5	4

Verberg busequivalenten

	Exclusief bussen						Inclusief bussen					
	van A naar B			van B naar A			van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	98,1	99,3	98,3	97,5	99,2	98,4	97,8	99,1	98,0	97,3	99,0	98,1
middelzwaar %	1,1	0,4	0,9	1,3	0,4	0,8	1,3	0,7	1,3	1,5	0,6	1,1
zwaar %	0,9	0,3	0,7	1,2	0,4	0,8	0,9	0,3	0,7	1,2	0,4	0,8
uur %	6,6	3,5	0,9	6,3	4,1	1,0	6,6	3,5	0,9	6,3	4,1	1,0



Veldhuizerweg
2x2 met middenberm
linknr: 309826, A-node: 1407092, B-node: 1407099

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (l+m+z)	15.237	7.712	5.776	1.287	649	7.525	5.925	1.063	537
licht	14.936	7.546	5.630	1.277	639	7.390	5.806	1.056	528
middelzwaar	159	85	75	5	5	74	65	4	5
zwaar	142	81	71	5	5	61	54	3	4

bussen	42	21	16	3	2	21	16	3	2
middelzwaar+bussen	201	106	91	8	7	95	81	7	7
bussen/uur			1,3	0,8	0,3		1,3	0,8	0,3
busequivalenten	74	37	28	5	4	37	28	5	4

Verberg busequivalenten

	Exclusief bussen						Inclusief bussen					
	van A naar B			van B naar A			van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	97,5	99,2	98,5	98,0	99,3	98,3	97,2	99,0	98,2	97,7	99,1	98,0
middelzwaar %	1,3	0,4	0,8	1,1	0,4	0,9	1,6	0,6	1,1	1,4	0,7	1,3
zwaar %	1,2	0,4	0,8	0,9	0,3	0,7	1,2	0,4	0,8	0,9	0,3	0,7
uur %	6,2	4,2	1,1	6,6	3,5	0,9	6,2	4,2	1,1	6,6	3,5	0,9

Bijlage 6 Onderzoek luchtkwaliteit

Memo

aan	[redacted]
van	[redacted]
afschrift	
onderwerp	Luchtkwaliteitsaspecten schoollocatie Passiebloemweg Vleuten
datum	16 juli 2020

Inleiding

Aan de Passiebloemweg worden de huidige drie tijdelijke schoolgebouwen vervangen door twee nieuwe basisscholen. In de gebruiksfase gaan de nieuwe scholen voor extra verkeersbewegingen zorgen. Met behulp van de NIBM-tool (Niet in betekenende mate) is getoetst of de realisatie van de twee nieuwe basisscholen strijdig is met de Wet milieubeheer.

Wettelijk kader

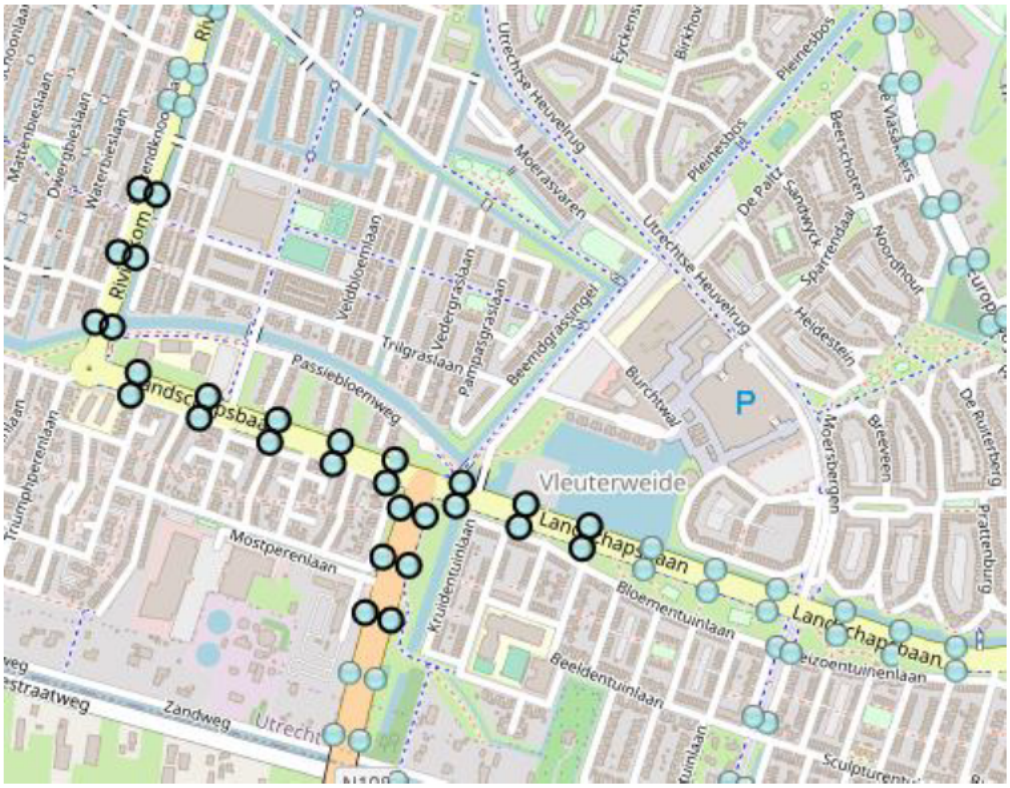
De Nederlandse wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit in de buitenlucht, is opgenomen in de Wet luchtkwaliteit (Wlk) middels de Wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) (Stb 414, 2007). Deze wet is op 15 november 2007 (Stb. 2007, 434) in werking getreden. Deze wet is de Nederlandse implementatie van de EU-richtlijn voor luchtkwaliteit.
Op grond van artikel 5.16 van de Wet milieubeheer kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit uitoefenen, indien aannemelijk is gemaakt dat:

a) de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden (lid 1 onder a);
b1) de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van de uitoefening van die bevoegdheden per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft (lid 1 onder b1);
b2) bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met de uitoefening van de betreffende bevoegdheid samenhangende maatregel of een door die uitoefening optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert (lid 1 onder b2);
c) de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 van de Wet milieubeheer een grenswaarde is opgenomen (lid 1 onder c);
d) het voorgenomen besluit past binnen, is genoemd in of is in elk geval niet in strijd met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een vergelijkbaar programma dat gericht is op het bereiken van de grenswaarden (lid 1 onder d).

Met andere woorden, luchtkwaliteitseisen vormen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van een dergelijke bevoegdheid, als tenminste aan één van de bovengenoemde voorwaarden wordt voldaan.

Beoordeling luchtkwaliteit

De Passiebloemweg is gelegen nabij de Landschapsbaan en de Rivierkom. Op beide wegen wordt ruimschoots voldaan aan de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof uit de Wet milieubeheer. Voor fijnstof PM_{10} wordt ook voldaan aan de WHO-advieswaarde van 20 µg/m³. Aan de fijnstof $PM_{2,5}$ WHO-advieswaarde van 10 µg/m³ wordt in 2020 nog niet voldaan, maar wordt wel in 2030 voldaan.



De hoogst berekende gehalten langs de Landschapsbaan en de Rivierkom zijn in de onderstaande tabel aangegeven.

Tabel 1: Hoogste berekende gehalten Landschapsbaan en de Rivierkom in µg/m³

Stof	2020	2030
Stikstofdioxide (NO_2)	20,2	11,1
Fijn stof (PM_{10})	18,6	15,9
Fijn stof ($PM_{2,5}$)	11,3	8,7

In de huidige situatie is er sprake van ca. 520 verkeersbewegingen per dag. In de nieuwe situatie worden er ca. 950 verkeersbewegingen per dag verwacht[1]. De toename van het aantal motorvoertuigen is ingevoerd in de NIBM-tool, een rekentool, waarmee de bijdrage van kleinere ruimtelijke plannen en verkeersplannen aan de luchtkwaliteit kan worden vastgesteld.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

	Jaar van planrealisatie	2021
Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	430
	Aandeel vrachtverkeer	0,1%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in µg/m^3	**0,32**
	PM_{10} in µg/m^3	**0,07**
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m^3		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Op basis van de NIBM-tool blijkt dat de bijdrage aan de luchtkwaliteit als gevolg van de toename van het aantal verkeersbewegingen gering is en Niet in betekenende mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. De luchtkwaliteit ter plaatse voldoet ruimschoots aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer en ook de WHO-advieswaarden voor fijnstof zijn in zicht ($PM_{2,5}$) of worden behaald (PM_{10}).

Conclusie

Op basis van de uitgevoerde luchtbeoordeling kan worden geconcludeerd dat in de toekomstige plan situatie aan het gestelde in artikel 5.16 eerste lid 1, onder a en c, van de Wet milieubeheer wordt voldaan. Er zijn dan ook geen belemmeringen voor het afgeven van een omgevingsvergunning bouwen voor de twee scholen aan de Passiebloemweg.

[1] 200318 Eindrapport Nieuwbouw schoollocatie Passiebloemweg.pdf

Bijlage 7 Bodemonderzoek

Dossier : Landschapsbaan 0
Locatie : Deelplan 5.1
Doos : L2 B
Datum : 29-03-2008

Gemeente Utrecht

Eigendom van Milieu en Duurzaamheid



Grontmij

planning connecting
respecting
the future

Bodemonderzoek

ten behoeve van uitkeuring op deelplan 1.5 in Vleuterweide, plangebied VINEX-locatie, Leidsche Rijn, gelegen in de gemeente Utrecht

Definitief

GEM Vleuterweide cv
Postbus 29
3450 AA VLEUTEN

Grontmij Nederland bv
Houten, 29 maart 2007

Verantwoording

Titel	:	Bodemonderzoek ten behoeve van uitkeuring op deelplan 1.5 in Vleuterweide , plangebied VINEX-locatie Leidsche Rijn, gelegen in de gemeente Utrecht
Subtitel	:	
Projectnummer	:	211875
Referentienummer	:	13/99076336/Ka
Revisie	:	D1
Datum	:	29 maart 2007

Auteur(s)	:	[redacted]
E-mail adres	:	[redacted]
Gecontroleerd door	:	[redacted]
Paraaf gecontroleerd	:	
Goedgekeurd door	:	de [redacted]
Paraaf goedgekeurd	:	
Contact	:	De Molen 48 3994 DB Houten Postbus 119 3990 DC Houten T +31 30 634 47 00 F +31 30 637 94 15 E bodem@grontmij.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Algemeen	4
1.2	Aanleiding en doelstelling	4
1.3	Kwaliteitsborging	4
2	Vooronderzoek en onderzoeksstrategie	5
2.1	Algemeen	5
2.2	Uitgevoerd verkennend bodemonderzoek 1999	5
2.3	Terreinsituatie	5
2.4	Opstelling onderzoekshypothese en onderzoeksstrategie	5
3	Onderzoeksstrategie	6
3.1	Veldonderzoek	6
4	Resultaten veldonderzoek	7
4.1	Bodemopbouw en grondwaterstand	7
4.2	Zintuiglijke waarnemingen	7
4.3	Monsterselectie	7
4.4	Laboratoriumonderzoek	7
5	Resultaten laboratoriumonderzoek	8
5.1	Algemeen	8
5.2	Grond	8
5.3	Grondwater	8
6	Conclusies en aanbevelingen	9

Bijlage 1
Topografische ligging

Bijlage 2
Overzicht locatie met situering boringen en peilbuizen

Bijlage 3
Boorprofielen en verklaringsblad

Bijlage 4
Samenstelling grondmengmonsters

Bijlage 5
Analysecertificaten ALcontrol Laboratories

Bijlage 6
Toetsingskader bodemkwaliteit

Bijlage 7
Kwaliteitsborging Grontmij

1 Inleiding

1.1 Algemeen

In opdracht van GEM Vleuterweide cv heeft Grontmij Nederland bv een bodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse van de onderzoekslocatie Vleuterweide deelplan 1.5 in het plangebied VINEX-locatie Leidsche Rijn, gelegen in de gemeente Utrecht. Het bodemonderzoek is gebaseerd op de NEN 5740 van het Nederlands Normalisatie Instituut (NNI, oktober 1999).

De ligging van de onderzoekslocatie is aangegeven in bijlage 1. Een overzicht van de locatie is weergegeven in bijlage 2.

1.2 Aanleiding en doelstelling

Aanleiding tot het laten uitvoeren van het bodemonderzoek is de uitgifte van percelen van deelplan 1.5. Ten behoeve van het afgeven van bodemgeschiktheidsverklaringen door de Afdeling Bouw- en Woningtoezicht van de gemeente Utrecht is het noodzakelijk om voorafgaand aan de uitgifte van de percelen een bodemonderzoek uit te voeren.

Doel van het onderzoek is het vaststellen van de milieuhygiënische bodemkwaliteit ter plaatse van de onderzoekslocatie.

1.3 Kwaliteitsborging

Grontmij wil met haar producten en diensten zo goed mogelijk aan de behoeften, doelstellingen en eisen van haar opdrachtgevers voldoen. Voor het bewijsbaar en zichtbaar maken van de kwaliteit (kwaliteitsborging) beschikt Grontmij over een kwaliteitssysteem. Dit kwaliteitssysteem is er mede op gericht de individuele kennis, kunde en activiteiten van de medewerkers zodanig te organiseren en af te stemmen, dat de kwaliteit van de gezamenlijk tot stand gebrachte producten en diensten zo goed mogelijk beheerst en gewaarborgd worden. De kwaliteit van de door Grontmij uitgevoerde onderzoeken en gegeven adviezen wordt gewaarborgd op de wijze zoals aangegeven in bijlage 7.

2 Vooronderzoek en onderzoeksstrategie

2.1 Algemeen

In de volgende paragrafen wordt het uitgevoerde vooronderzoek, de terreinsituatie en de onderzoekshypothese en de onderzoeksstrategie beschreven. Informatie omtrent de onderzoeksgegevens op de locatie is verkregen uit de rapportage "Verkennend bodemonderzoek Vleuterweide (± 238 ha) Vleuten-De Meern, Geofox bv – Den Haag, 3 maart 1999".

2.2 Uitgevoerd verkennend bodemonderzoek 1999

In 1999 is door Geofox voor de wijk Vleuterweide een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Uit de resultaten blijkt dat destijds de grond en het grondwater over het algemeen als schoon tot licht verontreinigd werden omschreven. Plaatselijk zijn in de bovengrond en in de ondergrond marginale overschrijdingen van de streefwaarden gemeten voor respectievelijk PAK en zware metalen (met name nikkel). In het grondwater werden marginale overschrijdingen van de respectievelijk streefwaarden van chroom, arseen, koper en nikkel en de tussenwaarde (gemiddelde van streef- en interventiewaarde) gemeten voor koper en nikkel.

Het huidige onderzochte gebied ligt binnen het in 1999 onderzochte gebied.

2.3 Terreinsituatie

De totale oppervlakte van het uit te geven terrein bedraagt 1,4 ha. Tijdens het bouwrijp maken (2006) is de grond met visueel herkenbare verontreinigingskenmerken (puin- en verhardingsresten) van de bouwlocatie verwijderd. Aansluitend is het terrein geëgaliseerd, waarbij 'schoon' zand opgebracht is op het oorspronkelijke maaiveld. Tijdens het bouwrijp maken is geen asbest op de locatie aangetroffen.

2.4 Opstelling onderzoekshypothese en onderzoeksstrategie

Volgens de NEN 5740 dient voorafgaand aan de uitvoering van de veld- en laboratoriumwerkzaamheden een hypothese te worden opgesteld ten aanzien van de op de locatie te verwachten bodemverontreiniging.

Op basis van de resultaten van het in § 2.2 beschreven verrichtte onderzoek en het feit dat visueel waarneembare verontreinigingen zijn verwijderd bij het bouwrijp maken, wordt ervan uitgegaan dat de te onderzoeken locatie "niet-verdacht" is. Op basis van bovenstaande gegevens wordt de locatie onderzocht conform de NEN 5740 strategie "grootschalig onverdacht".

3 Onderzoeksstrategie

3.1 Veldonderzoek

Het veldonderzoek is verricht op 28 februari en 2 maart 2007 door de groep Terreinonderzoek van Grontmij en heeft bestaan uit de volgende werkzaamheden:

- het uitvoeren van handboringen tot verschillende diepten (zie tabel 3.1);
- het zintuiglijk beoordelen van het bij de boringen vrijkomende bodemmateriaal op bodemkundige eigenschappen en op eventueel aanwezige verontreinigingskenmerken;
- het nemen van monsters van het bij de boringen vrijkomende bodemmateriaal. De monstertrajecten zijn weergegeven aan de rechterzijde van de boorprofielen in bijlage 3.

Op 12 maart 2007 zijn de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

- het opnemen van grondwaterstanden in de peilbuizen;
- het bemonsteren van het grondwater uit de peilbuizen;
- het bepalen van de zuurgraad (pH) en het elektrisch geleidingsvermogen (EC) van het grondwater.

Tabel 3.1 Overzicht van veld- en laboratoriumonderzoek

Aantal boringen en peilbuizen			Aantal en soort analyses	
0,5 m -mv [1)]	tot GWS [2)]	peilbuizen [3)]	grond*)	grondwater**)
15	4	2	4*NEN, waarvan 2 boven- en 2 ondergrondmonsters[4)]	2*NEN

[1)] Boringnummers	*01, 02, 03, 05, 07, 08, 09, 10, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19*
[2)] Boringnummers	*04, 06, 11, 16*
[3)] Boringnummers	*20, 21*
[4)] ondergrondmonster	*op basis van zintuiglijke waarneming 1 extra ondergrond mengmonster ingezet*
**) NEN grond*	*droge stof, arseen, cadmium, chroom, koper, kwik, lood, nikkel, zink, totaalgehalte extraheerbare organohalogeen verbindingen (EOX), polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK 10 van VROM) en minerale olie (GC)*
***) NEN grondwater*	*cadmium, chroom, koper, lood, nikkel, zink, kwik, arseen, chloorkoolwaterstoffen (10), aromaten (BTEXN) en minerale olie (GC)*

Bijlage 2 geeft een overzicht van de situering van de verrichte boringen en de geplaatste peilbuizen.

4 Resultaten veldonderzoek

4.1 Bodemopbouw en grondwaterstand

De resultaten van de bodemkundige beoordeling van de boringen staan in bijlage 3 in de vorm van boorprofielen weergegeven. Op basis van deze boorprofielen kan de bodemopbouw als volgt worden beschreven: zowel de boven- als de ondergrond bestaat vooral uit matig tot sterk siltige klei. Plaatselijk wordt zand aangetroffen (opgebracht). Het grondwater varieerde ten tijde van het veldonderzoek d.d. 12 maart 200 tussen 1,4 en 3,0 m -mv.

4.2 Zintuiglijke waarnemingen

De relevante zintuiglijke waarnemingen zijn in onderstaande tabel samengevat.

Tabel 4.1 Overzicht zintuiglijke waarnemingen

Boring	Boordiepte (m -mv)	Traject (m -mv)	Waarneming
06	1,5	0-1,5	resten puin
10	0,5	0-0,5	resten puin
19	0,5	0-0,5	resten puin

Bij de overige boringen zijn geen kenmerken waargenomen die kunnen duiden op de aanwezigheid van verontreinigde stoffen.

Een eventueel afwijkende zuurgraad (pH) en het geleidingsvermogen (EC) in het grondwater kan eveneens een indicator zijn voor de aanwezigheid van een verontreinigende stof zijn. De gemeten waarden voor de zuurgraad en het elektrisch geleidingsvermogen (tabel 4.2) worden in alle grondwatermonsters niet als afwijkend beschouwd. Tevens is de grondwaterstand (m -mv) in tabel 4.2 weergegeven.

Tabel 4.2 pH en EC-metingen in het grondwater standen

Peilbuisnummer	pH	EC (µs/m^3)	Grondwaterstand (m -mv)
20	6,8	1710	3,05
21	6,9	1420	1,39

4.3 Monsterselectie

De selectie van de te analyseren grondmonsters heeft plaatsgevonden op basis van de in de voorgaande paragrafen genoemde resultaten van het veldonderzoek en op basis van een zo groot mogelijke ruimtelijke dekking van de beschikbare monsters. In bijlage 4 is de samenstelling van de geselecteerde mengmonsters weergegeven.

4.4 Laboratoriumonderzoek

De geselecteerde grondmengmonsters en de grondwatermonsters zijn in het door RvA geaccrediteerde laboratorium van ALcontrol Laboratories geanalyseerd. Menging van de grondmonsters heeft plaatsgevonden in het laboratorium. Een overzicht van het aantal en van de verrichte laboratoriumanalyses is weergegeven in tabel 3.1.

5 Resultaten laboratoriumonderzoek

5.1 Algemeen

De analysecertificaten van ALcontrol Laboratories met een toelichting betreffende de toegepaste analysemethoden staan weergegeven in bijlage 5.
De analyseresultaten zijn getoetst aan de toetsingswaarden die door het Ministerie van VROM (d.d. 24 februari 2000), in het kader van de Wet Bodembescherming, zijn vastgelegd in de circulaire "Streefwaarden en interventiewaarden bodemsanering" en de bijbehorende aanvullingen. In bijlage 6 is het toetsingskader toegelicht.

5.2 Grond

De analyses zijn getoetst aan de voor het bodemtype gecorrigeerde toetsingswaarden[1]. Er zijn in de bovengrond en in de ondergrond geen overschrijdingen van de toetsingswaarden aangetoond. De grond ter plaatse van een drietal boringen is zwak tot uiterst slibhoudend en plaatselijk is de bovengrond zwak tot matig puinhoudend. Analytisch zijn geen verhoogde gehalten aangetoond.

5.3 Grondwater

De analyses zijn getoetst aan de toetsingswaarden. Er zijn in het grondwater geen overschrijdingen van de toetsingswaarden aangetoond.

---

[1]Humus en lutum gehalten t.b.v. de bodemtypecorrectie zijn gebaseerd op: 'bodemonderzoek, deelplan 1.1, gebied 1, 2 en 3', kenmerk 13/99046421/FH, 19 maart 2004; 'bodemonderzoek, deelplan 1.2 noord en kwadrant', kenmerk 13/99059856/Ka, 5 juli 2005; 'bodemonderzoek, deelplan 1.2 en 1.3', kenmerk 13/99056438/Ka, 30 maart 2005; 'verkennend bodemonderzoek, deelplan 2.3', kenmerk 13/99069427/JL, 29 juni 2006; 'bodemonderzoek, deelplan 3', kenmerk 13/99064293/EvK, 20 december 2005; 'bodemonderzoek, deelplan 4.2', kenmerk 13/99056438/Ka, 1 augustus 2005; 'bodemonderzoek, deelplan 4.4', kenmerk13/9907437/KB, 16 januari 2007, 'verkennend bodemonderzoek, deelplan 5, kenmerk 13/Bodem001/JL, 28 juni 2006.

6 Conclusies en aanbevelingen

Door middel van het uitgevoerde bodemonderzoek is inzicht verkregen in de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem ter plaatse van de onderzoekslocatie Vleuterweide deelplan 1.5 de VINEX-locatie Vleuterweide te Vleuten.

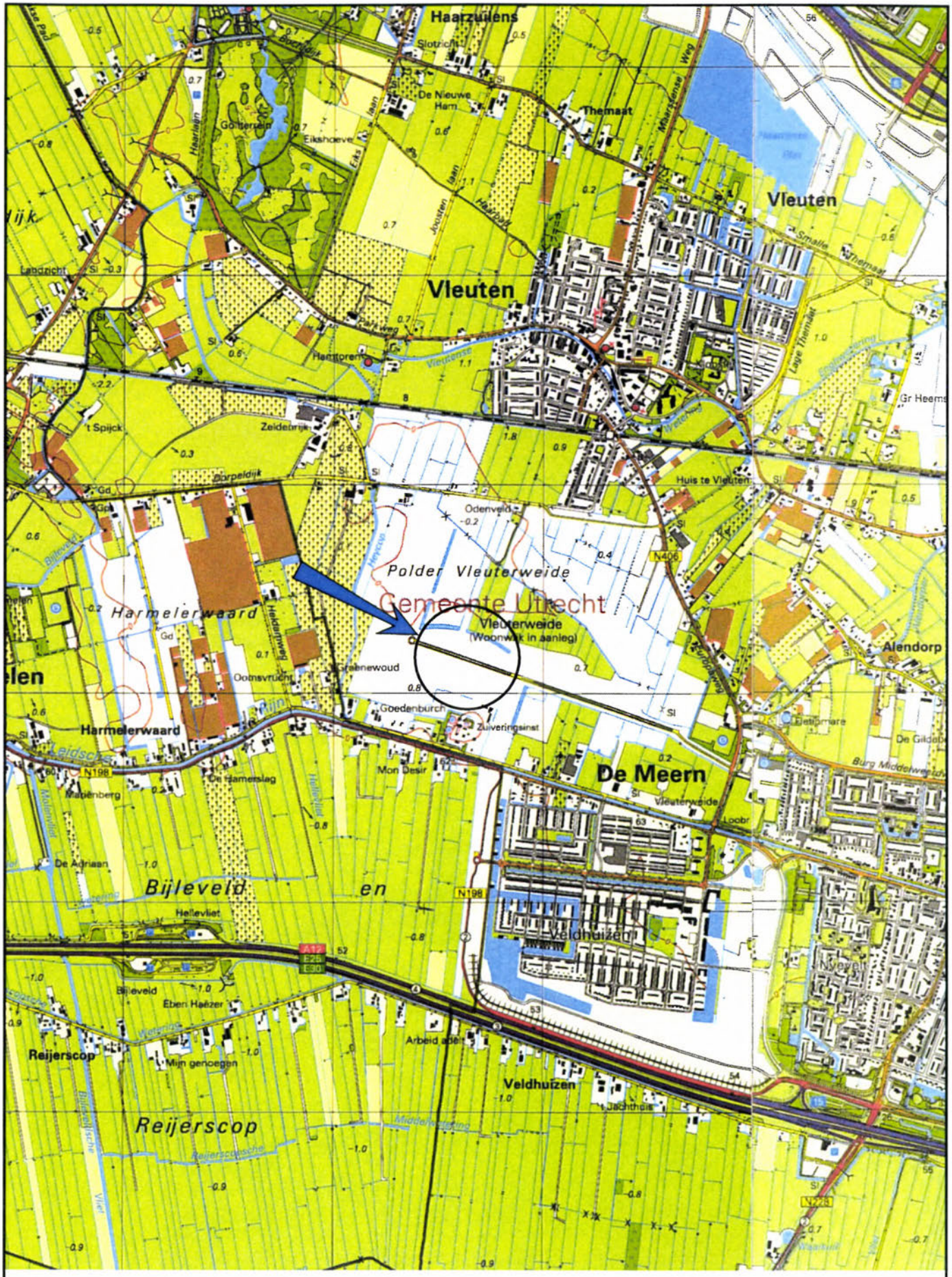
In de bovengrond, ondergrond en in het grondwater zijn geen verhoogde gehalten ten opzichte van de streefwaarden van de geanalyseerde parameters aangetoond.

Gezien de resultaten van het onderzoek wordt geconcludeerd dat de voor de onderzoekslocatie opgestelde hypothese 'onverdachte' locatie juist is.

Op grond van de resultaten van onderhavig onderzoek kan geconcludeerd worden dat de aangetoonde bodemkwaliteit geen belemmering vormt voor de voorgenomen woonfunctie van de locatie en de uitgifte van percelen van deelplan 1.5 van de VINEX-locatie Vleuterweide.

Bijlage 1

Topografische ligging



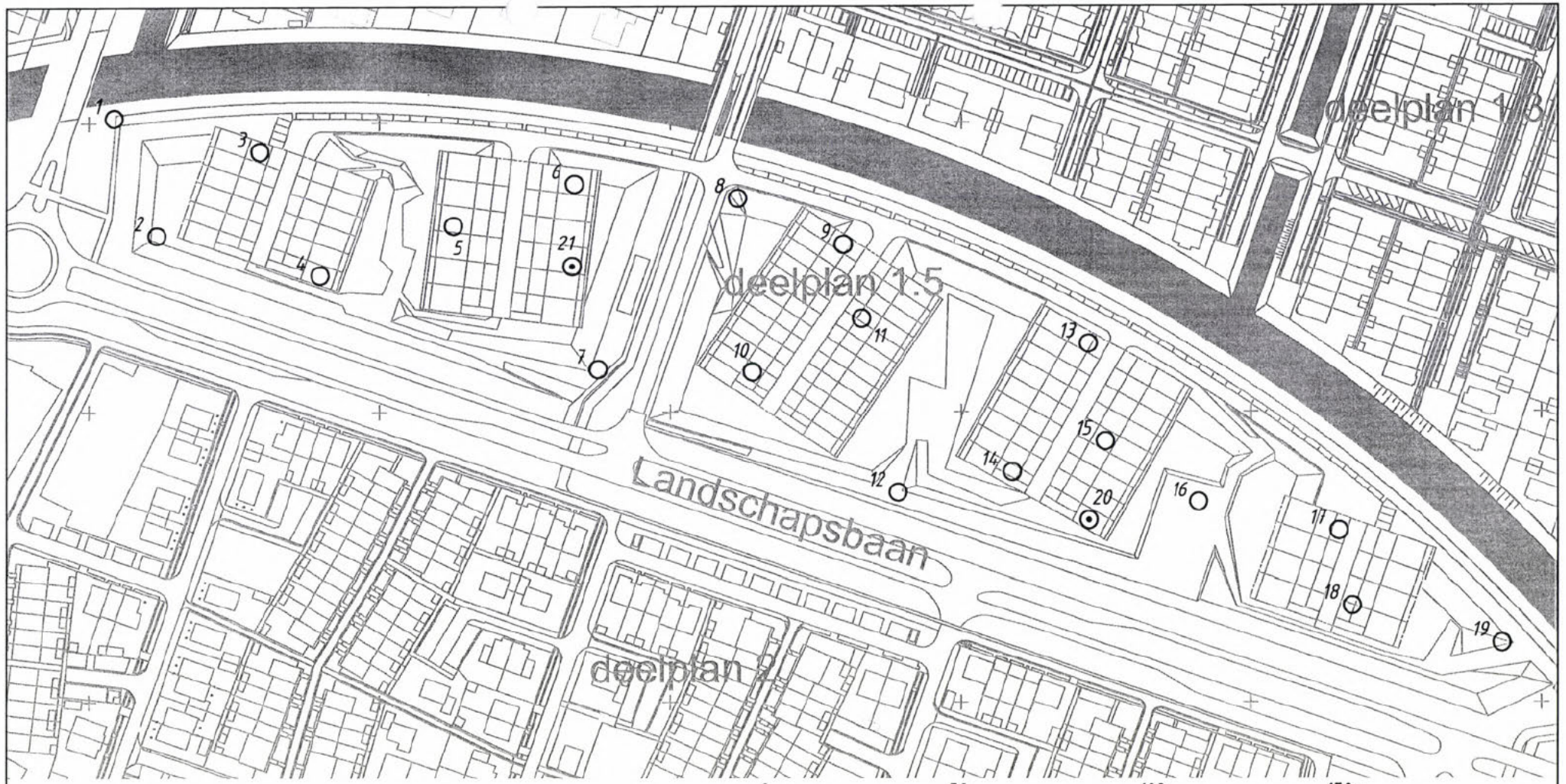
Bron: Topografische Dienst Nederland

Ligging locatie deelplan 1.5

schaal 1 : 25000 *o.n. 211875 /* *bijlage 1*

Bijlage 2

Overzicht locatie met situering boringen en peilbuizen



Verklaring:

- ○ boring
- ⊙ peilbuis

Grontmij

project: Uitkeuring deelplan 1.5 Vleuterweide

opdrachtgever: GEM Vleuterweide

onderdeel: Overzicht locatie met situatie boringen en peilbuizen

schaal: 1:1500 bestek:

tekening nr.: W13-113-07

order nr.: 211875

bijlage nr.: 2 in bladen bladnr.:

wijzigingen: code: datum: get.: N.v.W. acc.: datum: mrt. '07

© Grontmij

P:\211875\Cad\tn11307.dwg, 21-3-2007 10:40:39, \\htndc01\GM10215

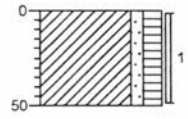
Bijlage 3

Boorprofielen en verklaringsblad

Opdrachtgever: GEM Vleuterweide cv

Boring: 01

Datum: 28-02-2007
Opmerking:



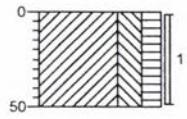
0 braak

Klei, zwak zandig, matig humeus, matig zandhoudend, resten schelpen, resten wortels, bruin, Edelmanboor, opgebracht/geroerd

-50

Boring: 02

Datum: 28-02-2007
Opmerking:



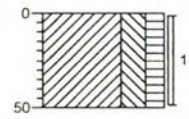
0 braak

Klei, sterk siltig, matig humeus, zwak zandhoudend, resten schelpen, resten planten, bruin-grijs, Edelmanboor, opgebracht/geroerd

-50

Boring: 03

Datum: 28-02-2007
Opmerking:



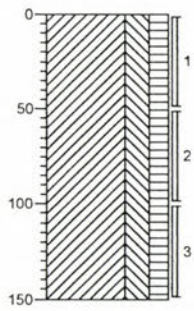
0 braak

Klei, sterk siltig, matig humeus, zwak zandhoudend, matig wortelhoudend, bruin, Edelmanboor, opgebracht/geroerd

-50

Boring: 04

Datum: 02-03-2007
Opmerking:



0 braak

Klei, sterk siltig, matig humeus, zwak zandhoudend, resten planten, resten wortels, bruin-grijs, Edelmanboor, opgebracht/geroerd

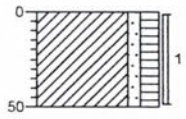
-150

Projectnaam: Uitkeuringsonderzoek Vleuterweide deelplan 1.5

Opdrachtgever: GEM Vleuterweide cv

Boring: 05

Datum: 28-02-2007
Opmerking:



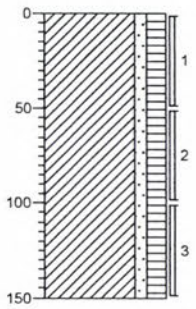
0 braak

Klei, zwak zandig, matig humeus, zwak zandhoudend, resten planten, grijs-bruin, Edelmanboor, opgebracht/geroerd

-50

Boring: 06

Datum: 02-03-2007
Opmerking:



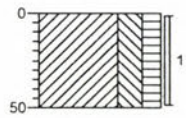
0 braak

Klei, zwak zandig, matig humeus, resten schelpen, zwak houthoudend, matig zandhoudend, resten puin, grijs-bruin, Edelmanboor, opgebracht/geroerd

-150

Boring: 07

Datum: 28-02-2007
Opmerking:



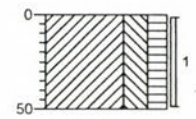
0 braak

Klei, sterk siltig, matig humeus, zwak zandhoudend, zwak roesthoudend, resten planten, resten wortels, bruin, Edelmanboor, opgebracht/geroerd

-50

Boring: 08

Datum: 28-02-2007
Opmerking:



0 braak

Klei, sterk siltig, matig humeus, zwak roesthoudend, resten planten, bruin-grijs, Edelmanboor, opgebracht/geroerd

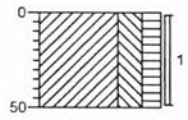
-50

Projectnaam: Uitkeuringsonderzoek Vleuterweide deelplan 1.5

Opdrachtgever: GEM Vleuterweide cv

Boring: 09

Datum: 28-02-2007
Opmerking:



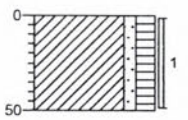
0 braak

Klei, sterk siltig, matig humeus, resten wortels, resten planten, grijs, Edelmanboor, opgebracht/geroerd

-50

Boring: 10

Datum: 28-02-2007
Opmerking:



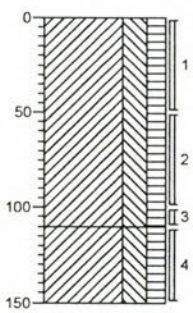
0 braak

Klei, zwak zandig, matig humeus, zwak zandhoudend, resten planten, resten wortels, resten puin, grijs, Edelmanboor, opgerbacht/geroerd

-50

Boring: 11

Datum: 02-03-2007
Opmerking:



0 braak

Klei, sterk siltig, matig humeus, resten planten, resten wortels, zwak zandhoudend, bruin-grijs, Edelmanboor, opgebracht/geroerd

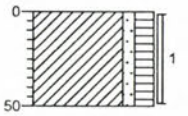
-110

Klei, sterk siltig, matig humeus, zwak roesthoudend, zwak zandhoudend, resten wortels, bruin, Edelmanboor, stevig/geroerd

-150

Boring: 12

Datum: 28-02-2007
Opmerking:



0 braak

Klei, zwak zandig, matig humeus, zwak zandhoudend, resten schelpen, matig plantenhoudend, bruin-grijs, Edelmanboor, opgebracht/geroerd

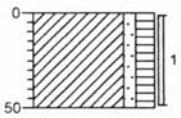
-50

Projectnaam: Uitkeuringsonderzoek Vleuterweide deelplan 1.5

Opdrachtgever: GEM Vleuterweide cv

Boring: 13

Datum: 28-02-2007
Opmerking:



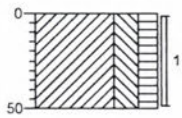
0 braak

Klei, zwak zandig, matig humeus, zwak zandhoudend, resten planten, resten wortels, bruin-grijs, Edelmanboor, opgebracht/geroerd

-50

Boring: 14

Datum: 28-02-2007
Opmerking:



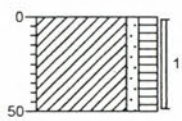
0 braak

Klei, sterk siltig, matig humeus, zwak roesthoudend, resten wortels, bruingrijs, Edelmanboor, opgebracht/geroerd

-50

Boring: 15

Datum: 28-02-2007
Opmerking:



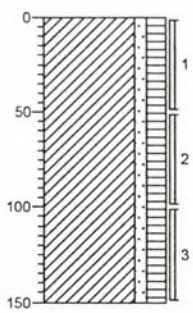
0 braak

Klei, zwak zandig, matig humeus, zwak zandhoudend, resten planten, resten wortels, bruin-grijs, Edelmanboor, opgebracht/geroerd

-50

Boring: 16

Datum: 02-03-2007
Opmerking:



0 braak

Klei, zwak zandig, matig humeus, matig zandhoudend, zwak schelphoudend, resten wortels, grijs-bruin, Edelmanboor, opgebracht/geroerd

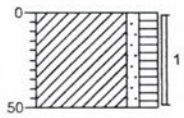
-150

Projectnaam: Uitkeuringsonderzoek Vleuterweide deelplan 1.5

Opdrachtgever: GEM Vleuterweide cv

Boring: 17

Datum: 28-02-2007
Opmerking:



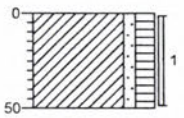
0 braak

Klei, zwak zandig, matig humeus, zwak zandhoudend, resten schelpen, resten planten, bruin-grijs, Edelmanboor, geroerd/opgebracht

-50

Boring: 18

Datum: 28-02-2007
Opmerking:



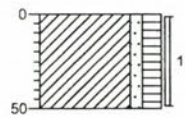
0 braak

Klei, zwak zandig, matig humeus, matig zandhoudend, resten schelpen, resten planten, bruin-grijs, Edelmanboor, opgebracht/geroerd

-50

Boring: 19

Datum: 28-02-2007
Opmerking:



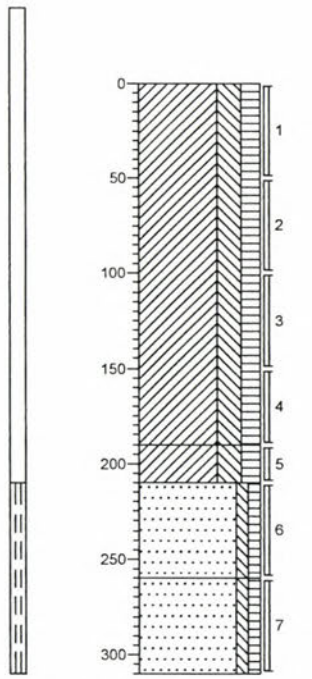
0 braak

Klei, zwak zandig, matig humeus, zwak zandhoudend, resten puin, resten wortels, resten schelpen, bruin-grijs, Edelmanboor, geroerd/opgebracht

-50

Boring: 20

Datum: 02-03-2007
Opmerking:



0 braak

Klei, sterk siltig, matig humeus, laagjes zand, zwak plantenhoudend, zwak wortelhoudend, bruin-grijs, Edelmanboor, opgebracht/geroerd

-190

Klei, sterk siltig, matig humeus, matig wortelhoudend, zwak roesthoudend, bruin, Edelmanboor, stevig

-210

Zand, matig fijn, zwak siltig, zwak humeus, matig roesthoudend, brokken klei, grijs-geel, Edelmanboor

-260

Zand, matig fijn, zwak siltig, zwak humeus, resten veen, laagjes klei, bruin-grijs, Edelmanboor

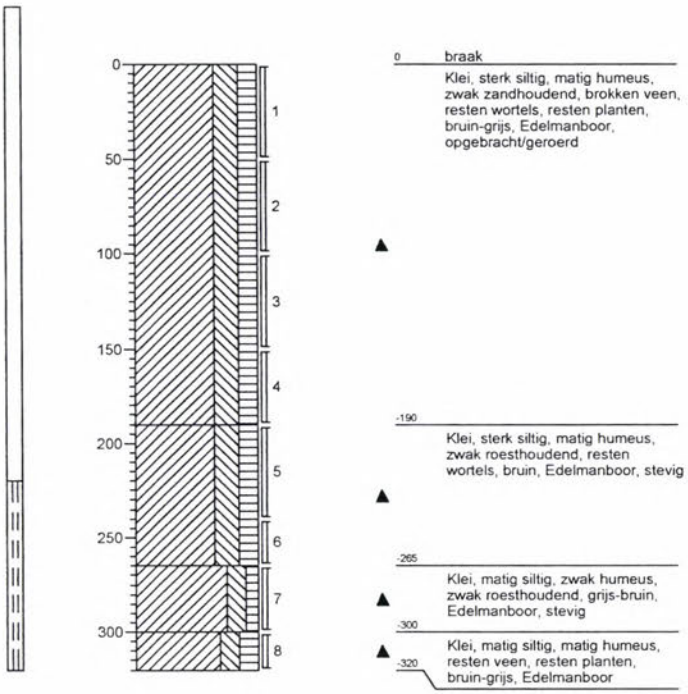
-310

Projectnaam: Uitkeuringsonderzoek Vleuterweide deelplan 1.5

Opdrachtgever: GEM Vleuterweide cv

Boring: 21

Datum: 02-03-2007
Opmerking:



Projectnaam: Uitkeuringsonderzoek Vleuterweide deelplan 1.5

Legenda (conform NEN 5104)

grind

- Grind, siltig
- Grind, zwak zandig
- Grind, matig zandig
- Grind, sterk zandig
- Grind, uiterst zandig

zand

- Zand, kleïig
- Zand, zwak siltig
- Zand, matig siltig
- Zand, sterk siltig
- Zand, uiterst siltig

veen

- Veen, mineraalarm
- Veen, zwak kleïig
- Veen, sterk kleïig
- Veen, zwak zandig
- Veen, sterk zandig

klei

- Klei, zwak siltig
- Klei, matig siltig
- Klei, sterk siltig
- Klei, uiterst siltig
- Klei, zwak zandig
- Klei, matig zandig
- Klei, sterk zandig

leem

- Leem, zwak zandig
- Leem, sterk zandig

overige toevoegingen

- zwak humeus
- matig humeus
- sterk humeus
- zwak grindig
- matig grindig
- sterk grindig

geur

- geen geur
- zwakke geur
- matige geur
- sterke geur
- uiterste geur

olie

- geen olie-water reactie
- zwakke olie-water reactie
- matige olie-water reactie
- sterke olie-water reactie
- uiterste olie-water reactie

p.i.d.-waarde

- >0
- >1
- >10
- >100
- >1000
- >10000

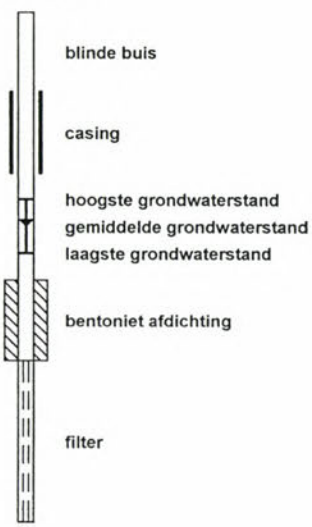
monsters

- geroerd monster
- ongeroerd monster

overig

- bijzonder bestanddeel
- Gemiddeld hoogste grondwaterstand
- grondwaterstand
- Gemiddeld laagste grondwaterstand
- slib
- water

peilbuis



Bijlage 4

Samenstelling grondmengmonsters

TabelB4.1: samenstelling grondmonsters

Monstercode	Aantal monsters	Boringnummers met trajectnummer	Traject (m –mv)	Opmerkingen/motivatie
MM1 puin bg	3	06 (0-50) 19 (0-50) 10 (0-50)	0-0,5	puinhoudend
MM2 bg	6	04 (0-50) 16 (0-50) 18 (0-50) 12 (0-50) 07 (0-50) 02 (0 -50)	0-0,5	mengmonster bovengrond siltige klei
MM3 og	3	04 (100-150) 06 (100-150) 11 (100-110)	1,0-1,5	mengmonster ondergrond siltige klei
MM4 og	3	16 (100-150) 20 (100-150) 21 (100-150)	1,0-1,5	mengmonster ondergrond siltige klei

Bijlage 5

Analysecertificaten ALcontrol Laboratories

ALcontrol Laboratories

ALcontrol B.V.
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Hoogvliet
Tel.: (010) 2314700 · Fax: (010) 4163034
www.alcontrol.nl

INGEKOMEN 2 0 MAART 2007

Grontmij Nederland BV
[redacted]
Postbus 119
3990 DC HOUTEN

Hoogvliet, 19-03-2007

Geachte [redacted]

Hierbij ontvangt u de analyseresultaten van het laboratoriumonderzoek uitgevoerd op het door u aangeboden monstermateriaal met de daarbij verstrekte monsterspecificatie en analyseopdracht.
Deze resultaten hebben betrekking op:

Uw projectnaam	: UO DLP1.5
Uw project nummer	: 211875W3
ALcontrol rapportnummer	: 11153769, versie nummer: 1

Dit analyserapport bestaat uit een begeleidende brief, 2 resultaatbijlagen en eventuele informatieve bijlagen, dit brengt het totaal aantal pagina's op 3. De bijlagen hebben betrekking op de analyseresultaten, toegepaste analysemethoden, aangeleverde verpakkingen en monsternamedatum. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport, alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.
Uitgebreide informatie over de door ons gehanteerde analysemethoden kunt u terugvinden in onze algemene informatiegids, uitgave 2004. Indien u vragen en/of opmerkingen heeft naar aanleiding van dit rapport, verzoeken wij u contact op te nemen met de afdeling Customer Services.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,

[redacted]

[redacted]
Business Director Milieu

TESTEN
RvA L 026

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:1999 ONDER NR. L 026

AL ONZE WERK/AANBIEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Grontmij Nederland BV
[redacted]

Projectnaam	UO DLP1.5	Orderdatum	12-03-2007
Projectnummer	211875W3	Startdatum	12-03-2007
Rapportnummer	11153769	Rapportagedatum	19-03-2007

Analyse	Eenheid	Q	001	002
METALEN				
arseen	µg/l	Q	<5	<5
cadmium	µg/l	Q	<0.4	<0.4
chroom	µg/l	Q	<1	<1
koper	µg/l	Q	<5	8.0
kwik	µg/l	Q	<0.05	<0.05
lood	µg/l	Q	<10	<10
nikkel	µg/l	Q	<10	11
zink	µg/l	Q	39	35
VLUCHTIGE AROMATEN				
benzeen	µg/l	Q	<0.2	<0.2
tolueen	µg/l	Q	<0.2	<0.2
ethylbenzeen	µg/l	Q	<0.2	<0.2
xylenen	µg/l	Q	<0.5	<0.5
totaal BTEX	µg/l	Q	<1	<1
naftaleen	µg/l	Q	<0.2	<0.2
GEHALOGENEERDE KOOLWATERSTOFFEN				
1,2-dichloorethaan	µg/l	Q	<0.1	<0.1
cis 1,2-dichlooretheen	µg/l	Q	<0.1	<0.1
tetrachlooretheen	µg/l	Q	<0.1	<0.1
tetrachloormethaan	µg/l	Q	<0.1	<0.1
1,1,1-trichloorethaan	µg/l	Q	<0.1	<0.1
1,1,2-trichloorethaan	µg/l	Q	<0.1	<0.1
trichlooretheen	µg/l	Q	<0.1	<0.1
chloroform	µg/l	Q	<0.1	<0.1
CHLOORBENZENEN				
monochloorbenzeen	µg/l	Q	<0.2	<0.2
dichloorbenzenen	µg/l	Q	<0.2	<0.2
MINERALE OLIE				
fractie C10 - C12	µg/l		<10	<10
fractie C12 - C22	µg/l		<10	<10
fractie C22 - C30	µg/l		<10	<10
fractie C30 - C40	µg/l		<10	<10
Totaal olie C10-C40	µg/l	Q	<50	<50

De met Q gemerkte analyses vallen onder onze RvA erkenning.

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grondwater	21-1-1 1 (-)
002	Grondwater	20-1-1 1 (-)

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:1999 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Grontmij Nederland BV
[redacted]

Projectnaam	UO DLP1.5	Orderdatum	12-03-2007
Projectnummer	211875W3	Startdatum	12-03-2007
Rapportnummer	11153769	Rapportagedatum	19-03-2007

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
arseen	Grondwater	Conform NEN 6966 en conform NEN-EN-ISO 11885
cadmium	Grondwater	Idem
chroom	Grondwater	Idem
koper	Grondwater	Idem
kwik	Grondwater	Eigen methode, ontsluiting, analyse m.b.v. koudedamp-techniek
lood	Grondwater	Conform NEN 6966 en conform NEN-EN-ISO 11885
nikkel	Grondwater	Idem
zink	Grondwater	Idem
benzeen	Grondwater	Eigen methode, analyse met P+T- GCMS.
tolueen	Grondwater	Idem
ethylbenzeen	Grondwater	Idem
xylenen	Grondwater	Idem
naftaleen	Grondwater	Idem
1,2-dichloorethaan	Grondwater	Idem
cis 1,2-dichlooretheen	Grondwater	Idem
tetrachlooretheen	Grondwater	Idem
tetrachloormethaan	Grondwater	Idem
1,1,1-trichloorethaan	Grondwater	Idem
1,1,2-trichloorethaan	Grondwater	Idem
trichlooretheen	Grondwater	Idem
chloroform	Grondwater	Idem
monochloorbenzeen	Grondwater	Idem
dichloorbenzenen	Grondwater	Idem
Totaal olie C10-C40	Grondwater	Eigen methode, hexaan-extractie, clean-up, analyse m.b.v. GC-FID

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	B0583891	13-03-2007	12-03-2007	ALC204
001	G5410575	13-03-2007	12-03-2007	ALC236
001	G5410584	13-03-2007	12-03-2007	ALC236
002	B0583890	13-03-2007	12-03-2007	ALC204
002	G5410581	13-03-2007	12-03-2007	ALC236
002	G5410597	13-03-2007	12-03-2007	ALC236

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:1999 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

ALcontrol B.V.
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Hoogvliet
Tel.: (010) 2314700 · Fax: (010) 4163034
www.alcontrol.nl

Grontmij Nederland BV
[redacted]
Postbus 119
3990 DC HOUTEN

Hoogvliet, 19-03-2007

Geachte [redacted]

Hierbij ontvangt u de analyseresultaten van het laboratoriumonderzoek uitgevoerd op het door u aangeboden monstermateriaal met de daarbij verstrekte monsterspecificatie en analyseopdracht.
Deze resultaten hebben betrekking op:

Uw projectnaam	: MON.REACTORWEG
Uw project nummer	: 166062W4
ALcontrol rapportnummer	: 11154477, versie nummer: 1

Dit analyserapport bestaat uit een begeleidende brief, 2 resultaatbijlagen en eventuele informatieve bijlagen, dit brengt het totaal aantal pagina's op 3. De bijlagen hebben betrekking op de analyseresultaten, toegepaste analysemethoden, aangeleverde verpakkingen en monsternamedatum. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport, alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.
Uitgebreide informatie over de door ons gehanteerde analysemethoden kunt u terugvinden in onze algemene informatiegids, uitgave 2004. Indien u vragen en/of opmerkingen heeft naar aanleiding van dit rapport, verzoeken wij u contact op te nemen met de afdeling Customer Services.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,

[redacted]

[redacted]
Business Director Milieu

TESTEN
RvA L 026

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:1999 ONDER NR. L 026

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Grontmij Nederland BV
[redacted]

Projectnaam	MON.REACTORWEG	Orderdatum	13-03-2007
Projectnummer	166062W4	Startdatum	13-03-2007
Rapportnummer	11154477	Rapportagedatum	19-03-2007

Analyse	Eenheid	Q	001
GEHALOGENEERDE KOOLWATERSTOFFEN			
1,2-dichloorethaan	µg/l	Q	0.17
cis 1,2-dichlooretheen	µg/l	Q	14
1,2-dichloorpropaan	µg/l	Q	<0.2
tetrachlooretheen	µg/l	Q	0.40
tetrachloormethaan	µg/l	Q	<0.1
1,1,1-trichloorethaan	µg/l	Q	0.46
1,1,2-trichloorethaan	µg/l	Q	<0.1
trichlooretheen	µg/l	Q	1.0
chloroform	µg/l	Q	<0.1

De met Q gemerkte analyses vallen onder onze RvA erkenning.

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grondwater	EFFLU-1-1 1 (-)

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:1999 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Grontmij Nederland BV
[redacted]

Projectnaam	MON.REACTORWEG	Orderdatum	13-03-2007
Projectnummer	166062W4	Startdatum	13-03-2007
Rapportnummer	11154477	Rapportagedatum	19-03-2007

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
1,2-dichloorethaan	Grondwater	Eigen methode, analyse met P+T- GCMS.
cis 1,2-dichlooretheen	Grondwater	Idem
1,2-dichloorpropaan	Grondwater	Idem
tetrachlooretheen	Grondwater	Idem
tetrachloormethaan	Grondwater	Idem
1,1,1-trichloorethaan	Grondwater	Idem
1,1,2-trichloorethaan	Grondwater	Idem
trichlooretheen	Grondwater	Idem
chloroform	Grondwater	Idem

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	G5410582	14-03-2007	13-03-2007	ALC236
001	G5410599	14-03-2007	13-03-2007	ALC236

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:1999 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

ALcontrol B.V.
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Hoogvliet
Tel.: (010) 2314700 · Fax: (010) 4163034
www.alcontrol.nl

Grontmij Nederland BV
[redacted]
Postbus 119
3990 DC HOUTEN

INGEKOMEN 14 MAART 2007

Hoogvliet, 12-03-2007

Geachte [redacted]

Hierbij ontvangt u de analyseresultaten van het laboratoriumonderzoek uitgevoerd op het door u aangeboden monstermateriaal met de daarbij verstrekte monsterspecificatie en analyseopdracht.
Deze resultaten hebben betrekking op:

Uw projectnaam	: Uitkeuringsonderzoek Vleuterweide deelplan 1.5
Uw project nummer	: 211875E
ALcontrol rapportnummer	: 11151218, versie nummer: 1

Dit analyserapport bestaat uit een begeleidende brief, 4 resultaatbijlagen en eventuele informatieve bijlagen, dit brengt het totaal aantal pagina's op 5. De bijlagen hebben betrekking op de analyseresultaten, toegepaste analysemethoden, aangeleverde verpakkingen en monsternamedatum. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport, alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.
Uitgebreide informatie over de door ons gehanteerde analysemethoden kunt u terugvinden in onze algemene informatiegids, uitgave 2004. Indien u vragen en/of opmerkingen heeft naar aanleiding van dit rapport, verzoeken wij u contact op te nemen met de afdeling Customer Services.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,

[redacted]

[redacted]
Business Director Milieu

TESTEN
RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:1999 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

[redacted]

Projectnaam	Uitkeuringsonderzoek Vleuterweide deelplan 1.5	Orderdatum	02-03-2007
Projectnummer	211875E	Startdatum	02-03-2007
Rapportnummer	11151218	Rapportagedatum	09-03-2007

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004
droge stof	gew.-%	Q	72.3	76.0	74.3	73.0
METALEN						
arseen	mg/kgds	Q	6.6	6.0	6.6	8.7
cadmium	mg/kgds	Q	<0.4	<0.4	<0.4	<0.4
chroom	mg/kgds	Q	29	24	28	32
koper	mg/kgds	Q	15	14	13	20
kwik	mg/kgds	Q	<0.05	<0.05	<0.05	<0.05
lood	mg/kgds	Q	21	16	15	25
nikkel	mg/kgds	Q	23	25	23	30
zink	mg/kgds	Q	57	50	50	74
POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN						
naftaleen	mg/kgds	Q	<0.02	<0.02	<0.02	<0.02
acenaftyleen	mg/kgds	Q	<0.02	<0.02	<0.02	<0.02
acenafteen	mg/kgds	Q	<0.02	<0.02	<0.02	<0.02
fluoreen	mg/kgds	Q	<0.02	<0.02	<0.02	<0.02
fenantreen	mg/kgds	Q	0.03	<0.02	<0.02	<0.02
antraceen	mg/kgds	Q	<0.02	<0.02	<0.02	<0.02
fluoranteen	mg/kgds	Q	0.06	0.03	<0.02	0.02
pyreen	mg/kgds	Q	0.05	0.02	<0.02	<0.02
benzo(a)antraceen	mg/kgds	Q	0.03	<0.02	<0.02	<0.02
chryseen	mg/kgds	Q	0.04	<0.02	<0.02	<0.02
benzo(b)fluoranteen	mg/kgds	Q	0.03	<0.02	<0.02	<0.02
benzo(k)fluoranteen	mg/kgds	Q	<0.02	<0.02	<0.02	<0.02
benzo(a)pyreen	mg/kgds	Q	0.03	<0.02	<0.02	<0.02
dibenz(ah)antraceen	mg/kgds	Q	<0.02	<0.02	<0.02	<0.02
benzo(ghi)peryleen	mg/kgds	Q	<0.02	<0.02	<0.02	<0.02
indeno(1,2,3-cd)pyreen	mg/kgds	Q	0.02	<0.02	<0.02	<0.02
Pak-totaal (10 van VROM)	mg/kgds	Q	0.23	<0.2	<0.2	<0.2
Pak-totaal (16 van EPA)	mg/kgds	Q	<0.3	<0.3	<0.3	<0.3
EOX	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
MINERALE OLIE						
fractie C10 - C12	mg/kgds		<5	<5	<5	<5
fractie C12 - C22	mg/kgds		<5	<5	<5	<5
fractie C22 - C30	mg/kgds		<5	<5	<5	<5
fractie C30 - C40	mg/kgds		<5	<5	<5	<5

De met Q gemerkte analyses vallen onder onze RvA erkenning.

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond	MM1 puin bg 06 (0-50) 19 (0-50) 10 (0-50)
002	Grond	MM2 bg 04 (0-50) 16 (0-50) 18 (0-50) 12 (0-50) 07 (0-50) 02 (0 -50)
003	Grond	MM3 og 04 (100-150) 06 (100-150) 11 (100-110)
004	Grond	MM4 og 16 (100-150) 20 (100-150) 21 (100-150)

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:1999 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER KVK ROTTERDAM 24265286

TESTEN RvA L 028

ALcontrol Laboratories

Grontmij Nederland BV
[redacted]

Projectnaam	Uitkeuringsonderzoek Vleuterweide deelplan 1.5	Orderdatum	02-03-2007
Projectnummer	211875E	Startdatum	02-03-2007
Rapportnummer	11151218	Rapportagedatum	09-03-2007

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004
Totaal olie C10-C40	mg/kgds	Q	<20	<20	<20	<20

De met Q gemerkte analyses vallen onder onze RvA erkenning.

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond	MM1 puin bg 06 (0-50) 19 (0-50) 10 (0-50)
002	Grond	MM2 bg 04 (0-50) 16 (0-50) 18 (0-50) 12 (0-50) 07 (0-50) 02 (0 -50)
003	Grond	MM3 og 04 (100-150) 06 (100-150) 11 (100-110)
004	Grond	MM4 og 16 (100-150) 20 (100-150) 21 (100-150)

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:1999 ONDER NR. L 029

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER KVK ROTTERDAM 24265286

Grontmij Nederland BV
[redacted]

Projectnaam	Uitkeuringsonderzoek Vleuterweide deelplan 1.5	Orderdatum	02-03-2007
Projectnummer	211875E	Startdatum	02-03-2007
Rapportnummer	11151218	Rapportagedatum	09-03-2007

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
droge stof	Grond	Conform NEN 5747 / CMA/2/II/A.1
arseen	Grond	Eigen methode (ontsluiting eigen methode, meting conform NEN 6966 en NEN-EN-ISO 11885)
cadmium	Grond	Idem
chroom	Grond	Idem
koper	Grond	Idem
kwik	Grond	Eigen methode
lood	Grond	Eigen methode (ontsluiting eigen methode, meting conform NEN 6966 en NEN-EN-ISO 11885)
nikkel	Grond	Idem
zink	Grond	Idem
naftaleen	Grond	Eigen methode, aceton-hexaan-extractie, analyse m.b.v. GC-MS
acenaftyleen	Grond	Idem
acenafteen	Grond	Idem
fluoreen	Grond	Idem
fenantreen	Grond	Idem
antraceen	Grond	Idem
fluoranteen	Grond	Idem
pyreen	Grond	Idem
benzo(a)antraceen	Grond	Idem
chryseen	Grond	Idem
benzo(b)fluoranteen	Grond	Idem
benzo(k)fluoranteen	Grond	Idem
benzo(a)pyreen	Grond	Idem
dibenz(ah)antraceen	Grond	Idem
benzo(ghi)peryleen	Grond	Idem
indeno(1,2,3-cd)pyreen	Grond	Idem
EOX	Grond	Eigen methode, aceton-hexaan-extractie, analyse m.b.v. micro-coulometer
Totaal olie C10-C40	Grond	Eigen methode, aceton-hexaan-extractie, clean-up, analyse m.b.v. GC-FID

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	Y0074459	03-03-2007	28-02-2007	ALC201
001	Y0074479	03-03-2007	28-02-2007	ALC201
001	Y0074871	03-03-2007	01-03-2007	ALC201
002	Y0074347	03-03-2007	01-03-2007	ALC201
002	Y0074413	03-03-2007	28-02-2007	ALC201
002	Y0074472	03-03-2007	28-02-2007	ALC201
002	Y0074478	03-03-2007	28-02-2007	ALC201

ISO 9001 Rev.03

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:1999 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Grontmij Nederland BV
[redacted]

Projectnaam	Uitkeuringsonderzoek Vleuterweide deelplan 1.5	Orderdatum	02-03-2007
Projectnummer	211875E	Startdatum	02-03-2007
Rapportnummer	11151218	Rapportagedatum	09-03-2007

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
002	Y0074493	03-03-2007	28-02-2007	ALC201
002	Y0074830	03-03-2007	01-03-2007	ALC201
003	Y0074344	03-03-2007	01-03-2007	ALC201
003	Y0074346	03-03-2007	01-03-2007	ALC201
003	Y0074349	03-03-2007	01-03-2007	ALC201
004	Y0074351	03-03-2007	01-03-2007	ALC201
004	Y0074354	03-03-2007	01-03-2007	ALC201
004	Y0074361	03-03-2007	01-03-2007	ALC201

TESTEN
RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:1999 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

ALcontrol B.V.
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Hoogvliet
Tel.: (010) 2314700 · Fax: (010) 4163034
www.alcontrol.nl

Grontmij Nederland BV
[redacted]
Postbus 119
3990 DC HOUTEN

Hoogvliet, 12-03-2007

Geachte [redacted]

Hierbij ontvangt u de analyseresultaten van het laboratoriumonderzoek uitgevoerd op het door u aangeboden monstermateriaal met de daarbij verstrekte monsterspecificatie en analyseopdracht.
Deze resultaten hebben betrekking op:

Uw projectnaam	: OVERSTORT SOESTERBERG
Uw project nummer	: 223503W
ALcontrol rapportnummer	: 11150953, versie nummer: 1

Dit analyserapport bestaat uit een begeleidende brief, 4 resultaatbijlagen en eventuele informatieve bijlagen, dit brengt het totaal aantal pagina's op 5. De bijlagen hebben betrekking op de analyseresultaten, toegepaste analysemethoden, aangeleverde verpakkingen en monsternamedatum. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport, alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.
Uitgebreide informatie over de door ons gehanteerde analysemethoden kunt u terugvinden in onze algemene informatiegids, uitgave 2004. Indien u vragen en/of opmerkingen heeft naar aanleiding van dit rapport, verzoeken wij u contact op te nemen met de afdeling Customer Services.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,

[redacted]

[redacted]
Business Director Milieu

BS.001.v5.03

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:1999 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER KVK ROTTERDAM24265786

ALcontrol Laboratories

Grontmij Nederland BV
[redacted]

Projectnaam	OVERSTORT SOESTERBERG	Orderdatum	02-03-2007
Projectnummer	223503W	Startdatum	02-03-2007
Rapportnummer	11150953	Rapportagedatum	12-03-2007

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004	005
METALEN							
arseen	µg/l	Q	<5	<5	54	<5	<5
cadmium	µg/l	Q	<0.4	<0.4	<0.4	<0.4	<0.4
chroom	µg/l	Q	<1	<1	<1	<1	<1
koper	µg/l	Q	<5	<5	<5	<5	10
kwik	µg/l	Q	<0.05	<0.05	<0.05	<0.05	<0.05
lood	µg/l	Q	<10	<10	<10	<10	<10
nikkel	µg/l	Q	<10	<10	12	17	<10
zink	µg/l	Q	<20	<20	<20	<20	<20
VLUCHTIGE AROMATEN							
benzeen	µg/l	Q	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2
tolueen	µg/l	Q	<0.2	<0.2	0.23	<0.2	<0.2
ethylbenzeen	µg/l	Q	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2
xylenen	µg/l	Q	<0.5	<0.5	<0.5	<0.5	<0.5
totaal BTEX	µg/l	Q	<1	<1	<1	<1	<1
naftaleen	µg/l	Q	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2
GEHALOGENEERDE KOOLWATERSTOFFEN							
1,2-dichloorethaan	µg/l	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
cis 1,2-dichlooretheen	µg/l	Q	<0.1	<0.1	0.14	<0.1	<0.1
tetrachlooretheen	µg/l	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
tetrachloormethaan	µg/l	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
1,1,1-trichloorethaan	µg/l	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
1,1,2-trichloorethaan	µg/l	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
trichlooretheen	µg/l	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
chloroform	µg/l	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
CHLOORBENZENEN							
monochloorbenzeen	µg/l	Q	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2
dichloorbenzenen	µg/l	Q	<0.2	0.2	0.5	0.9	<0.2
MINERALE OLIE							
fractie C10 - C12	µg/l		<10	<10	<10	<10	<10
fractie C12 - C22	µg/l		<10	<10	<10	<10	<10
fractie C22 - C30	µg/l		<10	<10	<10	<10	<10
fractie C30 - C40	µg/l		<10	<10	<10	<10	<10
Totaal olie C10-C40	µg/l	Q	<50	<50	<50	<50	<50

De met Q gemerkte analyses vallen onder onze RvA erkenning.

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grondwater	01-1-1 1 (-)
002	Grondwater	B-1-1 1 (-)
003	Grondwater	C-1-1 1 (-)
004	Grondwater	D-1-1 1 (-)
005	Grondwater	201-1-1 1 (-)

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:1999 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Grontmij Nederland BV
[redacted]

Projectnaam	OVERSTORT SOESTERBERG	Orderdatum	02-03-2007
Projectnummer	223503W	Startdatum	02-03-2007
Rapportnummer	11150953	Rapportagedatum	12-03-2007

Analyse	Eenheid	Q	006	007
METALEN				
arseen	µg/l	Q	13	<5
cadmium	µg/l	Q	<0.4	<0.4
chroom	µg/l	Q	<1	<1
koper	µg/l	Q	<5	<5
kwik	µg/l	Q	<0.05	<0.05
lood	µg/l	Q	<10	<10
nikkel	µg/l	Q	27	12
zink	µg/l	Q	<20	<20
VLUCHTIGE AROMATEN				
benzeen	µg/l	Q	0.86	<0.2
tolueen	µg/l	Q	<0.2	0.23
ethylbenzeen	µg/l	Q	<0.2	<0.2
xylenen	µg/l	Q	<0.5	0.75
totaal BTEX	µg/l	Q	<1	<1
naftaleen	µg/l	Q	<0.2	<0.2
GEHALOGENEERDE KOOLWATERSTOFFEN				
1,2-dichloorethaan	µg/l	Q	<0.1	<0.1
cis 1,2-dichlooretheen	µg/l	Q	1.3	<0.1
tetrachlooretheen	µg/l	Q	<0.1	<0.1
tetrachloormethaan	µg/l	Q	<0.1	<0.1
1,1,1-trichloorethaan	µg/l	Q	<0.1	<0.1
1,1,2-trichloorethaan	µg/l	Q	<0.1	<0.1
trichlooretheen	µg/l	Q	0.70	<0.1
chloroform	µg/l	Q	<0.1	<0.1
CHLOORBENZENEN				
monochloorbenzeen	µg/l	Q	<0.2	<0.2
dichloorbenzenen	µg/l	Q	1.3	0.6
MINERALE OLIE				
fractie C10 - C12	µg/l		<10	<10
fractie C12 - C22	µg/l		<10	<10
fractie C22 - C30	µg/l		<10	<10
fractie C30 - C40	µg/l		<10	<10
Totaal olie C10-C40	µg/l	Q	<50	<50

De met Q gemerkte analyses vallen onder onze RvA erkenning.

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
006	Grondwater	A-1-1 1 (-)
007	Grondwater	E-1-1 1 (-)

ILSTEN RvA L 028

AL CONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:1999 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER. KVK ROTTERDAM 24255286

ALcontrol Laboratories

Grontmij Nederland BV
[redacted]

Projectnaam	OVERSTORT SOESTERBERG	Orderdatum	02-03-2007
Projectnummer	223503W	Startdatum	02-03-2007
Rapportnummer	11150953	Rapportagedatum	12-03-2007

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
arseen	Grondwater	Conform NEN 6966 en conform NEN-EN-ISO 11885
cadmium	Grondwater	Idem
chroom	Grondwater	Idem
koper	Grondwater	Idem
kwik	Grondwater	Eigen methode, ontsluiting, analyse m.b.v. koudedamp-techniek
lood	Grondwater	Conform NEN 6966 en conform NEN-EN-ISO 11885
nikkel	Grondwater	Idem
zink	Grondwater	Idem
benzeen	Grondwater	Eigen methode, analyse met P+T- GCMS.
tolueen	Grondwater	Idem
ethylbenzeen	Grondwater	Idem
xylenen	Grondwater	Idem
naftaleen	Grondwater	Idem
1,2-dichloorethaan	Grondwater	Idem
cis 1,2-dichlooretheen	Grondwater	Idem
tetrachlooretheen	Grondwater	Idem
tetrachloormethaan	Grondwater	Idem
1,1,1-trichloorethaan	Grondwater	Idem
1,1,2-trichloorethaan	Grondwater	Idem
trichlooretheen	Grondwater	Idem
chloroform	Grondwater	Idem
monochloorbenzeen	Grondwater	Idem
dichloorbenzenen	Grondwater	Idem
Totaal olie C10-C40	Grondwater	Eigen methode, hexaan-extractie, clean-up, analyse m.b.v. GC-FID

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	B0583798	02-03-2007	02-03-2007	ALC204
001	G5410557	02-03-2007	02-03-2007	ALC236
001	G5410579	02-03-2007	02-03-2007	ALC236
002	B0583845	02-03-2007	02-03-2007	ALC204
002	G5410564	02-03-2007	02-03-2007	ALC236
002	G5410592	02-03-2007	02-03-2007	ALC236
003	B0583871	02-03-2007	02-03-2007	ALC204
003	G5410559	02-03-2007	02-03-2007	ALC236
003	G5410560	02-03-2007	02-03-2007	ALC236
004	B0583807	02-03-2007	02-03-2007	ALC204
004	G5410558	02-03-2007	02-03-2007	ALC236

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:1999 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Grontmij Nederland BV
[redacted]

Projectnaam	OVERSTORT SOESTERBERG	Orderdatum	02-03-2007
Projectnummer	223503W	Startdatum	02-03-2007
Rapportnummer	11150953	Rapportagedatum	12-03-2007

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
004	G5410595	02-03-2007	02-03-2007	ALC236
005	B0583800	02-03-2007	02-03-2007	ALC204
005	G5410562	02-03-2007	02-03-2007	ALC236
005	G5410563	02-03-2007	02-03-2007	ALC236
006	B0583826	02-03-2007	02-03-2007	ALC204
006	G5410573	02-03-2007	02-03-2007	ALC236
006	G5410594	02-03-2007	02-03-2007	ALC236
007	B0583827	02-03-2007	02-03-2007	ALC204
007	G5410576	02-03-2007	02-03-2007	ALC236
007	G5410578	02-03-2007	02-03-2007	ALC236

TESTEN
RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:1999 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Bijlage 6

Toetsingskader bodemkwaliteit

Algemene toelichting toetsingskader
In de Circulaire streefwaarden en interventiewaarden bodemsanering (d.d. 24 februari 2000, Staatscourant 2000, nr. 39) van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) is een toetsingskader opgenomen voor de beoordeling van de milieukwaliteit van een bodem. Dit toetsingskader is vastgesteld voor grond/sediment en grondwater en geldt voor land- en waterbodems.

In de circulaire worden de volgende toetsingswaarden onderscheiden:

De streefwaarde
Geeft het milieukwaliteitsniveau aan van een "schone" bodem, die alle mogelijke functies kan vervullen.

De interventiewaarde bodemsanering
Geeft het milieukwaliteitsniveau aan waarboven ernstige vermindering optreedt van de functionele eigenschappen van de bodem.

De interventiewaarden zijn gebaseerd op een uitgebreide RIVM-studie naar zowel humaantoxicologische als ecotoxicologische effecten van bodem-verontreinigende stoffen. De humaantoxicologische ernstige bodemverontrei-nigingsconcentratie (Serious Risk Concentration = SRC_{humaan}) is het gehalte in de bodem waarbij overschrijding van het zogenaamde Maximaal Toelaatbare Risiconiveau voor de mens (MTR_{humaan}) kan plaatsvinden. Voor de afleiding van de SRC_{humaan} is uitgegaan van de situatie 'wonen met tuin' met een 'standaard' gedragspatroon, waarbij de meest relevante blootstellingsroutes zijn opgenomen. De SRC_{eco} is het gehalte in de bodem waarboven 50% van de (potentieel) aanwezige soorten en processen negatieve effecten kunnen ondervinden (HC50). De laagste van deze twee gehalten is in principe als interventiewaarde vastgesteld.
De interventiewaarden zijn derhalve gekoppeld aan de potentiële risico's van een bodemverontreiniging.

Het gemiddelde van de streef- en interventiewaarde
Deze waarde geeft de milieukwaliteit aan, waarbij er sprake is van verhoogde, maar in het algemeen niet potentieel onaanvaardbare, risico's voor mens en milieu. Het betreft een rekenkundig gemiddelde van de streef- en interventiewaarde, dat niet rechtstreeks aan een specifiek risiconiveau is gekoppeld. Overschrijding van deze waarde heeft slechts een indicatieve functie namelijk het aangeven van de noodzaak om een nader onderzoek naar de kwaliteit van de bodem uit te voeren.

Voorts wordt in de circulaire een overzicht gegeven van alle thans vastgestelde *indicatieve niveaus voor ernstige verontreiniging*. Deze indicatieve niveaus voor ernstige verontreiniging zijn vastgesteld voor stoffen waarvoor geen meet- en analysevoorschriften, dan wel onvoldoende toxicologische gegevens beschikbaar zijn, om een interventiewaarde vast te kunnen stellen.

Bodemtypecorrectie
Aangezien mogelijke effecten afhankelijk zijn van de mate van beschikbaarheid van een stof zijn zowel de streef- als interventiewaarden in grond/sediment afhankelijk gesteld van het lutum- en organische stofgehalte. De interventiewaarden voor grondwater zijn afgeleid van de interventiewaarden voor grond/sediment, maar zijn onafhankelijk van het bodemtype.

Asbest
De interventiewaarde voor asbest is, in de Beleidsbrief asbest in bodem, grond en puin(granulaat) (TK 3 maart 2004, 28 663 en 28 199, nr. 15), vastgesteld op 100 mg/kg d.s. gewogen (gewogen wil zegen de serpentijnasbest-concentratie vermeerderd met 10 maal de amfiboolasbest-concentratie).
Voor asbest wordt geen streefwaarde vastgesteld omdat de interventiewaarde reeds op het niveau van verwaarloosbaar risico ligt. Er is geen bodemtype-correctie van toepassing op de interventiewaarde van asbest. Dit beleid vervangt de passages in de Circulaire streefwaarden en interventiewaarden bodemsanering die betrekking hebben op asbest.

Geval van ernstige verontreiniging
Er is sprake van een geval van ernstige verontreiniging indien voor ten minste één stof de gemiddelde gemeten concentratie van minimaal 25 m^3 bodemvolume in het geval van bodem- of sedimentverontreiniging, of 100 m^3 poriënverzadigd bodemvolume in het geval van een grondwaterverontreiniging, hoger is dan de interventiewaarde.

Toelichting milieuhygiënisch saneringscriterium
Indien sprake is van een geval van ernstige verontreiniging dat voor 1987 is ontstaan, dient te worden bepaald of de sanering al dan niet spoedig dient te worden uitgevoerd. Voor landbodems dient hiervoor de systematiek van het milieuhygiënisch saneringscriterium te worden gevolgd. Deze systematiek is beschreven in de Circulaire bodemsanering 2006 (Staatscourant 2006, nr. 83) en bestaat uit drie stappen. Stap 1 is het vaststellen van het geval van ernstige verontreiniging, de stappen 2 en 3 bestaan uit de bepaling van de risico's bij het huidig of toekomstig gebruik. Hierbij is stap 2 een standaard risicobeoordeling die altijd dient te worden uitgevoerd en is stap 3 een locatiespecifieke risicobeoordeling die facultatief is. Stap 3 kan worden uitgevoerd als er in stap 2 is bepaald dat er sprake is van onaanvaardbare risico's maar de standaard risicobeoordeling sluit niet voldoende aan bij de huidige of toekomstige situatie op de locatie. Stap 3 kan ook worden uitgevoerd als men met specifieke technieken het risico beter wil bepalen. Als stap 3 is uitgevoerd, is het resultaat van stap 3 bepalend voor de beslissing omtrent de spoed van de sanering.
Bij een risicobeoordeling wordt onderscheid gemaakt in risico's voor de mens, risico's voor het ecosysteem en risico's van verspreiding van de verontreiniging. In bijlage 1 van de Circulaire bodemsanering 2006 is de methode weergegeven waarmee de risico's kunnen worden bepaald. Ter ondersteuning is het computermodel Sanscrit door het Van Hall Instituut ontwikkeld.

In principe dient de sanering van een geval van ernstige verontreiniging spoedig te worden uitgevoerd tenzij is aangetoond dat er in de huidige of toekomstige situatie géén sprake is van onaanvaardbare risico's. Er moet dan aan alle drie de hieronder beschreven criteria worden voldaan:
<u>risico's voor de mens</u>
- het MTR_{humaan} wordt ten gevolge van deze verontreiniging in de locatiespecifieke situatie niet overschreden;
- mensen ondervinden géén aantoonbare hinder (bv huidirritatie en stank) van de bodemverontreiniging. Dit geldt alleen voor de huidige situatie;

risico's voor het ecosysteem

- de HC50 wordt over een bepaald oppervlakte (afhankelijk van het gebruik van de locatie) niet overschreden of er is op basis van ecologische meetmethoden aangetoond dat er géén sprake is van onaanvaardbare risico's voor het ecosysteem;

risico's voor verspreiding

- er is geen kwetsbaar object binnen een straal van 100 m van de interventiewaardecontour in het grondwater;
- er is geen sprake van een drijflaag van waaruit verspreiding plaatsvindt;
- er is geen sprake van een zaklaag van waaruit verspreiding plaatsvindt
- het totale bodemvolume waarbinnen het grondwater is verontreinigd met een of meer stoffen in gehalten boven de interventiewaarden is niet groter dan 6.000 m^3 of als het wel groter is dan 6.000 m^3 dient de jaarlijkse verspreiding van de verontreiniging met een of meer stoffen boven de interventiewaarde in het grondwater binnen een kleiner bodemvolume dan 5.000 m^3 plaats te vinden.

Toelichting saneringstijdstip

Een geval van ernstige verontreiniging waarbij sprake is van onaanvaardbare risico's dient spoedig te worden gesaneerd. Dit houdt in dat de onaanvaardbare risico's zo snel mogelijk dienen te worden weggenomen. Als indicatie voor de termijn waarop de (deel)sanering dient aan te vangen geldt als richtlijn: binnen 4 jaar na het afgeven van de beschikking ernst en spoed.

Zorgplicht

Los van het toetsingkader is in 1987, bij de inwerkingtreding van de Wet bodembescherming, het zorgplichtartikel van kracht geworden. Iedereen die vanaf 1987 handelingen verricht die de bodem (verder) verontreinigen, is verplicht direct saneringsmaatregelen te treffen, zodat de oude situatie wordt hersteld.

Tabel : Toetsingswaarden voor grond (VROM-toetsingskader). Het betreft gehalten in mg/kg d.s.

Toetsingswaarden [1)]	S	½(S+I)	I
metalen			
arseen	26	38	50
cadmium	0,65	5,2	9,8
chroom	100	240	380
koper	32	100	168
kwik	0,29	4,9	9,6
lood	78	282	486
nikkel	35	123	210
zink	130	398	666
polycyclische aromatische Koolwaterstoffen (PAK)			
Pak-totaal (10 van VROM)	1,0	21	40
EOX	0,30		
minerale olie			
totaal olie C10-C40	15	758	1500

1) *S streefwaarde*
½(S+I) gemiddelde van streef- en interventiewaarde
I interventiewaarde

De streef- en interventiewaarden zijn afhankelijk van de bodemsamenstelling.
De genoemde toetsingswaarden zijn van toepassing op het volgende bodemtype:
I lutum = 25 %; humus = 3 %

Tabel: Toetsingswaarden voor grondwater (VROM-toetsingskader). Het betreft gehalten in µg/l

Toetsingswaarden [1)]	S	½(S+I)	I
metalen			
arseen	10	35	60
cadmium	0,40	3,2	6,0
chroom	1,0	16	30
koper	15	45	75
kwik	0,05	0,17	0,30
lood	15	45	75
nikkel	15	45	75
zink	65	433	800
vluchtige aromaten			
benzeen	0,20	15	30
tolueen	7,0	504	1000
ethylbenzeen	4,0	77	150
xylenen	0,20	35	70
naftaleen	0,01	35	70
vluchtige chloorkoolwater-stoffen			
1,2-dichloorethaan	7,0	204	400
cis1,2dichlooretheen	0,01	10	20
tetrachlooretheen	0,01	20	40
tetrachloormethaan	0,01	5,0	10
111-trichloorethaan	0,01	150	300
112-trichloorethaan	0,01	65	130
trichlooretheen	24	262	500
chloroform	6,0	203	400
chloorbenzenen			
monochloorbenzeen	7,0	94	180
dichloorbenzenen	3,0	27	50
minerale olie			
totaal olie C10-C40	50	325	600

1) *S* *streefwaarde*
½(S+I) *gemiddelde van streef- en interventiewaarde*
I *interventiewaarde*

Bijlage 7

Kwaliteitsborging Grontmij

Kwaliteitsborging

De kwaliteit van de door Grontmij uitgevoerde onderzoeken en gegeven adviezen op het gebied van bodembeheer wordt op de volgende manieren gewaarborgd:

NEN-EN-ISO-9001
Het managementsysteem van Grontmij Nederland bv is gecertificeerd tegen NEN-EN-ISO-9001: 2000. Deze norm geeft een model voor externe kwaliteitsborging en voor certificatie. Er wordt een aantal activiteiten aangegeven, die voor het geven van vertrouwen in de relatie klant/leverancier worden aangetoond. Dit omvat zowel randvoorwaarden voor kwaliteitsverbetering als eisen voor kwaliteitsborging.

NEN-EN-ISO-14001
Het managementsysteem van Grontmij Nederland bv is gecertificeerd tegen NEN-EN-ISO-14001: 1996. Deze norm geeft eisen en richtlijnen voor het gebruik van milieuzorgsystemen. Met het certificaat toont Grontmij Nederland bv aan dat zij de zorg voor het milieu in haar dienstverlening en interne bedrijfsvoering goed heeft georganiseerd. Kernpunten daarbij zijn het naleven van wet- en regelgeving en de voortdurende verbetering van milieuprestaties.

VCA
Grontmij Nederland bv voldoet aan de veiligheidsmanagementnorm VCA** van de Stichting Samenwerken voor Veiligheid. De norm betreft "het uitvoeren van bodemonderzoek op het gebied van civiele techniek, cultuurtechniek, milieu, winning van zand, grind en klei en werken in de risicogebieden railinfrastructuur".

Bouwstoffenbesluit
Grontmij Nederland bv is gecertificeerd voor het uitvoeren van keuringen volgens het Bouwstoffenbesluit (BRL SIKB 1000). Grontmij is aangewezen door de ministers van VROM en V&W voor monsterneming voor de volgende categorieën:

- Grond (partijkeuringen);
- Materialen verhardingsconstructies;
- Niet-vormgegeven bouwstoffen uit statische partijen;
- Vormgegeven bouwstoffen uit statische partijen.

Met dit logo op offertes en in rapportages wordt aangegeven dat de werkzaamheden conform de SIKB BRL 1000 zijn uitgevoerd en dat de werkzaamheden voldoen aan het bouwstoffenbesluit. Bij afwijkingen op kritische punten wordt het logo niet gevoerd. Zie voor motivatie dan de tekst.

SIKB
De Stichting Infrastructuur Kwaliteitsborging Bodembeheer (SIKB) is een samenwerkingsverband van markt en overheid, met als doel de kwaliteit van besluitvorming, dienstverlening en realisatie van bodembeheer te verhogen. Grontmij Nederland bv is actief betrokken bij het werk van SIKB. Grontmij Nederland bv is gecertificeerd voor:

- Het uitvoeren van veldwerk (BRL SIKB 2000);
- Milieukundige begeleiding van bodemsaneringen (BRL SIKB 6000).

Met dit logo op offertes en in rapportages wordt aangegeven of het werk conform de SIKB BRL 2000 of 6000 is uitgevoerd. Bij afwijkingen op kritische punten wordt het logo niet gevoerd. Zie voor motivatie dan de tekst.

BRL 5052
Grontmij Nederland bv beschikt over het KOMO Procescertificaat voor asbestonderzoek volgens de Nationale Beoordelingsrichtlijn (BRL 5052) en is daarmee wettelijk gerechtigd tot het uitvoeren van asbest inventarisaties.

VKB
Grontmij Nederland bv is actief lid van de Vereniging Kwaliteitsborging Bodemonderzoek (VKB). Deze vereniging van milieuadvies- en veldwerkbureaus werkt aan de kwaliteitsborging van bodemonderzoek en bodemadvies door o.a. het stellen van eisen inzake opleiding en ervaring, toepassing van normen en voorschriften en certificatie. Onze advies- en veldwerkzaamheden worden uitgevoerd conform de kwaliteitseisen van deze vereniging.

Milieukundig laboratoriumonderzoek
De laboratoria, die door Grontmij worden ingeschakeld voor het uitvoeren van milieukundig laboratoriumonderzoek, voldoen aan de accreditatiecriteria van de Raad van Accreditatie conform NEN-EN-ISO/IEC 17025: 2000.

www.grontmij.com



Bijlage 8 Memo stikstofdepositie

Memo

aan	[redacted]
van	[redacted]
afschrift	
onderwerp	Stikstofdepositie schoollocatie Passiebloemweg Vleuten
datum	18 januari 2021

Inleiding

Aan de Passiebloemweg worden de huidige drie tijdelijke schoolgebouwen vervangen door twee nieuwe basisscholen. Bij de bouw van de schoolgebouwen zal brandstof–aangedreven materieel worden ingezet. Daarnaast zullen de nieuwe scholen in de gebruiksfase voor extra verkeersbewegingen zorgen. De uitgangspunten en uitkomsten van de stikstofemissieberekening voor de bouwfase en de gebruiksfase van deze scholen staan in dezwe memo beschreven.

Uitgangspunten emissieberekening bouwfase

Op basis van eerdere, vergelijkbare projecten binnen de gemeente Utrecht, is een inschatting gemaakt van de emissies die vrijkomen in de bouwfase. Er is daarbij uitgegaan van materieel dat voor 40% aan de Stage IIIb en voor 60% aan de Stage IV emissienormen voldoet. Dit levert een emissie op van 190,7 kg NO_x en 0,2 kg NH3. Daarnaast is er nog sprake van sloop van de huidige gebouwen, wat een emissie van 118,7 kg NO_x en 0,1 kg NH3.

Naast het materieel op de bouwplaats zal er ook sprake zijn van afvoer van materiaal en materieel op de bouwplaats en zullen er busjes en auto's rijden voor transport van de medewerkers. In onderstaande Tabel 1 is een overzicht gegeven van het aantal ritten licht en zwaar verkeer dat zal plaatsvinden als gevolg van de bouwfase, zoals ingeschat op basis van vergelijkbare projecten, waarbij is aangehouden dat de sloopfase de helft van het aantal ritten oplevert van de bouwfase. Het aantal ritten is berekend als het aantal aankomende plus het aantal vertrekkende voertuigen.

Tabel 1 Aantal ritten bouwverkeer tijdens de sloop- en bouwfase

Verkeersbewegingen bouwfase verkeer	Aantal ritten sloop- en bouwfase
Aantal ritten zwaar vrachtverkeer	**7425**
Aantal ritten middelzwaar verkeer	**127**
Aantal ritten licht verkeer	**1144**

De emissies als gevolg van materieelinzet, evenals het aantal ritten verkeer, is ingevoerd in AERIUS om de stikstofdepositie te berekenen. Hierbij is de

verkeersafwikkeling worst-case meegenomen richting het dichtstbijzijnde Natura-2000 gebied Oostelijke Vechtplassen, een route via de Rivierkom, Stroomrugbaan, Huis te Vleutenbaan en de Haarrijnse Rading tot aan de A2, waar het verkeer geacht is te zijn opgenomen in het heersende verkeersbeeld.

Uitgangspunten emissieberekening gebruiksfase

In de huidige situatie is er sprake van ca. 520 verkeersbewegingen per dag. In de nieuwe situatie worden er ca. 950 verkeersbewegingen per dag verwacht[1]. Voor de gebruiksfase is, worst-case, de verkeersafwikkeling op dezelfde manier meegenomen als in de bouwfase: richting het dichtstbijzijnde Natura-2000 gebied Oostelijke Vechtplassen, een route via de Rivierkom, Stroomrugbaan, Huis te Vleutenbaan en de Haarrijnse Rading tot aan de A2, waar het verkeer geacht is te zijn opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Met AERIUS zijn de bijbehorende emissies berekend. De nieuwe gebouwen zullen gasloos worden verwarmd, waardoor er geen sprake is door emissies als gevolg van verwarming.

Resultaten en conclusie

Op basis van de ingeschatte emissies en verkeersbewegingen tijdens de bouwfase van de schoollocatie aan de Passiebloemweg is een AERIUS berekening gedaan. Hierbij is uitgegaan van een verdeling tussen stage IV en stage IIIb materieel van 60%:40%.

Uit de AERIUS berekening volgt dat er geen rekenresultaten zijn berekend hoger dan 0,00 mol/ha/j. Hiermee kunnen negatieve gevolgen als gevolg van stikstofdepositie door de aanleg van de scholen worden uitgesloten.

In de gebruiksfase is sprake van een toename van het aantal verkeersbewegingen. Uit de AERIUS berekening voor de gebruiksfase volgt dat ook hiervoor er geen rekenresultaten zijn berekend hoger dan 0,00 mol/ha/j. Hiermee kunnen ook negatieve gevolgen van stikstofdepositie op Natura-2000 gebieden voor de gebruiksfase worden uitgesloten.

Wij adviseren om bij de selectie van de aannemer voor de te bouwen scholen de verplichting om te nemen om minimaal Stage IV mobiele werktuigen te gebruiken, teneinde de emissie naar de directe omgeving te beperken.

[1] 200318 Eindrapport Nieuwbouw schoollocatie Passiebloemweg.pdf

AERIUS CALCULATOR

Dit document bevat rekenresultaten van AERIUS Calculator. Het betreft de hoogst berekende stikstofbijdragen per stikstofgevoelig Natura 2000 gebied, op basis van rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en/of stikstofoxide (NOx).

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in Calculator. Voor meer toelichting verwijzen wij u naar de website www.aerius.nl.

Berekening Situatie 1

- Kenmerken
- Samenvatting emissies
- Depositieresultaten
- Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: https://www.aerius.nl/handleidingen en leeswijzers.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	nr cht ngs ocat e
Gemeente Utrecht	Passiebloemweg , 3452DA Utrecht

Activiteit

Omschr v ng	AER US kenmerk
Bouwfase scholen Passiebloemweg Vleuterweide	RPLDN2aVWXH1

Datum bereken ng	Reken aar	Rekenconf gurat e
14 januari 2021, 10:58	2021	Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie

	S tuat e 1
NOx	343,63 kg/j
NH3	1,39 kg/j

Resultaten

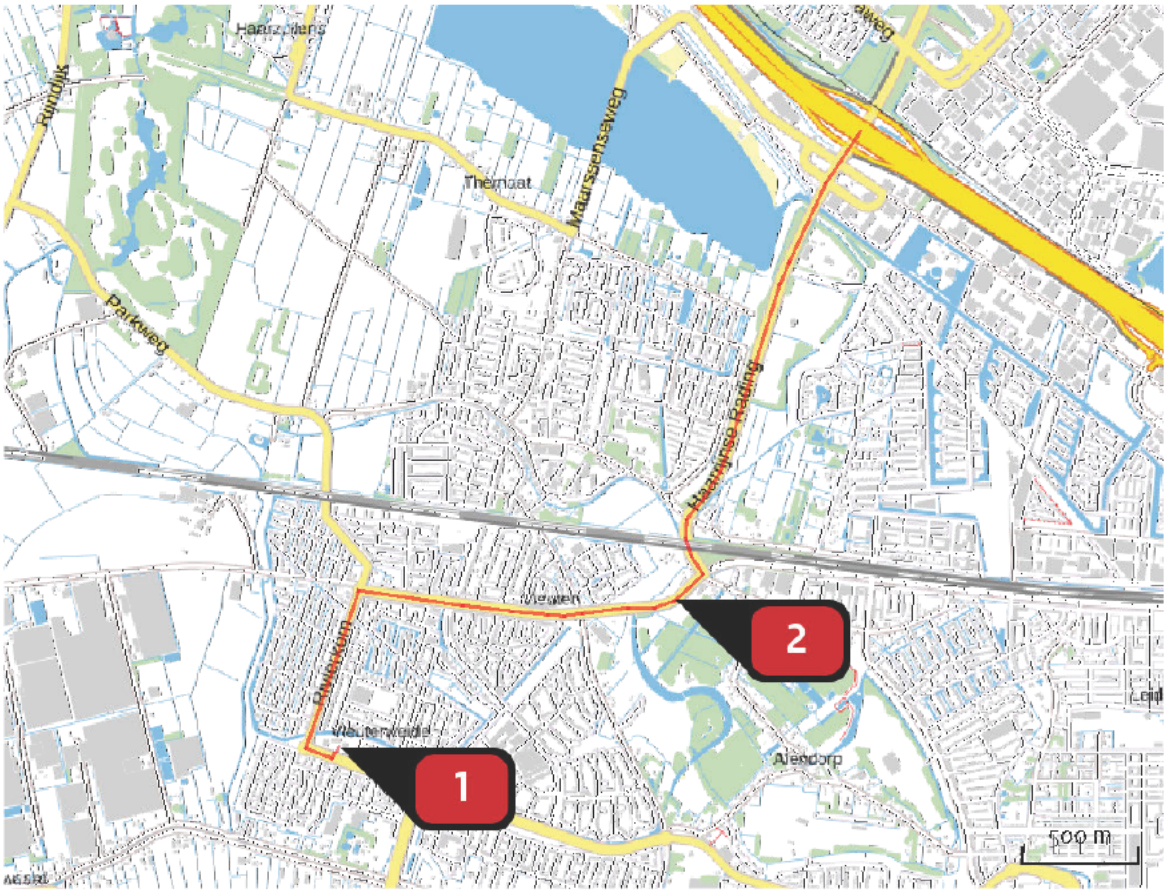
Hectare met hoogste bijdrage (mol/ha/j)

Natuurgeb ed
Uw berekening heeft geen depositieresultaten opgeleverd boven 0,00 mol/ha/jr.

Toelichting

U tgegaan van s oop t de ke gebouwen en n euwbouw twee schoo gebouwen met 60% stage V 40% stage b mater ee

Locatie
Situatie 1

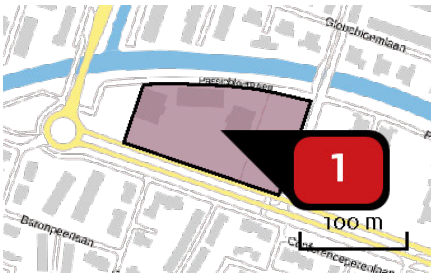


Emissie
Situatie 1

Bron Sector			Em ss e NH3	Em ss e NOx
1		Materieelinzet sloop en bouwfase Mobiele werktuigen | Bouw en Industrie	< 1 kg/j	309,40 kg/j
2		Bouwverkeer aanleg en sloop Wegverkeer | Binnen bebouwde kom	1,09 kg/j	34,23 kg/j

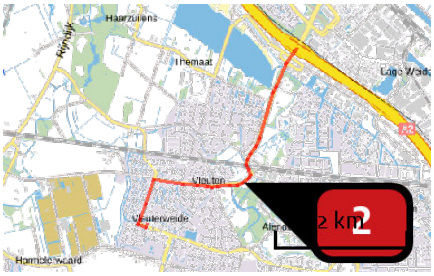
Emissie (per bron)

Situatie 1



Naam: Materieelinzet sloop en bouwfase
Locat e (X Y): 128524, 456254
NOx: 309,40 kg/j
NH3: < 1 kg/j

Voertu g	Omschr v ng	U tstoot hoogte (m)	Spre d ng (m)	Warmte nhoud (MW)	Stof	Em ss e
AFW	Materieelinzet nieuwbouw scholen	4,0	4,0	0,0	NOx NH3	190,70 kg/j < 1 kg/j
AFW	Materieelinzet sloop tijdelijke schoolgebouwen	4,0	4,0	0,0	NOx NH3	118,70 kg/j < 1 kg/j



Naam: Bouwverkeer aanleg en sloop
Locat e (X Y): 129970, 456891
NOx: 34,23 kg/j
NH3: 1,09 kg/j

Soort	Voertu g	Aanta voertu gen	Stof	Em ss e
Standaard	Licht verkeer	7.425,0 / jaar	NOx NH3	10,66 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	127,0 / jaar	NOx NH3	1,58 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	1.144,0 / jaar	NOx NH3	21,99 kg/j < 1 kg/j

Disclaimer

Hoewe verstrekte gegevens kunnen d enen ter onderbouw ng van een vergunn ngaanvraag kunnen er geen rechten aan worden ont eend De e genaar van AER US aanvaardt geen aansprake khe d voor de nhoud van de door de gebru ker aangeboden nformat e Bovenstaande gegevens z n enke bru kbaar tot er een n euwe vers e van AER US besch kbaar s AER US s een gereg streerd hande smerk n Europa A e rechten d e n et exp c et worden ver eend z n voorbehouden

Rekenbasis

Deze bereken ng s tot stand gekomen op bas s van

AER US	vers e 2020_20201216_c759386971
Database	vers e 2020_20201216_c759386971

Voor meer nformat e over de gebru kte method ek en data z e

https //www aer us n /n /factsheets/re ease/aer us-ca cu ator-2020

AERIUS CALCULATOR

Dit document bevat rekenresultaten van AERIUS Calculator. Het betreft de hoogst berekende stikstofbijdragen per stikstofgevoelig Natura 2000 gebied, op basis van rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en/of stikstofoxide (NOx).

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in Calculator. Voor meer toelichting verwijzen wij u naar de website www.aerius.nl.

Berekening Huidige situatie en Beoogde situatie

- Kenmerken
- Samenvatting emissies
- Depositieresultaten
- Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: https://www.aerius.nl/handleidingen en leeswijzers.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	nr cht ngs ocat e
Gemeente Utrecht	Passiebloemweg , 3452DA Utrecht

Activiteit

Omschr v ng	AER US kenmerk
Verkeerstoename scholen Passiebloemweg Vleuterweide	RbCUMHm3fjKR

Datum bereken ng	Reken aar	Rekenconf gurat e
14 januari 2021, 10:41	2021	Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie

	S tuat e 1	S tuat e 2	Versch
NOx	272,58 kg/j	497,99 kg/j	225,41 kg/j
NH3	18,25 kg/j	33,34 kg/j	15,09 kg/j

Resultaten

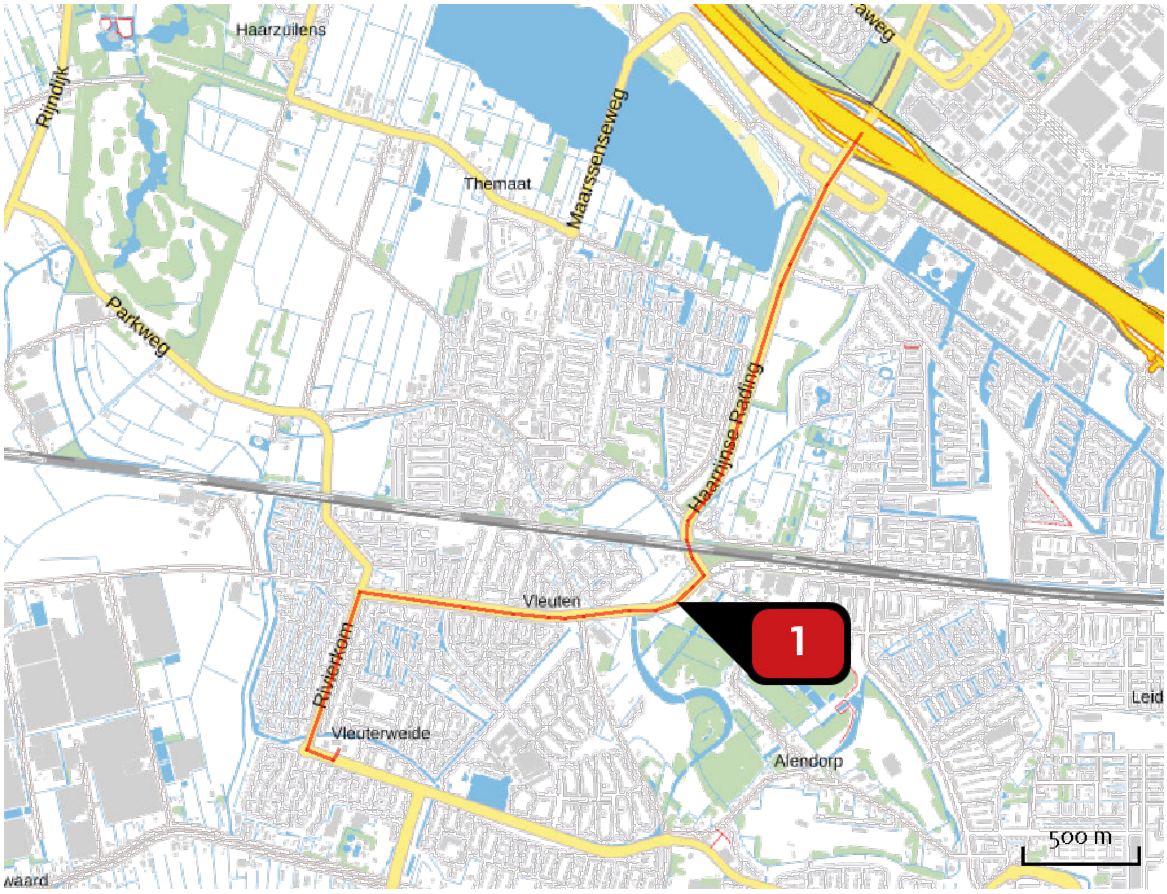
Hectare met hoogste verschil (mol/ha/j)

Natuurgeb ed
Uw berekening heeft geen verschillen opgeleverd boven 0,00 mol/ha/jr.

Toelichting

Verkeersgenerat e beoogde s tuat e verge eken met de hu d ge s tuat e

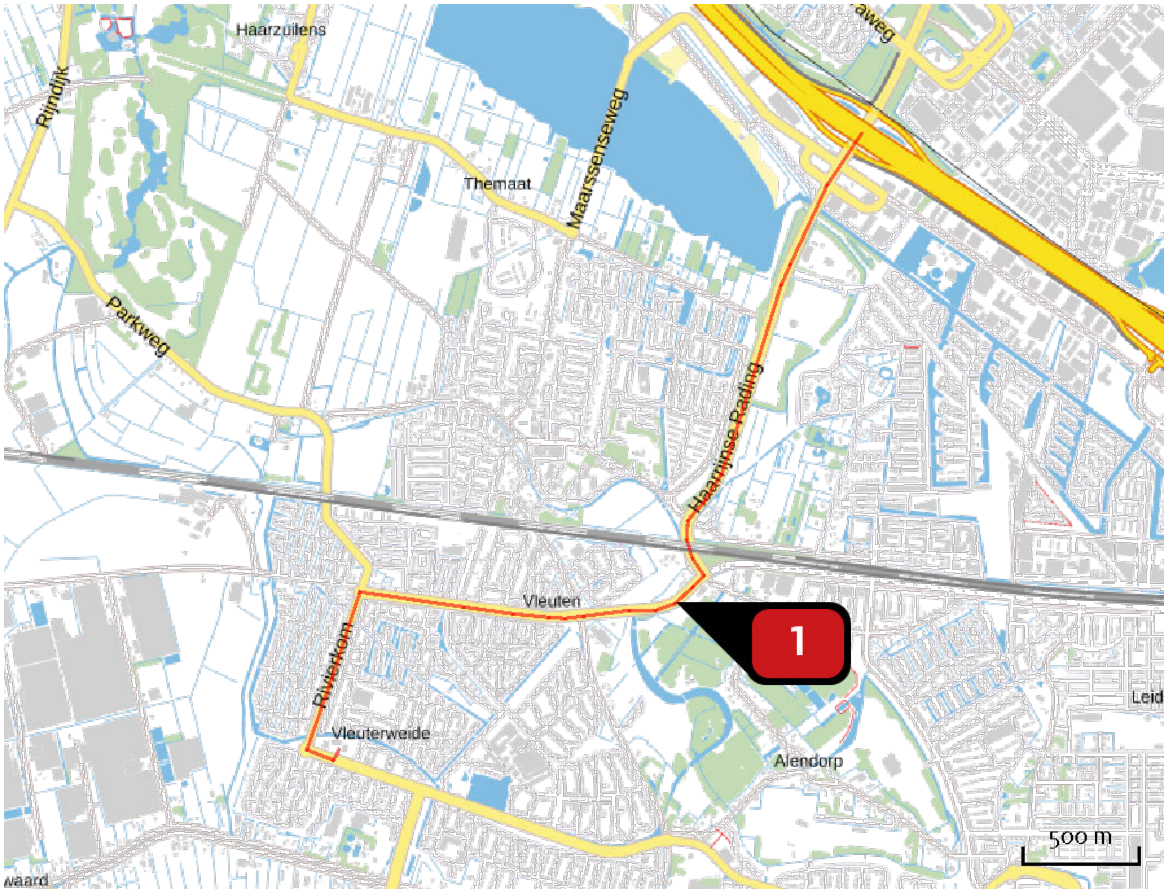
Locatie
Huidige situatie



Emissie
Huidige situatie

Bron Sector			Em ss e NH3	Em ss e NOx
1		Verkeersgeneratie huidige situatie Wegverkeer | Binnen bebouwde kom	18,25 kg/j	272,58 kg/j

Locatie
Beoogde situatie

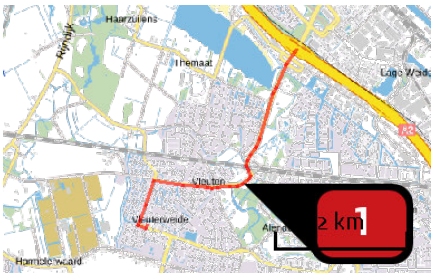


Emissie
Beoogde situatie

Bron Sector			Em ss e NH3	Em ss e NOx
1		Verkeersgeneratie beoogde situatie Wegverkeer | Binnen bebouwde kom	33,34 kg/j	497,99 kg/j

Emissie (per bron)

Huidige situatie

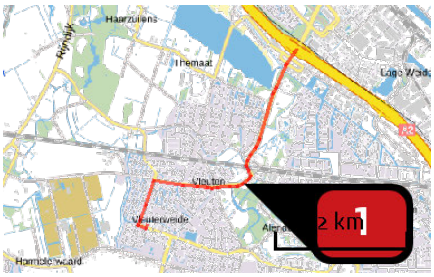


Naam	Verkeersgeneratie huidige situatie
Locat e (X Y)	129970, 456891
NOx	272,58 kg/j
NH3	18,25 kg/j

Soort	Voertu g	Aanta voertu gen	Stof	Em ss e
Standaard	Licht verkeer	520,0 / etmaal	NOx	272,58 kg/j
			NH3	18,25 kg/j

Emissie (per bron)

Beoogde situatie



Naam	Verkeersgeneratie beoogde situatie
Locat e (X Y)	129970, 456891
NOx	497,99 kg/j
NH3	33,34 kg/j

Soort	Voertu g	Aanta voertu gen	Stof	Em ss e
Standaard	Licht verkeer	950,0 / etmaal	NOx	497,99 kg/j
			NH3	33,34 kg/j

Disclaimer

Hoewe verstrekte gegevens kunnen d enen ter onderbouw ng van een vergunn ngaanvraag kunnen er geen rechten aan worden ont eend De e genaar van AER US aanvaardt geen aansprake khe d voor de nhoud van de door de gebru ker aangeboden nformat e Bovenstaande gegevens z n enke bru kbaar tot er een n euwe vers e van AER US besch kbaar s AER US s een gereg streerd hande smerk n Europa A e rechten d e n et exp c et worden ver eend z n voorbehouden

Rekenbasis

Deze bereken ng s tot stand gekomen op bas s van

AER US vers e 2020_20201216_c759386971

Database vers e 2020_20201216_c759386971

Voor meer nformat e over de gebru kte method ek en data z e

https //www aer us n /n /factsheets/re ease/aer us-ca cu ator-2020

Bijlage 9 Bomeninventarisatie

ID	Uniek nummer	Boomsoort	Nederlandse naam	Leeftijd	Stamdiameter
1867569		Acer platanoide	Noorse esdoorn	4	13,5
1928057		Acer platanoide	Noorse esdoorn	5	13,5
1847799		Fraxinus excelsi	Es	13	22
1851643		Ulmus x holland	Hollandse iep	7	19,5
1854466		Ulmus x holland	Hollandse iep	7	18
1857014		Alnus glutinosa	Grauwe els of Zwarte els	7	19
1862739		Ulmus x holland	Hollandse iep	7	18
1865458		Ulmus x holland	Hollandse iep	7	17
1869040		Alnus glutinosa	Grauwe els of Zwarte els	7	15
1869731		Ulmus x holland	Hollandse iep	7	19
1869985		Ulmus x holland	Hollandse iep	7	19,5
1872212		Ulmus x holland	Hollandse iep	7	19
1874512		Fraxinus excelsi	Es	13	18
1875073		Ulmus x holland	Hollandse iep	7	19,5
1875384		Alnus glutinosa	Grauwe els of Zwarte els	7	13
1876252		Ulmus x holland	Hollandse iep	7	19
1880545		Ulmus x holland	Hollandse iep	7	20
1884437		Ulmus x holland	Hollandse iep	7	18
1888655		Ulmus x holland	Hollandse iep	7	18,5
1888967		Ulmus x holland	Hollandse iep	7	18
1892122		Alnus glutinosa	Grauwe els of Zwarte els	7	14,5
1892763		Alnus glutinosa	Grauwe els of Zwarte els	7	13,5
1893834		Ulmus x holland	Hollandse iep	7	20
1894746		Ulmus x holland	Hollandse iep	7	21
1895006		Alnus glutinosa	Grauwe els of Zwarte els	7	16
1899022		Ulmus x holland	Hollandse iep	7	19
1899150		Alnus glutinosa	Grauwe els of Zwarte els	7	13
1907383		Ulmus x holland	Hollandse iep	7	17,5
1913330		Ulmus x holland	Hollandse iep	7	16
1915534		Ulmus x holland	Hollandse iep	7	18
1915936		Ulmus x holland	Hollandse iep	7	20
1916918		Fraxinus excelsi	Es	13	13,5
1917928		Ulmus x holland	Hollandse iep	7	17
1922850		Ulmus x holland	Hollandse iep	7	18
1923890		Ulmus x holland	Hollandse iep	7	19,5
1924667		Fraxinus excelsi	Es	13	16
1929963		Fraxinus excelsi	Es	13	16
1930857		Ulmus x holland	Hollandse iep	7	20
1931394		Ulmus x holland	Hollandse iep	7	21
1931518		Ulmus x holland	Hollandse iep	7	20
1931833		Ulmus x holland	Hollandse iep	7	17,5
1933301		Ulmus x holland	Hollandse iep	7	17
1933894		Alnus glutinosa	Grauwe els of Zwarte els	7	16
1933962		Alnus glutinosa	Grauwe els of Zwarte els	7	18
1936281		Ulmus x holland	Hollandse iep	7	18
1936566		Ulmus x holland	Hollandse iep	7	16,5
1937837		Ulmus x holland	Hollandse iep	7	19
1939447		Ulmus x holland	Hollandse iep	7	18,5
1943713		Alnus glutinosa	Grauwe els of Zwarte els	7	19

1945092	Ulmus x holland	Hollandse iep	7	18
1946352	Ulmus x holland	Hollandse iep	7	18,5
1946424	Ulmus x holland	Hollandse iep	7	19
1951866	Ulmus x holland	Hollandse iep	7	16,5
1952556	Ulmus x holland	Hollandse iep	7	17,5
1953159	Ulmus x holland	Hollandse iep	7	19
1953248	Ulmus x holland	Hollandse iep	7	18,5
1953382	Ulmus x holland	Hollandse iep	7	18
1953707	Ulmus x holland	Hollandse iep	7	17,5
1957008	Ulmus x holland	Hollandse iep	7	18
1959606	Ulmus x holland	Hollandse iep	7	18
1961848	Ulmus x holland	Hollandse iep	7	18,5
1962013	Ulmus x holland	Hollandse iep	7	21
1964342	Alnus glutinosa	Grauwe els of Zwarte els	7	13
1965877	Ulmus x holland	Hollandse iep	7	17
1970832	Alnus glutinosa	Grauwe els of Zwarte els	7	13
1971756	Alnus glutinosa	Grauwe els of Zwarte els	7	10
1972668	Ulmus x holland	Hollandse iep	7	22,5
1972961	Alnus glutinosa	Grauwe els of Zwarte els	7	14
1975658	Ulmus x holland	Hollandse iep	7	18
1977921	Alnus glutinosa	Grauwe els of Zwarte els	7	18
1978151	Alnus glutinosa	Grauwe els of Zwarte els	7	12
1978956	Ulmus x holland	Hollandse iep	7	18,5
1979045	Ulmus x holland	Hollandse iep	7	21
1979089	Ulmus x holland	Hollandse iep	7	18
1979148	Ulmus x holland	Hollandse iep	7	19,5
1981953	Fraxinus excelsi	Es	13	15
1982779	Fraxinus excelsi	Es	13	15,5
1985721	Ulmus x holland	Hollandse iep	7	19,5
1986941	Ulmus x holland	Hollandse iep	7	18,5
1987780	Ulmus x holland	Hollandse iep	7	17
1987865	Ulmus x holland	Hollandse iep	7	16,5
1991330	Alnus glutinosa	Grauwe els of Zwarte els	7	14
1992068	Ulmus x holland	Hollandse iep	7	17,5
1993666	Ulmus x holland	Hollandse iep	7	20
1993931	Ulmus x holland	Hollandse iep	7	19
1996210	Alnus glutinosa	Grauwe els of Zwarte els	7	12
1996234	Fraxinus excelsi	Es	13	17
1997790	Ulmus x holland	Hollandse iep	7	20
2000651	Ulmus x holland	Hollandse iep	7	18
2002013	Fraxinus excelsi	Es	13	15
2003122	Ulmus x holland	Hollandse iep	7	16,5
2004792	Ulmus x holland	Hollandse iep	7	19,5
2005224	Fraxinus excelsi	Es	13	15
2005908	Ulmus x holland	Hollandse iep	7	16
2006264	Ulmus x holland	Hollandse iep	7	18
2011554	Alnus glutinosa	Grauwe els of Zwarte els	7	16
2011635	Ulmus x holland	Hollandse iep	7	18,5
2012510	Ulmus x holland	Hollandse iep	7	21
2012759	Fraxinus excelsi	Es	13	14

2013875		Alnus glutinosa	Grauwe els of Zwarte els	7	16
2014400		Ulmus x holland	Hollandse iep	7	17
2015529		Ulmus x holland	Hollandse iep	7	18,5
2015610		Alnus glutinosa	Grauwe els of Zwarte els	7	10
1855974		Fraxinus excelsi	Es	13	10
1887147		Acer platanoide	Noorse esdoorn	5	13,5
1896778		Acer platanoide	Noorse esdoorn	5	13
	1A	Tilia cordata	Kleinbladige linde	4	7

Kroondiameter	Conditie	Toekomstverwachting	Standplaats	Verplantbaarheid
2,5	Goed	Goed	boom in gras	j
2,8	Goed	Goed	boom in gras	j
5,2	Goed	Goed	boom in gras	n
2,5	Goed	Goed	boom in gras	n
2,4	Goed	Goed	boom in gras	n
4	Goed	Goed	boom in verhard	n
2,6	Goed	Goed	boom in gras	n
2,4	Goed	Goed	boom in gras	n
4,2	Goed	Goed	boom in verhard	n
2,6	Goed	Goed	boom in gras	n
2,5	Goed	Goed	boom in gras	n
2,6	Goed	Goed	boom in gras	n
4,9	Goed	Goed	boom in gras	n
2,6	Goed	Goed	boom in gras	n
3,5	Goed	Goed	boom in verhard	n
2,6	Goed	Goed	boom in gras	n
2,5	Goed	Goed	boom in gras	n
2,4	Goed	Goed	boom in gras	n
2,6	Goed	Goed	boom in gras	n
2,7	Goed	Goed	boom in gras	n
3,6	Goed	Goed	boom in verhard	n
3	Goed	Goed	boom in gras	n
2,6	Goed	Goed	boom in gras	n
2,8	Goed	Goed	boom in gras	n
3,4	Goed	Goed	boom in gras	n
2,5	Goed	Goed	boom in gras	n
3,6	Goed	Goed	boom in gras	n
2,1	Goed	Goed	boom in gras	n
2,5	Goed	Goed	boom in gras	n
2,6	Goed	Goed	boom in gras	n
2,5	Goed	Goed	boom in gras	n
4,2	Goed	Goed	boom in gras	n
2,3	Goed	Goed	boom in gras	n
2,5	Goed	Goed	boom in gras	n
2,3	Goed	Goed	boom in gras	n
4	Goed	Goed	boom in gras	n
4,3	Voldoende	Voldoende	boom in gras	n
2,4	Goed	Goed	boom in gras	n
2,5	Goed	Goed	boom in gras	n
2,6	Goed	Goed	boom in gras	n
2,5	Goed	Goed	boom in gras	n
2,5	Goed	Goed	boom in gras	n
3,3	Goed	Goed	boom in gras	n
4	Goed	Goed	boom in gras	n
2,8	Goed	Goed	boom in gras	n
2,3	Goed	Goed	boom in gras	n
2,6	Goed	Goed	boom in gras	n
2,3	Goed	Goed	boom in gras	n
4,5	Goed	Goed	boom in gras	n

2,6	Goed	Goed	boom in gras	n
2,6	Goed	Goed	boom in gras	n
2,8	Goed	Goed	boom in gras	n
2	Goed	Goed	boom in gras	n
2,5	Goed	Goed	boom in gras	n
2,6	Goed	Goed	boom in gras	n
2,3	Goed	Goed	boom in gras	n
2,3	Goed	Goed	boom in gras	n
2,6	Goed	Goed	boom in gras	n
2,3	Goed	Goed	boom in gras	n
2,3	Goed	Goed	boom in gras	n
2,4	Goed	Goed	boom in gras	n
2,6	Goed	Goed	boom in gras	n
2,9	Goed	Goed	boom in verhard	n
2,6	Goed	Goed	boom in gras	n
3	Goed	Goed	boom in gras	n
3,3	Goed	Goed	boom in verhard	n
2,8	Goed	Goed	boom in gras	n
3,4	Goed	Goed	boom in gras	n
2,5	Goed	Goed	boom in gras	n
4,6	Goed	Goed	boom in gras	n
3,7	Goed	Goed	boom in gras	n
2,5	Goed	Goed	boom in gras	n
2,5	Goed	Goed	boom in gras	n
2,5	Goed	Goed	boom in gras	n
2,8	Goed	Goed	boom in gras	n
3,9	Goed	Goed	boom in gras	n
4	Voldoende	Voldoende	boom in gras	n
2,6	Goed	Goed	boom in gras	n
2,6	Goed	Goed	boom in gras	n
2,6	Goed	Goed	boom in gras	n
2,5	Goed	Goed	boom in gras	n
4,7	Goed	Goed	boom in gras	n
2,3	Goed	Goed	boom in gras	n
2,1	Goed	Goed	boom in gras	n
2,4	Goed	Goed	boom in gras	n
2,6	Goed	Goed	boom in verhard	n
3,9	Goed	Goed	boom in gras	n
2,4	Goed	Goed	boom in gras	n
2,6	Goed	Goed	boom in gras	n
4,8	Goed	Goed	boom in gras	n
2,1	Goed	Goed	boom in gras	n
2,4	Goed	Goed	boom in gras	n
4	Goed	Goed	boom in gras	n
2,1	Goed	Goed	boom in gras	n
2,4	Goed	Goed	boom in gras	n
3,7	Goed	Goed	boom in verhard	n
2,4	Goed	Goed	boom in gras	n
2,5	Goed	Goed	boom in gras	n
4	Goed	Goed	boom in gras	n

3,6	Goed	Goed	boom in verhard	n
2,6	Goed	Goed	boom in gras	n
2,6	Goed	Goed	boom in gras	n
2,2	Goed	Voldoende	boom in gras	n
4,6	Goed	Voldoende	boom in gras	n
2,1	Goed	Goed	boom in gras	j
2,8	Goed	Goed	boom in gras	j
1,6	Voldoende	Goed	boom in gras	j

Reden indien niet verplantbaar	Opmerkingen	Fotonummer	X	Y
		7	128402,23	456292,128
		7	128399,32	456281,073
Soortspecifiek		9	128482,53	456226,704
Soortspecifiek		6	128426,78	456304,77
Soortspecifiek		5	128480,84	456307,231
Soortspecifiek		3	128554,40	456249,323
Soortspecifiek		5	128471,79	456309,281
Soortspecifiek		4	128582,19	456298,07
Soortspecifiek		3	128567,41	456286,873
Soortspecifiek		5	128513,95	456308,216
Soortspecifiek		4	128570,29	456300,075
Soortspecifiek		6	128462,69	456307,048
Soortspecifiek		9	128512,07	456216,402
Soortspecifiek		5	128501,77	456308,862
Soortspecifiek		3	128564,27	456277,752
Soortspecifiek		4	128599,79	456294,488
Soortspecifiek		6	128420,80	456304,271
Soortspecifiek		5	128507,73	456308,559
Soortspecifiek		5	128477,91	456309,309
Soortspecifiek		5	128519,86	456307,951
Soortspecifiek		3	128562,63	456272,974
Soortspecifiek		3	128559,35	456263,518
Soortspecifiek		4	128588,15	456296,977
Soortspecifiek		5	128528,57	456305,234
Soortspecifiek	Stamschade	1	128583,72	456228,438
Soortspecifiek		4	128558,47	456301,834
Soortspecifiek	Stamvoetschade	1	128585,40	456233,475
Soortspecifiek		6	128409,04	456302,845
Soortspecifiek		5	128546,55	456303,308
Soortspecifiek		4	128584,97	456299,533
Soortspecifiek		6	128453,65	456308,778
Soortspecifiek		9	128532,49	456209,491
Soortspecifiek		4	128593,87	456295,829
Soortspecifiek		5	128531,86	456307,011
Soortspecifiek		5	128474,78	456307,248
Soortspecifiek		9	128489,74	456224,254
Soortspecifiek	Stamschade, essen	9	128460,59	456234,208
Soortspecifiek		6	128402,85	456301,89
Soortspecifiek		5	128540,59	456303,914
Soortspecifiek		5	128498,76	456306,957
Soortspecifiek		5	128534,62	456304,629
Soortspecifiek		5	128543,67	456305,708
Soortspecifiek	Stamschade	1	128596,81	456266,571
Soortspecifiek	Stamschade	1	128595,20	456261,86
Soortspecifiek		4	128561,23	456303,332
Soortspecifiek		6	128435,89	456307,565
Soortspecifiek		4	128555,69	456304,281
Soortspecifiek		6	128405,98	456304,348
Soortspecifiek	Maaischade	1	128600,01	456276,037

Soortspecifiek		5	128525,75	456307,509
Soortspecifiek		5	128495,78	456309,048
Soortspecifiek		6	128456,74	456306,827
Soortspecifiek		6	128423,91	456306,599
Soortspecifiek		5	128486,65	456307,236
Soortspecifiek		6	128438,63	456305,741
Soortspecifiek		4	128549,78	456304,94
Soortspecifiek		6	128429,82	456307,173
Soortspecifiek		4	128576,33	456299,045
Soortspecifiek		4	128552,65	456302,657
Soortspecifiek		6	128432,81	456305,326
Soortspecifiek		6	128459,84	456309,012
Soortspecifiek		5	128468,77	456307,182
Soortspecifiek		3	128565,96	456282,61
Soortspecifiek		4	128573,58	456301,635
Boombeeld, soortspecifiek	Stamvoetschade	1	128587,11	456238,253
Boombeeld, soortspecifiek		3	128557,66	456258,716
Soortspecifiek		4	128605,68	456293,167
Soortspecifiek		1	128588,65	456242,941
Soortspecifiek		4	128564,46	456300,971
Soortspecifiek		1	128593,49	456257,185
Soortspecifiek	Stamschade	1	128590,35	456247,579
Soortspecifiek		6	128450,57	456306,451
Soortspecifiek		5	128492,74	456307,03
Soortspecifiek		4	128597,24	456297,21
Soortspecifiek		5	128465,85	456309,225
Soortspecifiek		9	128474,87	456229,367
Soortspecifiek	Essentaksterfte	9	128467,38	456231,934
Soortspecifiek		5	128504,64	456306,692
Soortspecifiek		5	128484,04	456309,189
Soortspecifiek		5	128537,87	456306,278
Soortspecifiek		6	128441,91	456308,073
Boombeeld, soortspecifiek		1	128601,63	456280,597
Soortspecifiek		4	128567,65	456302,56
Soortspecifiek		6	128414,87	456303,634
Soortspecifiek		5	128510,67	456306,403
Soortspecifiek		3	128561,03	456268,426
Soortspecifiek		9	128496,56	456221,797
Soortspecifiek		5	128522,61	456305,66
Soortspecifiek		6	128447,77	456308,365
Soortspecifiek		9	128519,16	456214,034
Soortspecifiek		4	128591,45	456298,488
Soortspecifiek		5	128516,63	456306,067
Soortspecifiek		9	128504,47	456219,132
Soortspecifiek		6	128411,79	456305,226
Soortspecifiek		5	128489,8	456309,192
Stamvoetschade, soortspecifiek		3	128552,71	456244,482
Soortspecifiek		6	128417,81	456306,029
Soortspecifiek		4	128603,17	456295,961
Soortspecifiek		9	128527,39	456211,176

Boombeeld, soortspecifiek		3	128556,19	456254,455
Soortspecifiek		6	128444,748	456305,932
Soortspecifiek		4	128580,12	456300,613
Stamvoetschade, boombeeld, soortsp	Stamschade	1	128591,95	456252,366
Meerstammig, soortspecifiek	Plakoksels	8	128453,82	456240,394
		7	128399,88	456260,784
		7	128397,06	456266,428
	Stamvoetschade	2	128580,95	456202,831

5
2
3
5
4
4
3
1

Bijlage 10 Kaart behorende bij bomeninventarisatie

DUIZENDKNOOPLAAN
PASSIEBLOEMWEG
PASSIEBLOEMWEG
PASSIEBLOEMWEG
LANDSCHAPSBAAN
LANDSCHAPSBAAN
CONFERENCEPERENLAAN
CONFERENCEPERENLAAN
CONFERENCEPERENLAAN
DOYENNEPERENLAAN
PASTORALEPERENLAAN
genummerd aan Passiebloemweg 1
3 genummerd aan Passiebloemweg
5
7
84
109
111
102
32
30
24
22
28
1
3
5
7
9
11
25
24
23
22
2
1A
1
3
5
2A
2
4

Bijlage 11 Waterparagraaf

Aan	[redacted]	**Datum**	22-september-2020
		Van	[redacted]
		Gecontroleerd	Definitief02
	Waterparagraaf schoollocatie	**Doorkiesnumme**	[redacted]
	Passiebloemweg	**E-mail**	[redacted]@utrecht.nl

1 Inleiding

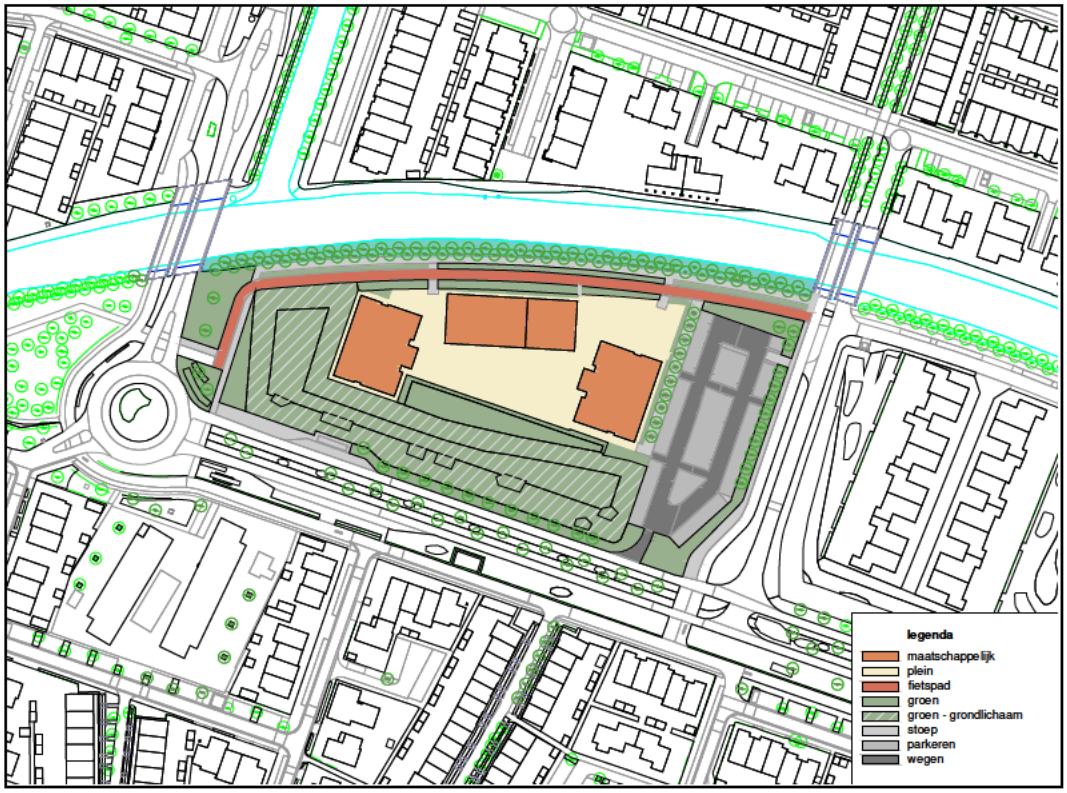
Vleuterweide is als onderdeel van de Vinex-locatie Leidsche Rijn grotendeels in de periode van 2005 tot en met 2012 gerealiseerd. Het plangebied wordt aan de noordzijde omsloten door de Middelwetering, de Passiebloemweg (wijkontsluitingsweg) aan de oostzijde, de Landschapsbaan aan de zuidzijde en de Rivierkom aan de westzijde. Deze plek is onderdeel van een zone dat ook wel het Balkon genoemd wordt. Het ligt op de zuidelijke stroomrug van een Rivierkom (Leidsche Rijn). Het Balkon ligt daardoor iets hoger dan de wijk ten noorden van het plangebied. De grond is in eigendom van de gemeente.

Het aantal inwoners in Vleuterweide zal de komende jaren niet veel meer groeien. Vergeleken met het gemiddelde van Utrecht wonen in Vleuterweide veel kinderen. Hiervoor zijn al veel scholen gebouwd. De renovatie van de Weide Wereld, waarin o.a. OBS Vleuterweide en Jenaplanschool De Zonnewereld zijn gehuisvest en het in 2022 aflopende huurcontract van de schoolwoningen aan de Doyenneperenlaan, waarin een deel van de groepen van De Twaalfruiter, zijn ondergebracht vormt de aanleiding tot een herschikking van de scholen in Vleuterweide.

Op de huidige schoollocatie Passiebloemweg staan nu drie tijdelijke schoolgebouwen (afbeelding 1 en 2). Door op deze locatie nieuwe permanente schoolgebouwen (afbeelding 3) te realiseren en de tijdelijke schoolgebouwen te slopen kunnen de betrokken basisscholen in Vleuterweide passend worden gehuisvest.



Afbeelding 1. Huidige locatie schoolgebouwen Passiebloemweg (bron: Google Earth)



Afbeelding 2 Huidig indeling Schoollocatie Passiebloemweg



Afbeelding 3 Ontwerp inrichting Schoollocatie Passiebloemweg

Door ruimtelijke ontwikkelingen kan het functioneren van het watersysteem onder druk komen te staan. Om dit in goede banen te leiden wordt de 'Watertoets' doorlopen. Met de watertoets worden de waterhuishoudkundige gevolgen van plannen vroegtijdig inzichtelijk gemaakt, de afwegingen expliciet en toetsbaar vastgelegd en in het wateradvies van de waterbeheerders opgenomen. De resultaten van de watertoets worden vastgelegd in een 'Waterparagraaf' en maakt onderdeel uit (wettelijk verplicht) van de ruimtelijke plannen.

Deze waterparagraaf is opgesteld ter verantwoording en afsluiting van de watertoets ten behoeve van het bestemmingsplan schoollocatie Passiebloemweg Vleuterweide, gelegen in de gemeente Utrecht.

2 Beleidskader

Betrokken partijen

De betrokken partijen in dit watertoetsproces zijn:

Aanvrager:	Gemeente Utrecht, Ontwikkelorganisatie Ruimte – Omgevingsrecht
Opsteller:	Gemeente Utrecht, Stadsbedrijven – Stadsingenieurs
Adviseurs:	Waterschap Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (beheerder oppervlaktewater)2 Gemeente Utrecht, Stadsbedrijven – Beheer openbare Ruimte en Gebouwen (beheerder riolering, oppervlaktewater)

Beleid op hoofdlijnen

In het algemeen is het beleid gericht op een duurzaam en robuust waterbeheer. De basisprincipes voor omgaan met water zijn:

- Klimaatbestendige leefomgeving (ruimtelijke adaptatie)
- Vasthouden – bergen – vertraagd afvoeren (waterkwantiteit)
- Gescheiden inzamelen-gescheiden afvoeren-gescheiden verwerken (waterkwaliteit)
- Zorgen voor een waarborg tegen overstroming – overstromingsrobuust bouwen (veiligheid)

Beleidsdocumenten

Dit beleid is per overheidsniveau in de onderstaande beleidsdocumenten verankerd:

- Europese richtlijn: Kaderrichtlijn Water (KRW);
- Rijksbeleid: Nationaal Waterplan, WB21, NBW, Waterwet, etc.;
- Provinciaal beleid: Nota Planbeoordeling, Waterhuishoudingsplan, Beleidsplan Milieu en Water,
- Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028, Bodem-, Water- en Milieuplan 2016-2021,
- Provinciale verordening en de provinciale milieuverordening;
- Gemeentelijk beleid: Plan Gemeentelijke Watertaken Utrecht 2016-2019;
- Waterschapsbeleid van HDSR en AGV: Waterwet, Waterbeheerplan "Waterkoers 2016-2021", Beleidsregels Keur 2019, en Legger.

Invulling zorgplichten door de gemeente

De gemeente Utrecht heeft in het Plan Gemeentelijke Watertaken 2016-2019 beschreven hoe invulling wordt gegeven aan de wettelijke zorgplichten voor afvalwater, hemelwater en grondwater. Ook de wijze van beheer van oppervlaktewater wordt beschreven. Op basis van de zorgplichten heeft de gemeente op het gebied van water de volgende taken:

- een veilige inzameling en transport van afvalwater, zonder risico's voor de volksgezondheid en het milieu;

- het inzamelen en verwerken van hemelwater zonder dat er wateroverlast optreedt;
- het voorkomen en verminderen van structurele grondwateroverlast;
- het samen met de waterschappen realiseren van veilig, gezond en aantrekkelijk oppervlaktewater waarlangs het goed wonen, werken en recreëren is.

Regelgeving riolering
Voor installatietechnische eisen voor leidingwerk binnen het perceel geldt het Bouwbesluit en de voorschriften in de Omgevingsvergunning voor de Wabo activiteit Bouw. In de aanvraag om Omgevingsvergunning moet het leidingplan voor riolering en hemelwater tot en met de grens van het terrein of erf zijn uitgewerkt. Voorschriften en instructies voor het aan (laten) sluiten op openbare voorzieningen voor de inzameling, transport of verwerking van afvalwater worden gesteld in de Omgevingsvergunning. Onder meer worden voorschriften aan plaats, aanlegdiepte en diameter van leidingwerk ter plaatse van de grens van het erf in de omgevingsvergunning gesteld wanneer sprake is van aansluiting op openbare riolering en afvalwater die op riolering kan en mag worden gebracht.

Voor de afvoer of verwerking van huishoudelijk afvalwater, eventueel bedrijfsafvalwater, en hemelwater gelden de op de activiteit betrekking hebbende algemene lozingsregels van het Activiteitenbesluit Milieubeheer, het Besluit Lozen Afvalwater Huishoudens of het Besluit Lozen Buiten Inrichtingen.
Het hemelwater mag niet aangesloten worden op het gemengde stelsel en zal middels een voorziening geïnfiltreerd moeten worden in de bodem.

Afvoer hemelwater binnen de gemeente
Bij de afvoer van overtollig hemelwater is infiltratie van water in de bodem het uitgangspunt. Oppervlakkige afvoer naar de infiltratievoorziening en infiltratie via wadi's heeft daarbij de voorkeur. Als oppervlakkige infiltratie niet mogelijk is, is ondergrondse infiltratie door middel van bijvoorbeeld een infiltratieriool een optie. Als infiltratie niet mogelijk is, kan hemelwater via een bodempassage worden geloosd op oppervlaktewater. Schoon hemelwater (bijvoorbeeld vanaf dakoppervlakken) kan direct worden afgevoerd naar oppervlaktewater. Speciale aandacht wordt besteed aan duurzaam bouwen en een duurzaam gebruik van de openbare ruimte om een goede kwaliteit van het afgekoppelde hemelwater te garanderen. Bij het infiltreren van schoon hemelwater in de bodem (afkoppelen) kan het afvalwater worden afgevoerd naar het vuilwaterriool/DWA.

HDSR eist ten behoeven van tegengaan van versneld afvoeren een compensatie in de vorm van nieuw te graven oppervlaktewater van 15% ten opzichte van het toegenomen verhard oppervlak, of 45 mm waterberging over het toegenomen verhard oppervlak. Vanuit de gemeente wordt de klimaatadaptatie-eis gesteld dat bij voorkeur 100%, maar minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag over het totaal verhard oppervlak wordt opgevangen en geïnfiltreerd. In overleg met het waterschap is een combinatie gemaakt: over de toename van verhard oppervlak wordt 45mm compensatie vereist en over het bestaand oppervlak (dus niet het totaal) wordt 15mm compensatieberging gecreëerd. Daarnaast wordt gesteld dat een extreme bui van 80 mm in één uur verwerkt moet kunnen worden zonder dat er schade optreedt in gebouwen en vitale infrastructuur, zoals nutsvoorzieningen, door instromend regenwater.

Waterkwaliteit
De gemeente streeft conform het beleid van de Europese Kaderrichtlijn Water samen met de waterbeheerder naar een goede ecologische en chemische kwaliteit van het oppervlaktewater. Dit betekent dat de waterkwaliteit veerkrachtig is, ook bij extreem weer en lange termijn klimaateffecten. Dit sluit aan bij de ambitie vastgesteld door de Gemeente Utrecht in regionaal (Winnet) verband

(regionaal afvalwaterketen beleid, 2014). Deze zegt dat de waterkwaliteit, ook het te realiseren, open water in het gebied dient te voldoen aan het streefbeeld *zichtbaar*.

De aanleg van natuurvriendelijke oevers en het voorkomen van bronnen van vervuiling van het oppervlaktewater dragen bij aan een goede ecologische en chemische kwaliteit van het oppervlaktewater. Ten behoeve van een goede waterkwaliteit en ecologie is verbinding van waterpartijen van belang. Zo ook bij aan te leggen natuurvriendelijke oevers zodat een ecologische verbinding ontstaat.

Het hemelwater van dakoppervlak en erfverharding kan direct worden afgevoerd naar de infiltratievoorziening of wadi. Op deze manier wordt het hemelwater op een natuurlijke wijze gezuiverd en geïnfiltreerd.
Om vervuiling van afstromend hemelwater en verslechtering van de waterkwaliteit te voorkomen, dienen geen uitlogende bouwmaterialen (zoals zink, lood en koper) te worden toegepast voor dak, dakgoot en regenpijp.

Klimaatadaptatie
Het klimaat verandert: Hogere temperaturen, een sneller stijgende zeespiegel, nattere winters, heftigere buien en kans op drogere zomers. Daar moeten we, ook volgens het KNMI, in de toekomst in Nederland rekening mee houden. De verwachting van het KNMI is dat het klimaat in Nederland in 2050 ongeveer overeen zal komen met het huidige klimaat in Zuid-Frankrijk. Maar ook nu al is de klimaatverandering merkbaar.

Extreme neerslag, droogte en hitte kunnen leiden tot maatschappelijke ontwrichting. Dit geeft aanleiding om aanpassing van de inrichting van de bebouwde omgeving aan het veranderende klimaat te agenderen en aan te werken. Dit beleid is vorig jaar vastgelegd in de Deltabeslissing voor Nederland. In de deltabeslissing Ruimtelijke adaptatie heeft het Deltaprogramma voorstellen opgenomen om de ruimtelijke inrichting van Nederland klimaatbestendig en water robuust te maken. Alle overheden en marktpartijen zijn daar samen verantwoordelijk voor. De Deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie heeft als doel:

- De bebouwde omgeving is in 2050 nog steeds aantrekkelijk om te leven;
- Uiterlijk in 2020 zijn ruimtelijke ingrepen klimaatbestendig opgebouwd en getoetst.

De gemeente Utrecht heeft samen met 9 andere overheden deze deltabeslissing onderschreven en werkt samen in de Coalitie Regio Utrecht aan de opgaven.

Klimaatverandering heeft effecten op grote schaal maar ook op de kleine schaal van een stad. Door de toenemende hoeveelheid verharding in steden wordt het steeds moeilijker om water makkelijk weg te krijgen. Daarom wordt geappelleerd aan een duurzame manier van bouwen waar klimaatadaptie een onderdeel van is. Groene daken en vertraagt afvoeren maken hier een onderdeel van uit.

Ontwerpeisen vanuit de gemeente
De ontwerpeisen die uit bovenstaande volgen zijn opgenomen in het Handboek Openbare Ruimte, onderdeel riolen, rioolgemalen en drainage (versie 2018.02, uitgave oktober 2018, www.utrecht.nl). Daarnaast stelt de gemeente eisen aan het ontwerp van watergangen waarvan zij eigenaar of beheerder is of wordt.

Watervergunning – onttrekking en lozing

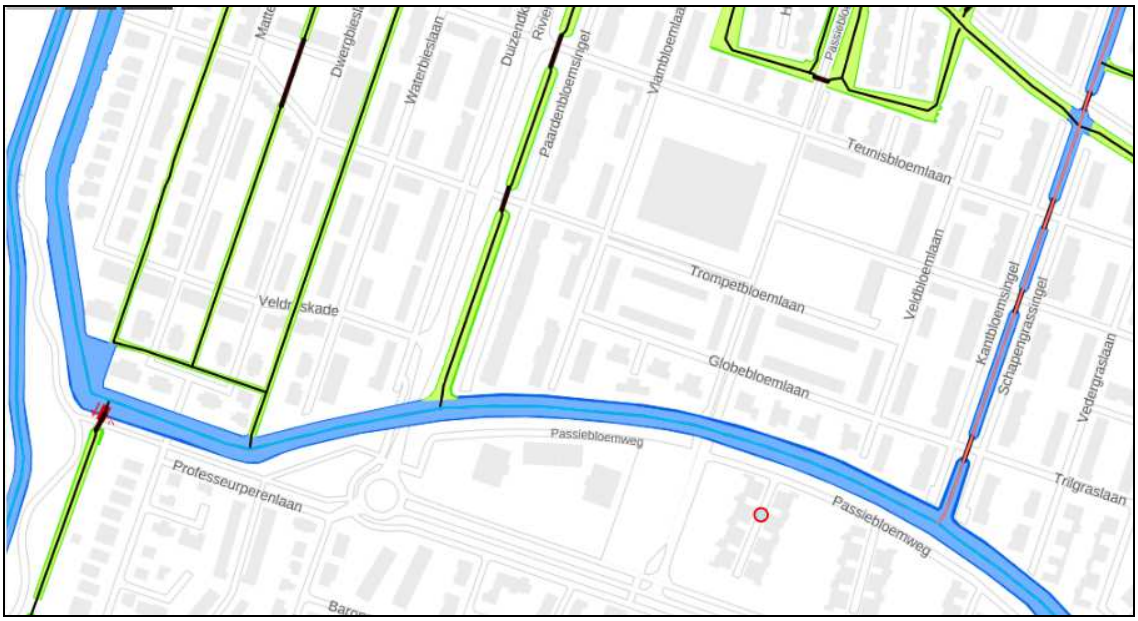
Tijdelijke onttrekking van grondwater tijdens de bouwfase is vergunningsplichtig en onder voorwaarden toegestaan, evenals tijdelijke lozing van bemalingswater op het oppervlaktewater. Nader onderzoek naar de kwantiteit en kwaliteit van het grondwater is noodzakelijk om na te gaan of er een lozingsvergunning nodig is om overtollig water te onttrekken en af te voeren.
Voor alle onderbemalingen, bronneringen en andere grondwateronttrekkingen waarbij middels bronbemaling een debiet groter dan of gelijk aan 10 m3/uur, 5000 m3/maand of 12.000 m3/jaar is een grondwateronttrekking voor bedrijfsmatige toepassingen vergunningplichtig (zie hoofdstuk 64 van de beleidsregels bij de Keur Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden 2018). Indien de grondwateronttrekking bij deze criteria onder de grenswaarden blijft, kan volstaan worden met een melding. Een (tijdelijke) lozing van grondwater op de openbare riolering is niet toegestaan, tenzij bij Algemene maatregel van bestuur (lozingsbesluiten) of bij maatwerkvoorschrift als bedoeld in de Wet Milieubeheer anders is bepaald.

Watervergunning - Keur
Ten behoeve van het dempen en graven, aanleggen van vlonders en steigers, bouwen in en langs water en uitvoeren van HDD boringen onder watergangen, kunstwerken en peilscheidingen door, is een Watervergunning van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden noodzakelijk. Alle wateraspecten (inclusief Keur-aspecten) worden in de watervergunning geregeld.

Rechtstreekse afvoer van hemelwater naar oppervlaktewater is vergunning- of meldingsplichtig in het kader van de Waterwet.

3 Water in relatie tot het plangebied

Oppervlaktewater
Oppervlaktewateren zijn in eigendom van het HDSR. Zij zijn verantwoordelijk voor het functionele kwantiteits- en kwaliteitsbeheer van deze watergangen. Er liggen geen watergangen binnen het plangebied, maar net ten noorden van het plangebied, langs de Passiebloemweg, ligt een primaire watergang en ligt in een peilvak met een vast peil van NAP-1,05m. Deze watergang is in bestemmingsplan ‘Vleuterweide, Vleuten’ als 'Water' bestemd. Het bestaande oppervlaktewater wordt niet aangepast. Andere belangrijke watergangen, waterkeringen of kunstwerken ten behoeve van de waterhuishouding (zoals gemalen, stuwen of sluizen) zijn niet aanwezig (afbeelding 4).



Afbeelding 4: Oppervlaktewater binnen plangebied (bron: hdsr)



Afbeelding 5: Peilgebieden binnen plangebied (bron: hdsr)

Grondwater

1e watervoerend pakket

Het langjarige grondwaterregime in de diepere ondergrond wordt gereguleerd door de grondwaterstroming in het eerste watervoerend pakket (1e WVP). De gemeente Utrecht beschikt sinds 1962 over een peilbuizenmeetnet. Sinds 2002 worden de grondwaterstanden automatisch opgeslagen door dataloggers die tweemaal per dag het grondwaterpeil registreren.
De gemiddelde, langjarige stijghoogte van het 1e WVP zijn afgeleid uit de dichtstbijzijnde peilbuizen en vastgelegd in de 'Grondwatercontourkaart gemeente Utrecht' (juli- 2019).

Op basis van deze kaart wordt voor het plangebied de volgende gemiddelde stijghoogten en seizoens-variatie verondersteld:

- droge periode, gemiddelde lage grondwaterstand (GLG) = NAP -1,0 m en NAP-0,9 m;
- gemiddeld periode, gemiddelde grondwaterstand (GGG) = NAP -0,8 m;
- natte periode, gemiddelde hoge grondwaterstand (GHG) = NAP -0,6 m en NAP-0,5 m;

De grondwaterstroming in het plangebied is van oost naar west en varieert in natte perioden. Afbeelding 6 toont de GHG.

Freatisch pakket

De momentane, freatische grondwaterstand is afhankelijk van het neerslagverloop, de bodemopbouw en de aard en omvang van afwatering- en ontwateringsvoorzieningen. Slecht doorlatende lagen als klei en veen belemmeren de interactie met het 1WVP en kunnen een lokale schijngrondwaterstand creëren. Bodemonderzoek dient uit te wijzen wat de lokale bodemgesteldheid is en wat de consequenties hiervoor zijn voor de freatische grondwaterstand en de toepasbaarheid van IT-riolen en wadi's.

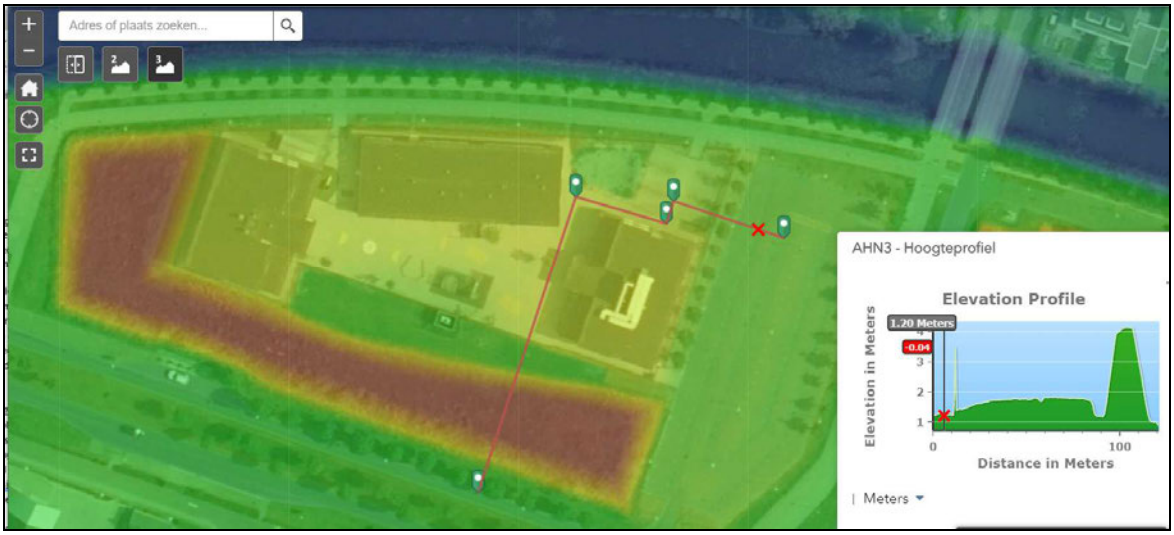


Afbeelding 6: GHG binnen plangebied (bron: Isohypsenkaart gemeente Utrecht)

Drooglegging en ontwateringsdiepte

Een droge ondergrond is een belangrijke randvoorwaarde voor het faciliteren van een bestemming van een gebied. Voldoende drooglegging en ontwateringsdiepte in een plangebied is van groot belang om overstroming (inundatie) en grondwateroverlast te voorkomen, juist bij de toepassing van een kelder. Daarnaast geldt dat het vloerpeil van panden 15cm boven de as van de weg ligt.

De drooglegging, het verschil tussen maaiveld en streefpeil, dient conform de norm van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden minimaal 1,0 m te zijn. De ontwateringsdiepte, het hoogteverschil tussen maaiveld en de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG), dient conform de norm van de gemeente Utrecht minimaal 0,7 m te bedragen. Het peil van het maaiveld is minimaal NAP+1,20m (parkeerplaats) zodat de gemiddelde ontwateringsdiepte in het plangebied is +1,20 m NAP - -0,50 m (GHG) = 1,7 m NAP. Deze voldoet in de huidige situatie aan de gestelde norm.

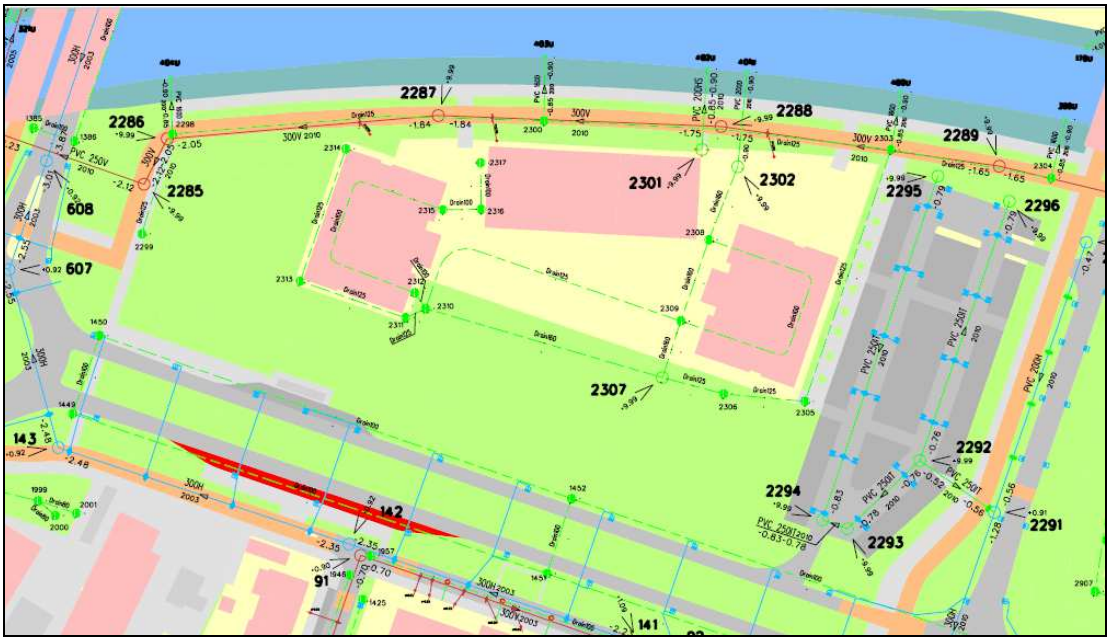


Afbeelding 7: maaiveld hoogte (bron: ahn3)

Riolering

In de huidige situatie wordt het afvalwater vanuit de gebouwen geloosd op het vuilwaterstelsel in de Passiebloemweg (zie afbeelding 8). Het hemelwater van de gebouwen en verhard oppervlak wordt op het omliggend groen geloosd. Drains voeren het water af naar het oppervlaktewater. Uitzondering is het parkeerterrein. Het water hiervan wordt naar het onderliggend IT-riool afgewaterd en stort over naar het hemelwaterstelsel in de Landschapsbaan.

In de toekomstige situatie blijft het afvalwater geloosd worden op het vuilwaterriool in de Passiebloemweg. Het hemelwater wordt ook in de plansituatie grotendeels op eigen terrein verwerkt zoals nu ook het geval is. De maatregelen die genomen dienen te worden ten behoeve van het toegenomen verhard oppervlak worden in de volgende paragraaf benoemd.



Afbeelding8: Riolering in en rondom het plangebied (bron: RIOB gemeente Utrecht)

Afstroming hemelwater

Vanwege de toename van verhard oppervlak zullen er compensatiemaatregelen uitgevoerd dienen te worden. Bij het berekenen van de watercompensatie volgens de KEUR is de minimale ontwerp voorwaarde 45 mm berging per m² toename verhard oppervlak of als het uitgevoerd wordt in oppervlaktewater, dan betreft het 15% van de toe te voegen verharding. De gemeente gaat daarnaast uit van minimaal 90% afvangen en infiltreren van de jaarlijkse neerslag tbv de klimaatadaptatie, maar wel over het totaal afvoerend oppervlak in de huidige situatie. Een overzicht van de afvoerende oppervlakken in de huidige en toekomstige situatie is gegeven in tabel 1.

type	**bestaand**	**nieuw**	**toename**	**compensatie in m3**	
oppervlak	m2	m2	m2	versneld afstroming	klimaatadaptatie
dak	2067	2410	343	15	31
plein	2388	2963	575	26	36
parkeren	2861	3368	507	23	43
totaal	**7316**	**8741**	**1425**	**64**	**110**

Tabel 1 oppervlak in bestaande en toekomstige situatie

De criteria van HDSR en de gemeente Utrecht met betrekking tot afstromend verhard oppervlak leidt tot de volgende compensatie hoeveelheden:

organisatie	**criteria**	**compensatie**
HDSR	45mm over toename	64 m3
Utrecht	15 mm over totaal huidig	110 m3

Binnen het plangebied moet minimaal 174 m3 berging tbv infiltratie worden gecreëerd. Afbeelding 9 geeft ter indicatie aan waar mogelijk een wadi gerealiseerd zou kunnen worden. Het blauw gemarkeerde gebied heeft een oppervlak van ruim 700m2. Een wadi met een waterdiepte van 30 cm levert voor deze situatie al een inhoud van 210 m3, ofwel ruim voldoende om aan de bergingseis ten behoeve van toename in verhard oppervlak en klimaatadaptatie te voldoen.



Afbeelding 9 Indicatie mogelijke locatie wadi

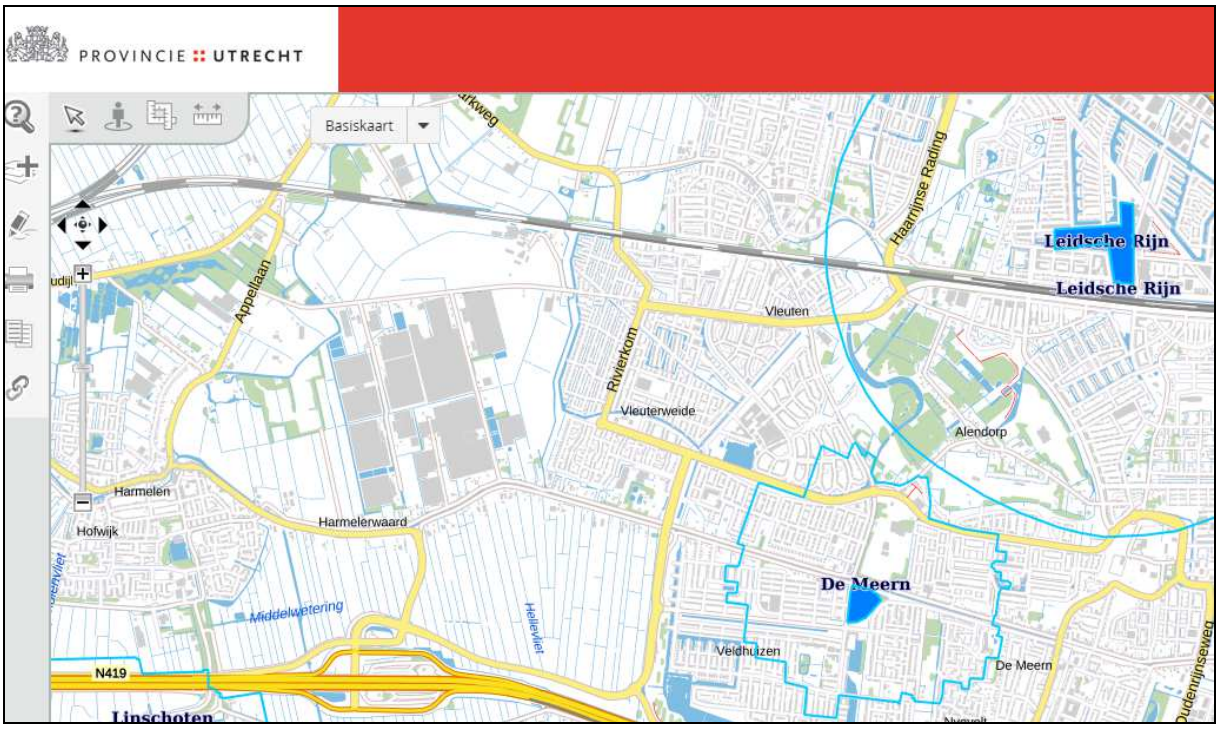
De intentie is om van de daken 50% als groene sedum daken uit te voeren en de parkeerplaatsen van waterpasserende verharding te voorzien, waarbij ervan wordt uitgegaan dat dit 50% reductie van verhard oppervlak oplevert. In tabel 2 wordt aangegeven welk effect dit heeft op de nog benodigde compensatieberging. In plaats van 174, is er nog 136 m3 nodig. Uiteraard kan dit ook in de wadi's zoals aangegeven in afbeelding 3 worden geborgen en geïnfiltreerd.

type	**bestaand**	**nieuw**	**toename**	**compensatie in m3**	
oppervlak	m2	m2	m2	versneld afstroming	klimaatadaptatie
dak	2067	1205	-862	0	31
plein	2388	2963	575	26	36
parkeren	2861	1684	-1177	0	43
totaal	**7316**	**5852**	**-1464**	**26**	**110**

Tabel 2. Afstromend oppervlak na 50% groen dak en 50% waterpasserende parkeervakken

Grondwater

Het plangebied maakt geen deel uit van een waterwingebied of grondwaterbeschermingsgebied zoals blijkt uit afbeelding 10. Er gelden dan ook geen specifieke maatregelen tbv de bescherming van drinkwater, behalve de voor iedereen geldende bijzondere zorgplicht (artikel 4 van de PMV 2013). Dit houdt in dat verontreiniging van het grondwater moet worden voorkomen of, voor zover het niet kan worden voorkomen, zoveel mogelijk moet worden beperkt of ongedaan gemaakt. De regels van de PMV gelden onafhankelijk van het bestemmingsplan.



Afbeelding 10 – Beschermingszone drinkwateronttrekking waterwingebied de Meern Noord en Leidsche Rijn (bron Provincie Utrecht)

Klimaatadaptatie

Inmiddels hebben het waterschap en de gemeente Utrecht de klimaatstresstest uitgevoerd. Afbeelding 11 toont de maximale waterdiepte bij een bui van 80mm in één uur. De donkerblauwe locatie, waar zich het water van de daken en plein verzamelt is een wadi op het terrein. Ook toenemende droogte en hitte en mogelijke overstroming vanuit de Lek zijn potentiele gevolgen van klimaatverandering. De effecten zijn echter minder groot dan die op de bebouwde zones in Utrecht. Deels door het open karakter van het gebied en deels omdat het hoger ligt dan de omgeving. Juist omdat de effecten van klimaatverandering hier minder zijn zou dit gebied een deel van de oplossing kunnen zijn voor het aangelegen bebouwde gebied.



Afbeelding 11 Maximale waterdiepte bij een bui van 80mm in één uur

4 Resultaten watertoets

De 'watertoets' is een instrument dat waterhuishoudkundige belangen expliciet en op evenwichtige wijze laat meewegen bij het opstellen van ruimtelijke plannen en besluiten. Het is niet een toets achteraf, maar een proces dat de gemeente en waterbeheerder met elkaar in gesprek brengt in een zo vroeg mogelijk stadium. De inzet daarbij is om in elk afzonderlijk plan met maatwerk het reeds bestaande waterhuishoudkundige en ruimtelijke beleid goed toe te passen en uit te voeren. Het watertoetsproces voor het bestemmingsplan schoollocatie passiebloemweg is op 4-8-2020 digitaal doorlopen via www.dewatertoets.nl. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden is via deze weg door de initiatiefnemer van de ruimtelijke ontwikkeling op de hoogte gebracht van de plannen. Uit de digitale analyse blijkt dat er mogelijk grote waterbelangen zijn. De ruimtelijke ontwikkeling voldoet daarmee niet aan de belangrijkste minimale voorwaarde: "het standstill beginsel". Dit beginsel houdt in dat door het plan geen verslechtering van de waterhuishouding ontstaat. Als vervolgstap is deze waterparagraaf in concept als aanvullende informatie aan het waterschap gestuurd, en in overleg (informeel) met het waterschap is gekeken naar waterkansen en -knelpunten. De uitkomst hiervan was dat de concept waterparagraaf iets is aangepast. De aanpassing bestaat uit het toepassen van een compensatie van 15mm over het bestaand oppervlak in plaats van het totaal toekomstig oppervlak, en 45 mm over het toegenomen oppervlak.

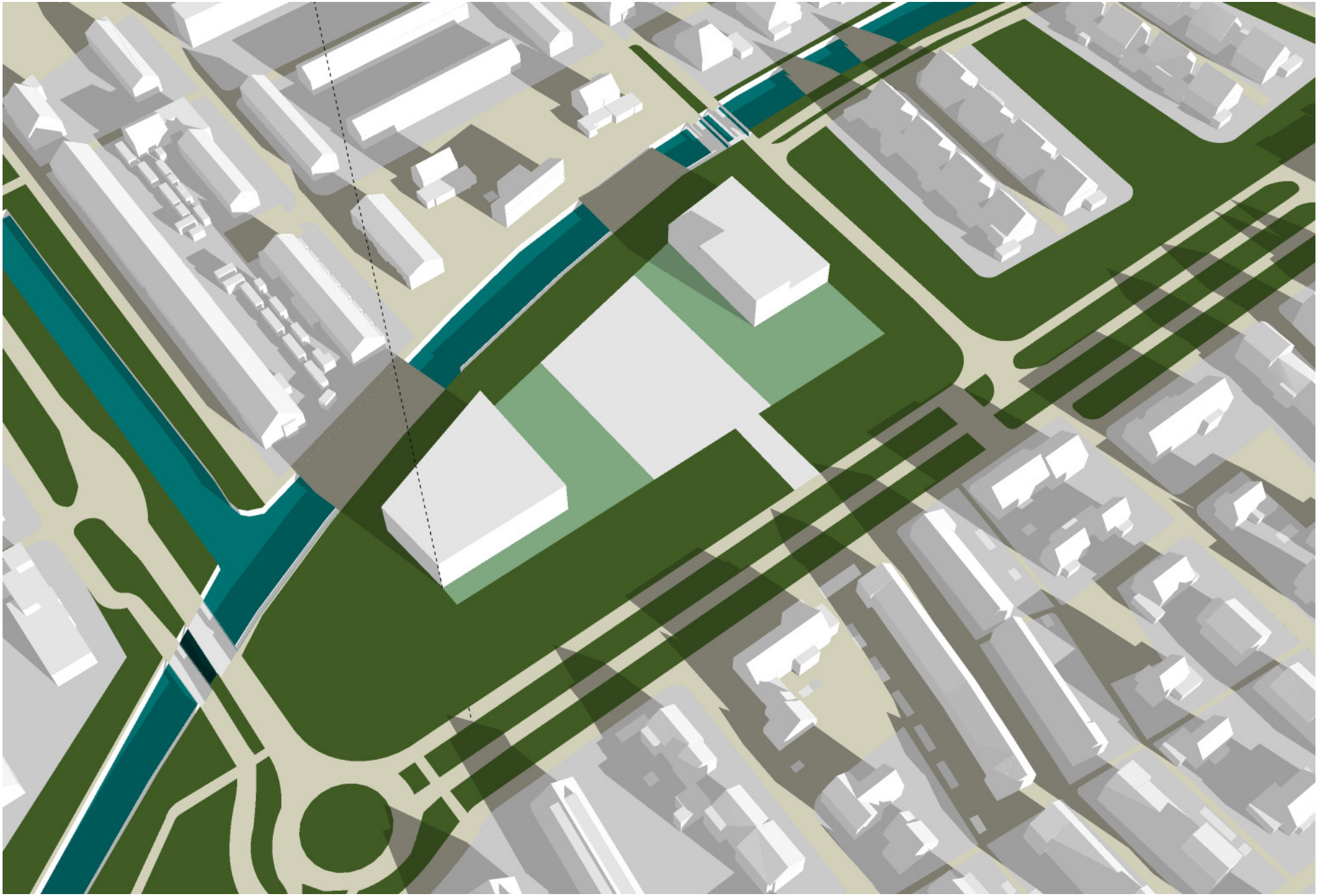
Bijlage 12 Bezonningsstudie

Bezonningsstudie Passiebloemweg

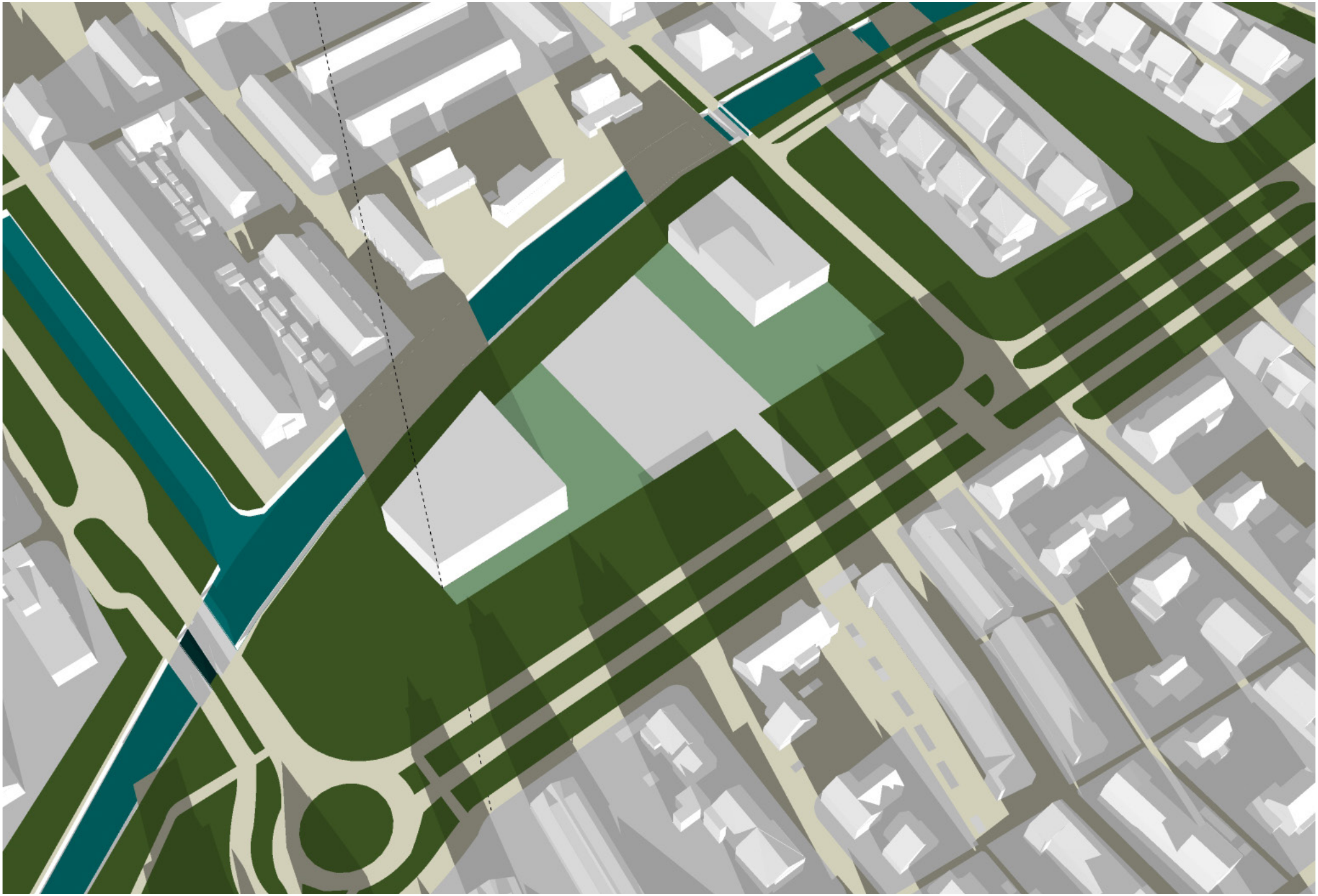
21 december (winter) **11:00** Zon op: 08:49, Zon onder: 16:31



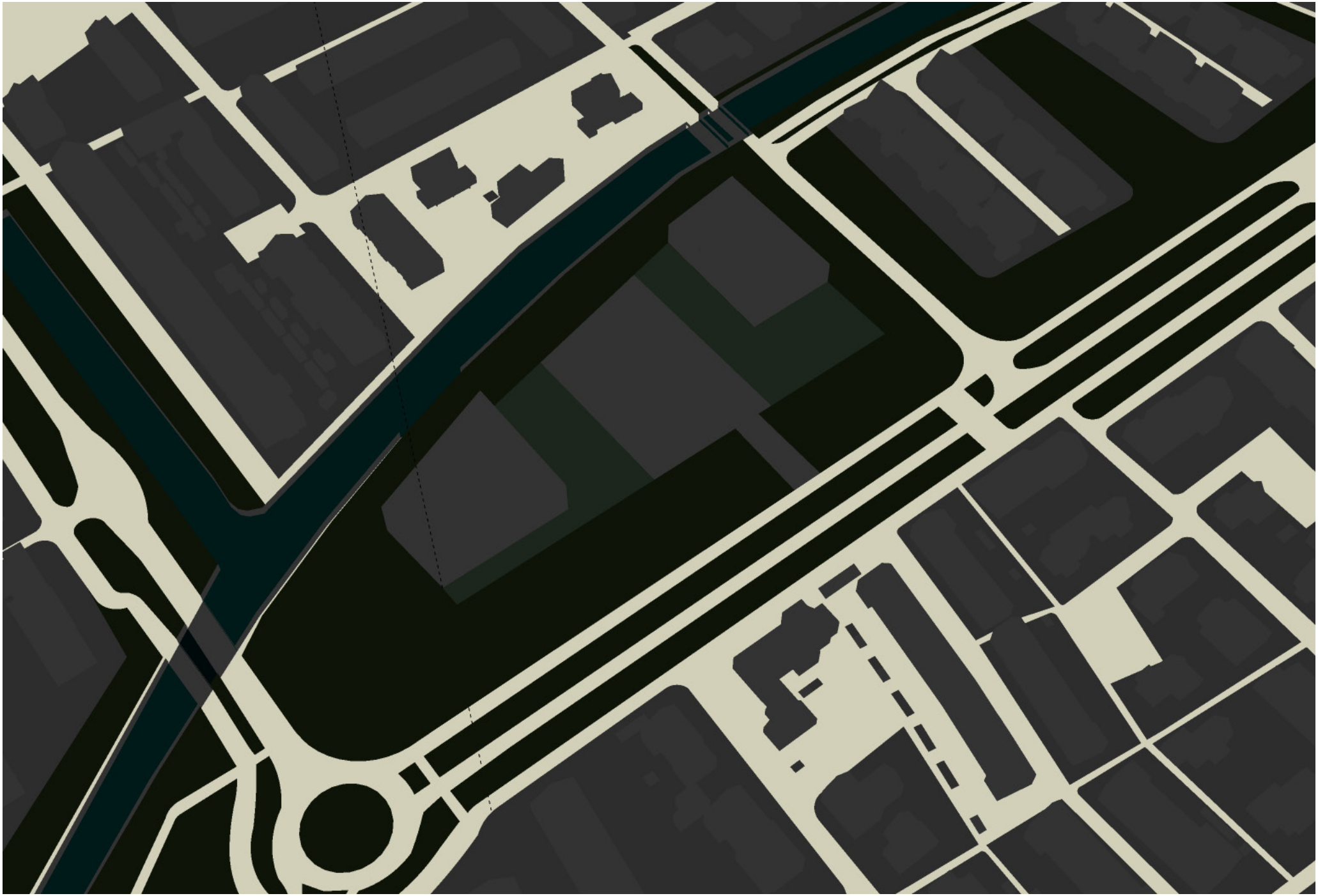
21 december (winter) **13:00** Zon op: 08:49, Zon onder: 16:31



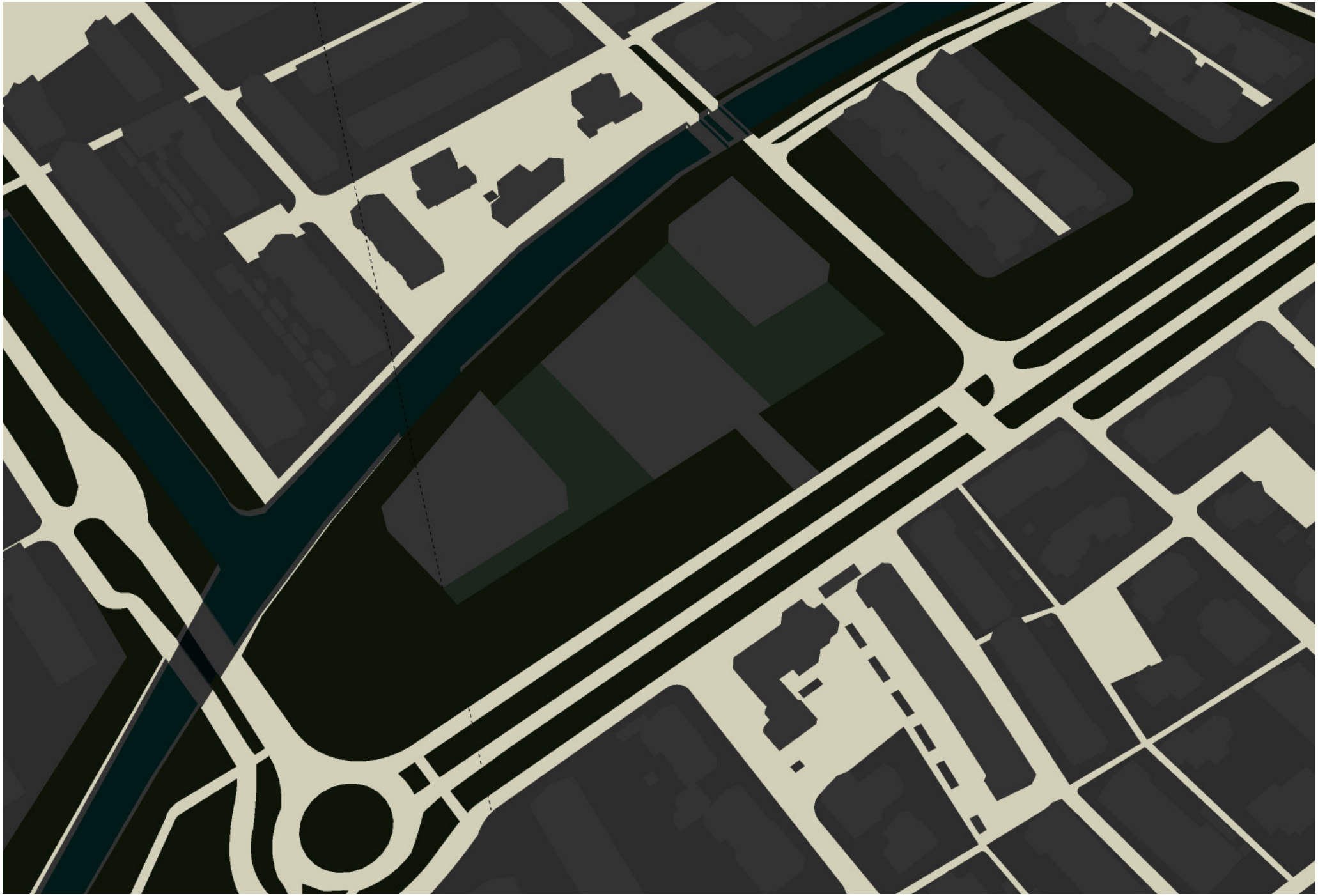
21 december (winter) **15:00** Zon op: 08:49, Zon onder: 16:31



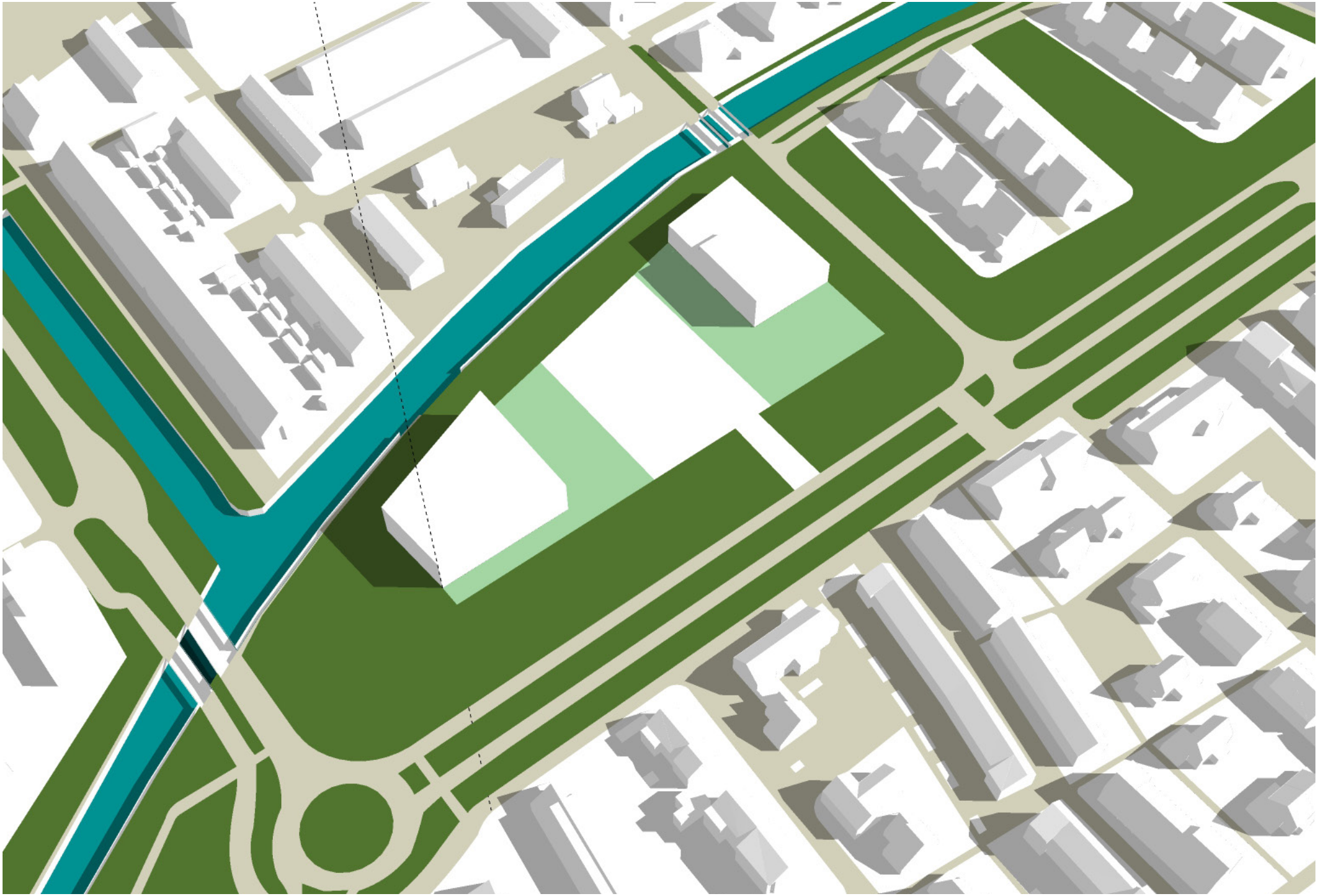
21 december (winter) **17:00** Zon op: 08:49, Zon onder: 16:31

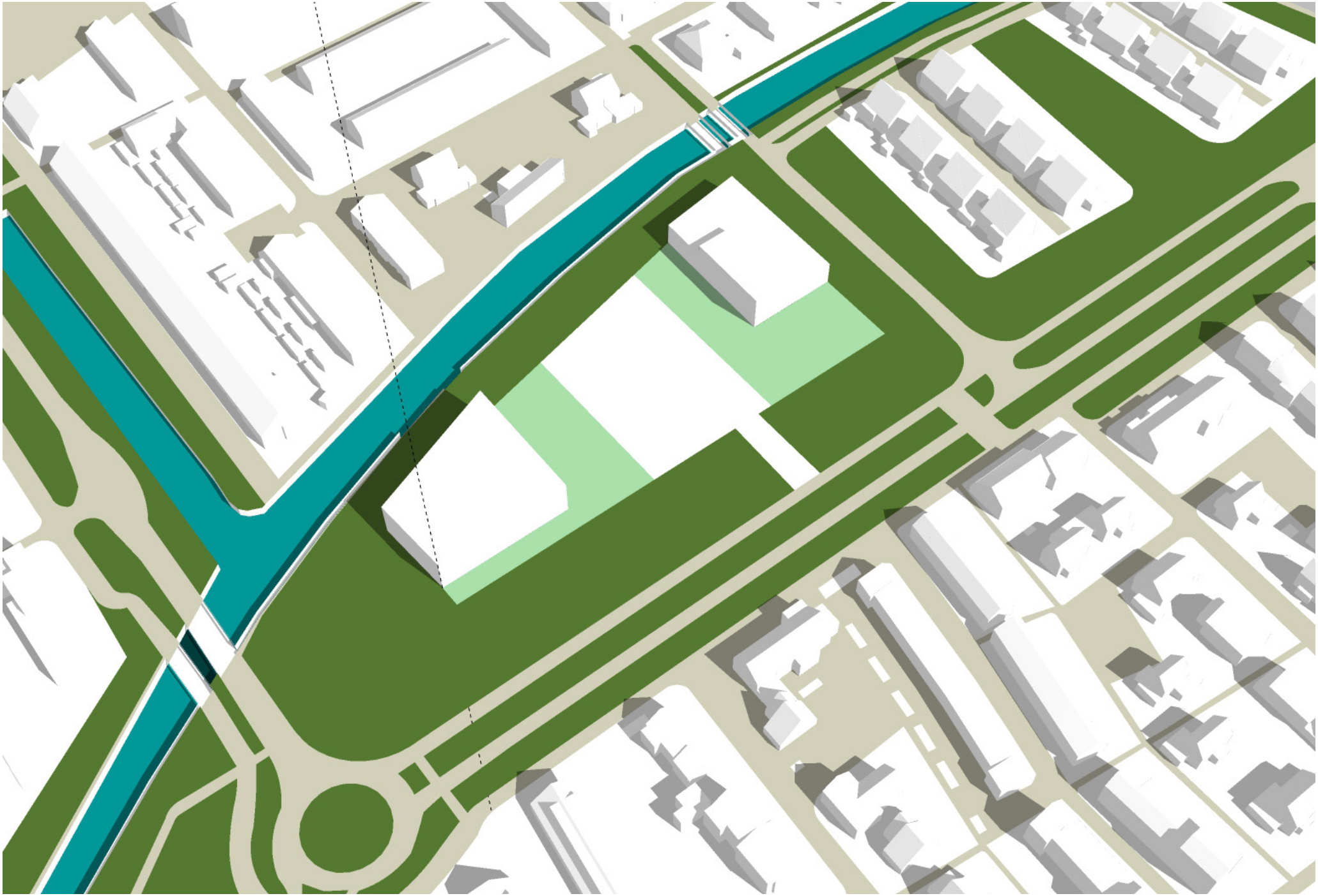


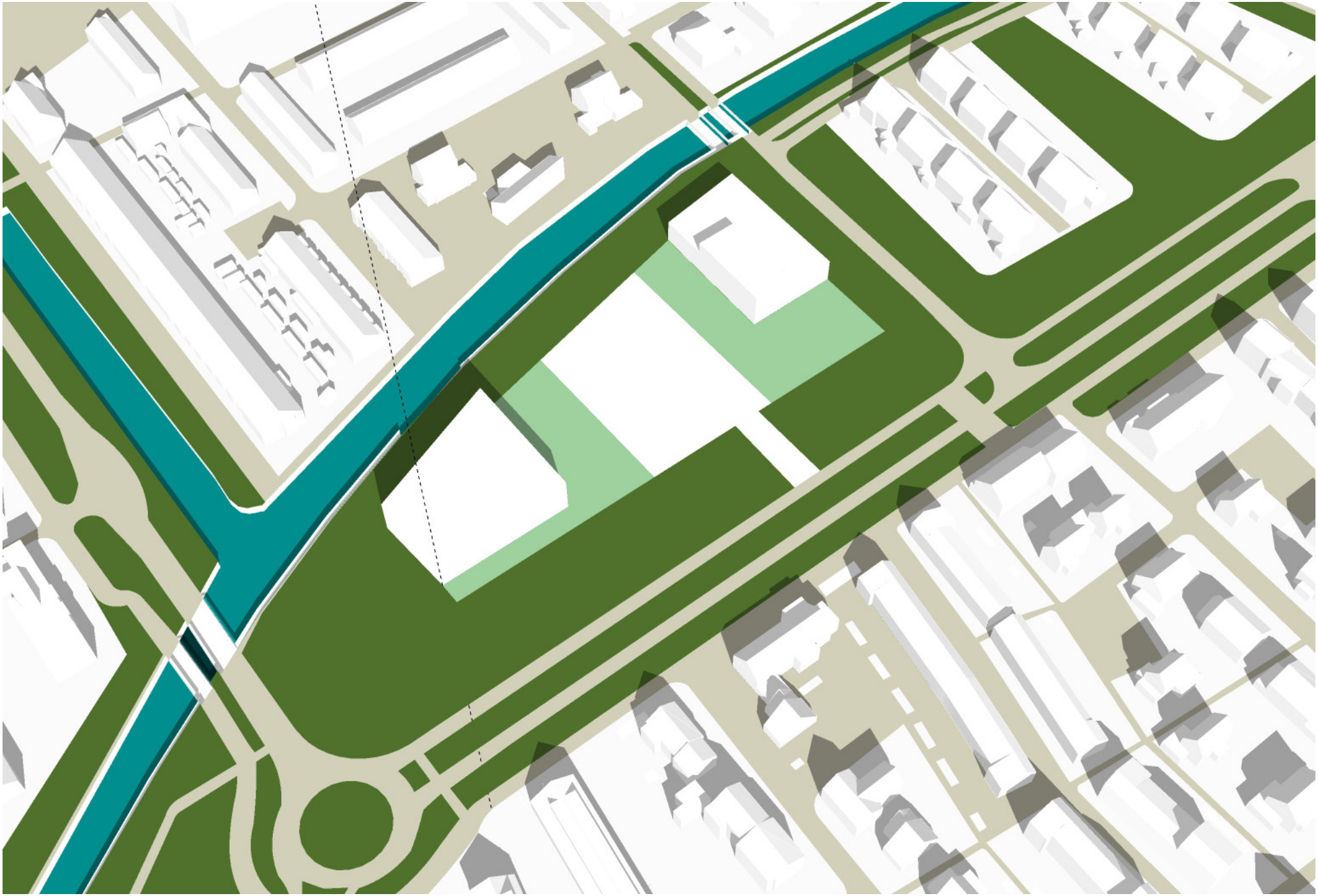
21 december (winter) **19:00** Zon op: 08:49, Zon onder: 16:31

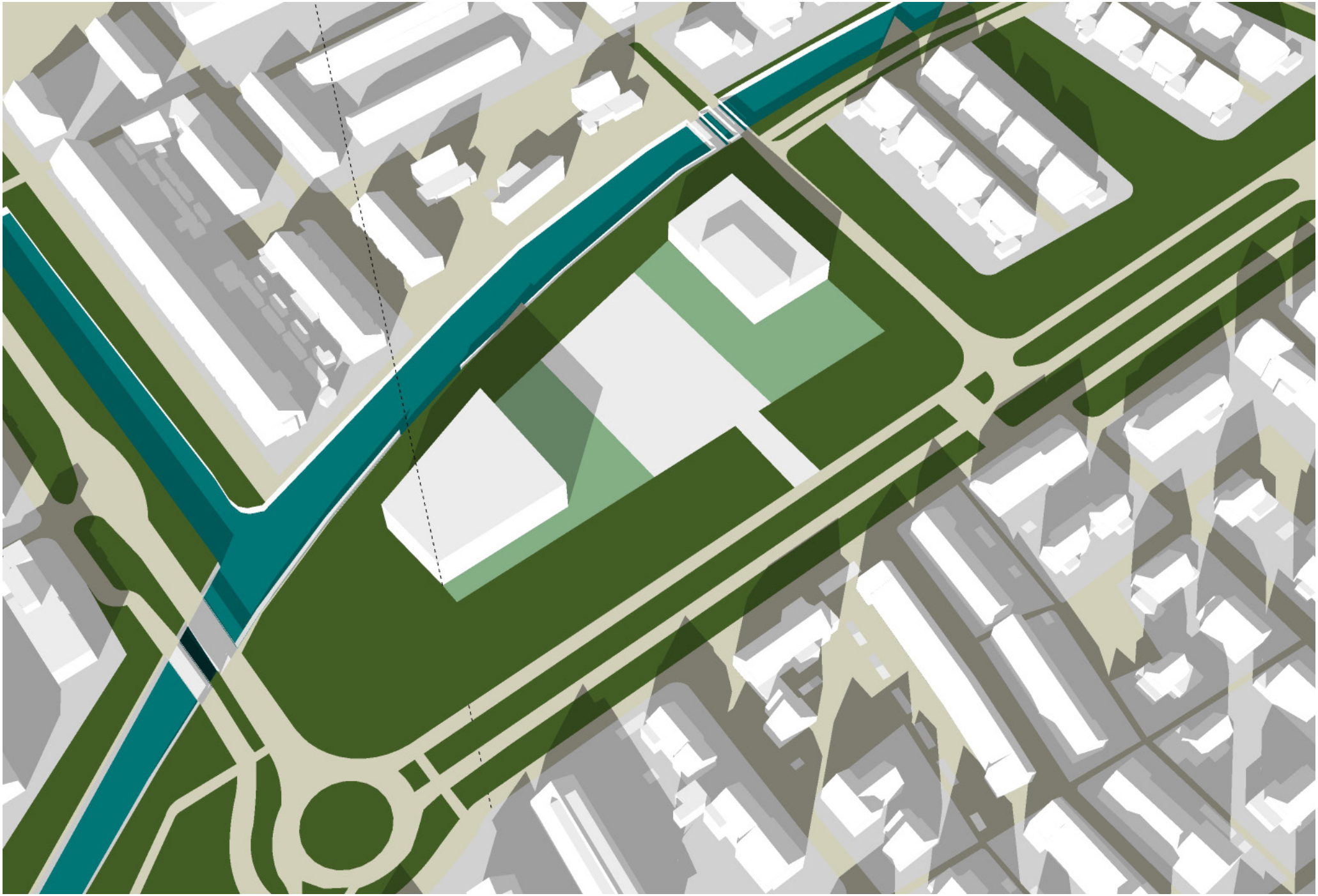


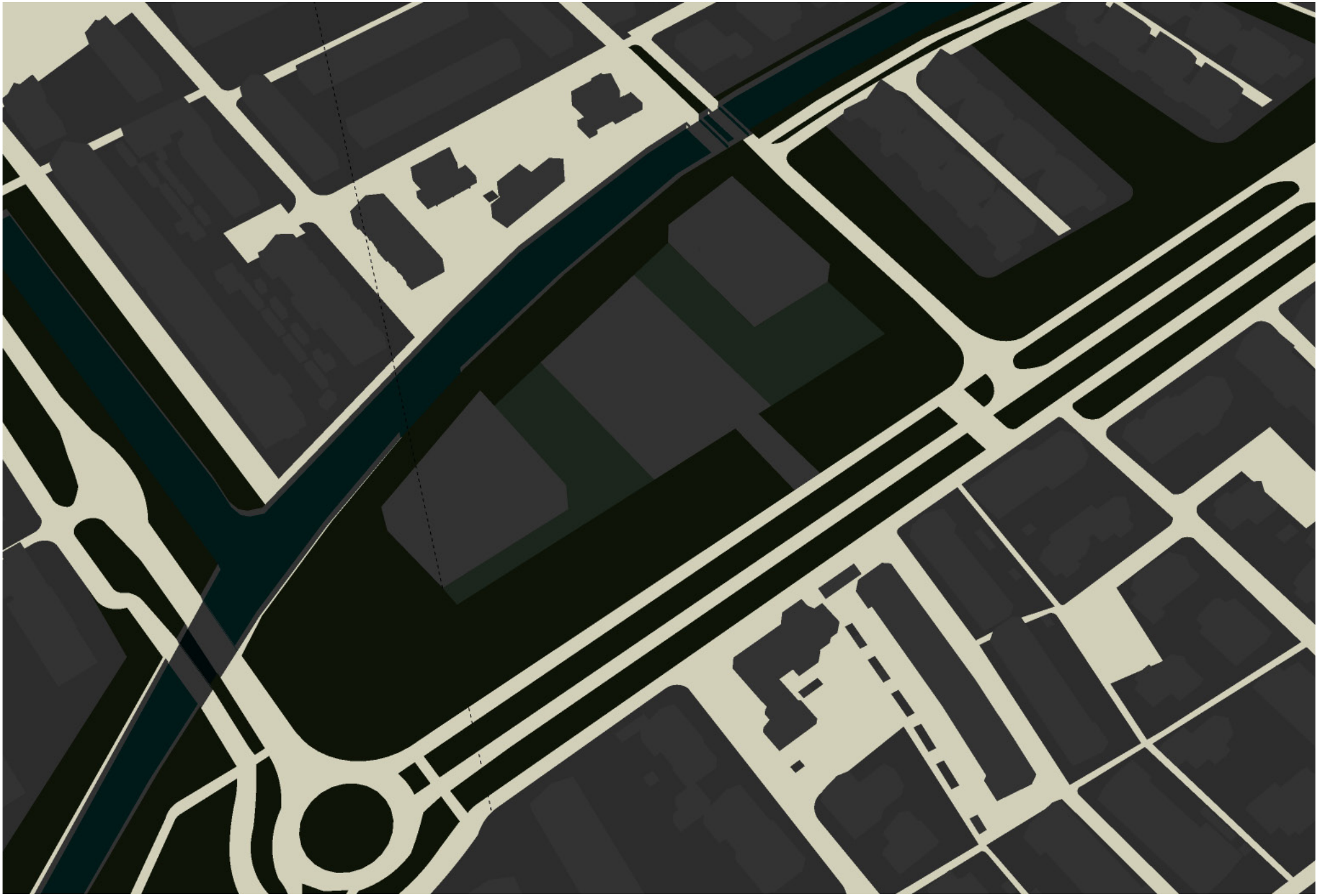
21 Maart (Lente) **11:00** Zon op: 06:42, Zon onder: 18:57



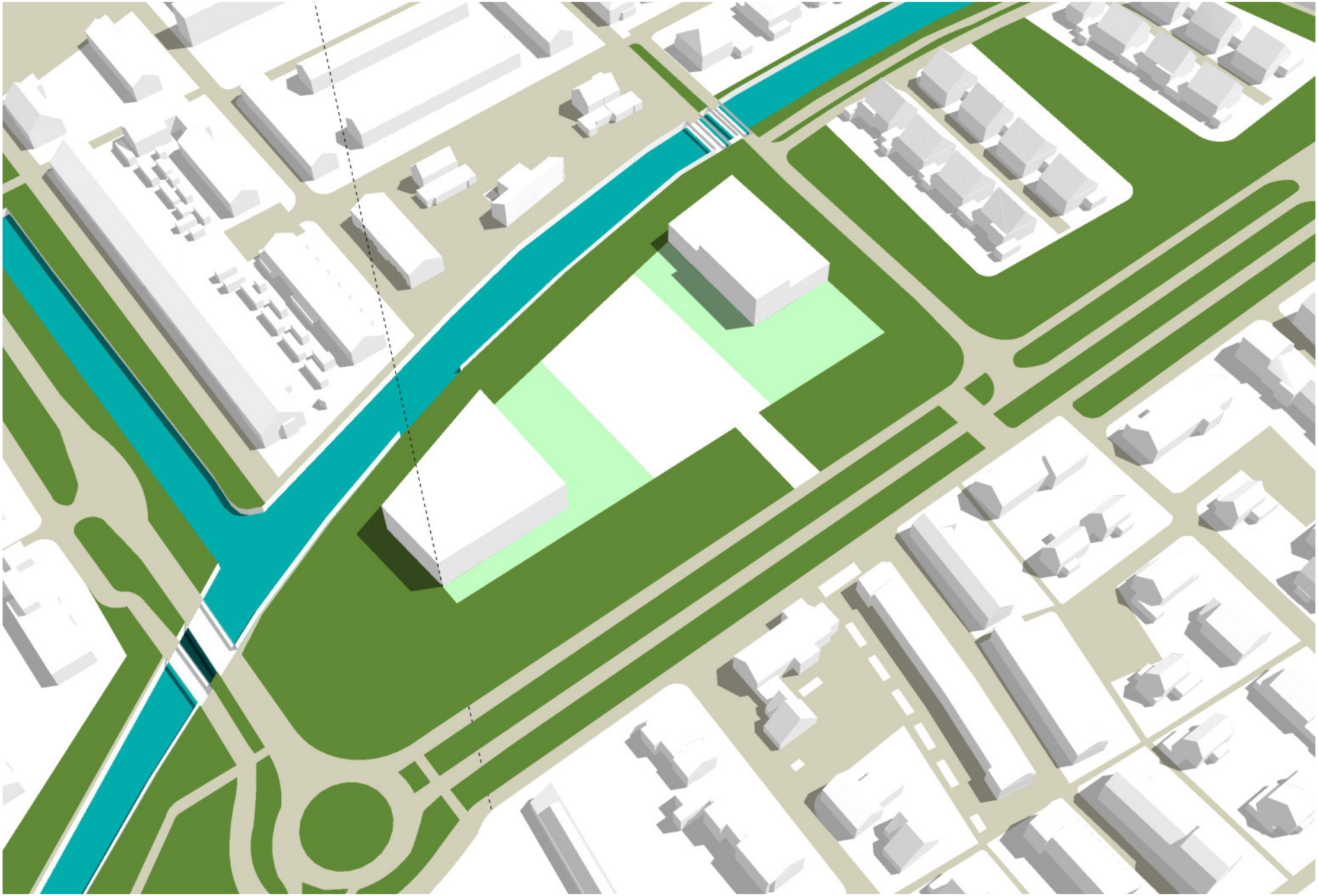




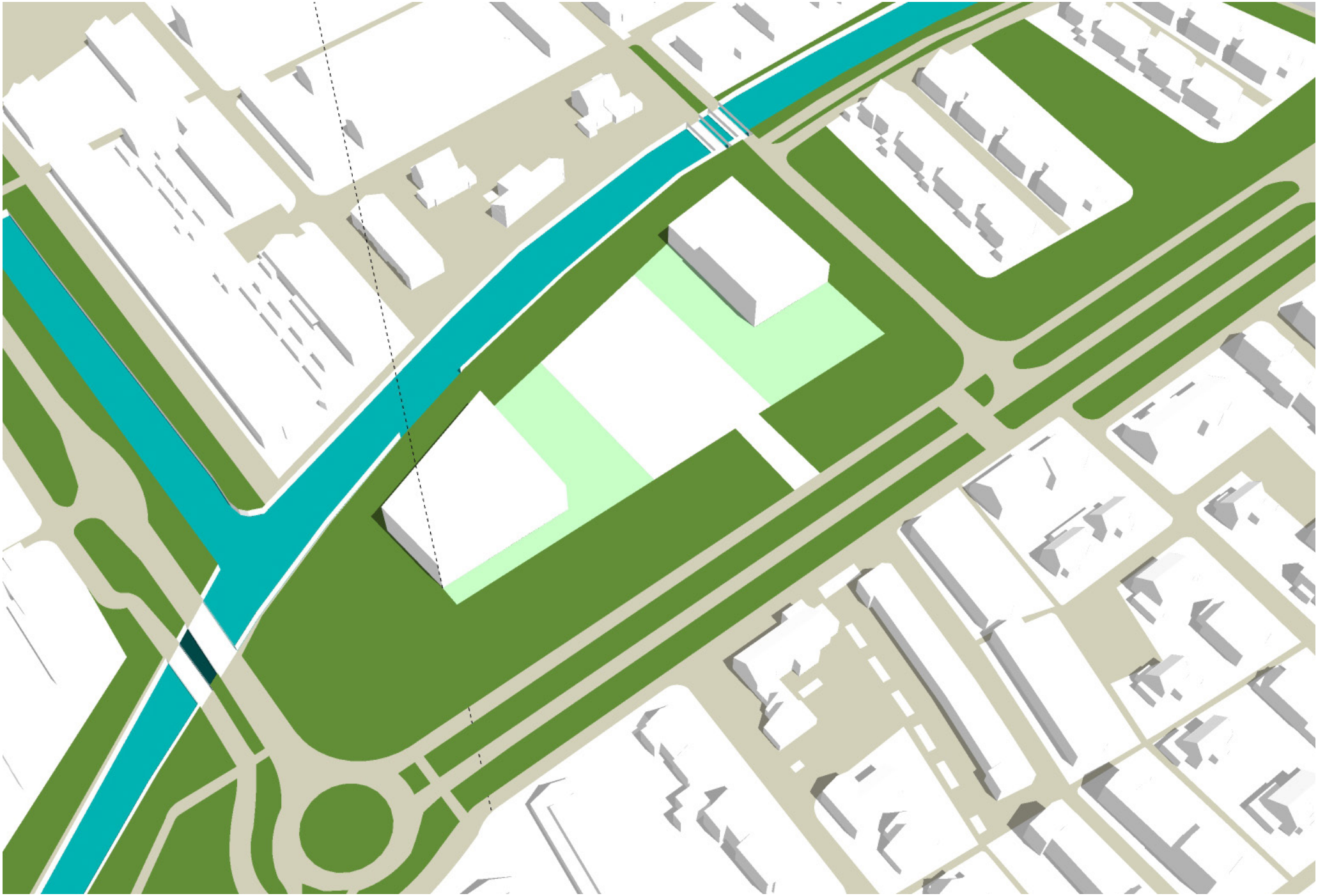




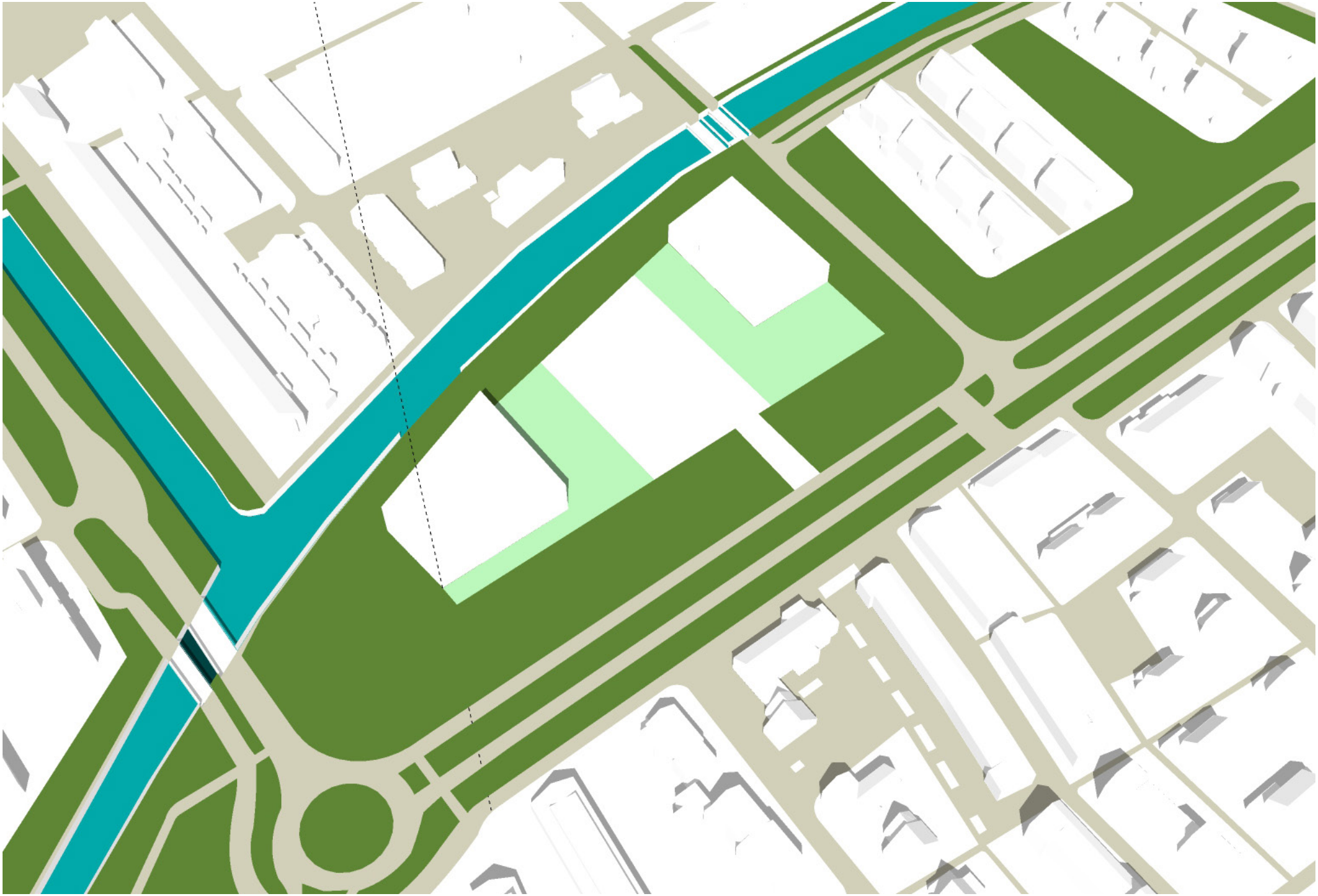
21 Juni (Zomer) **11:00** Zon op: 05:20, Zon onder: 22:07



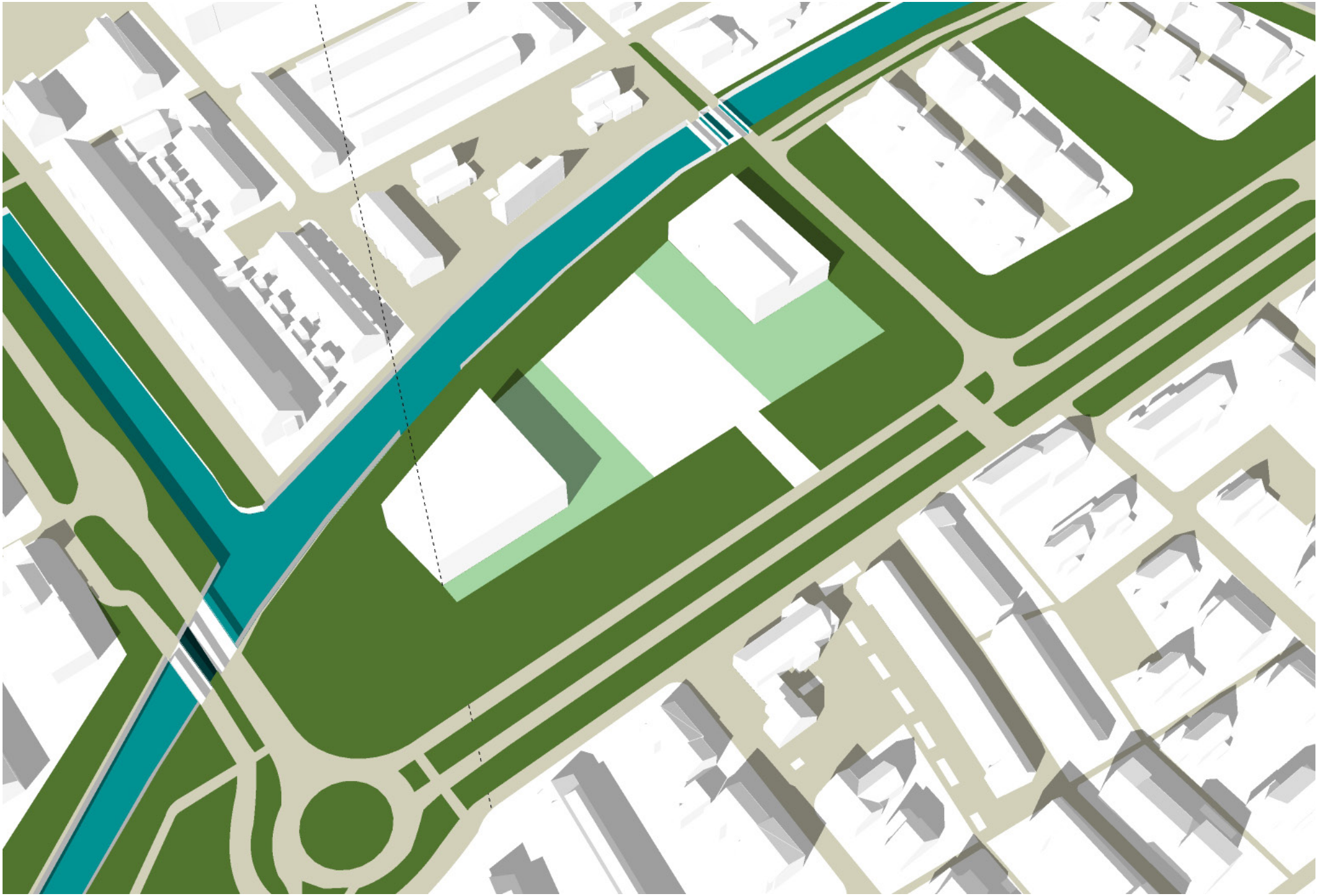
21 Juni (Zomer) **13:00** Zon op: 05:20, Zon onder: 22:07



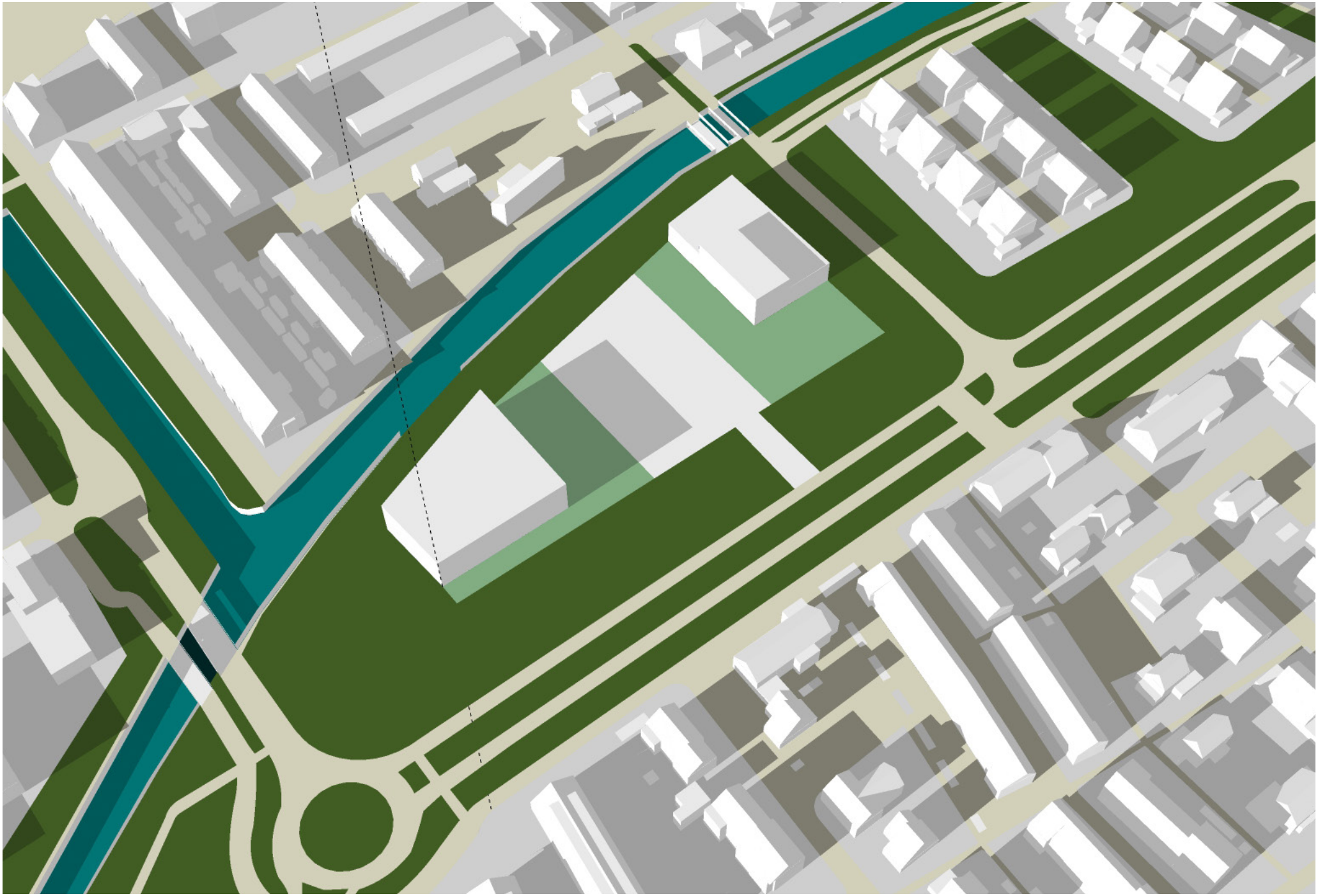
21Juni (Zomer) **15:00** Zon op: 05:20, Zon onder: 22:07



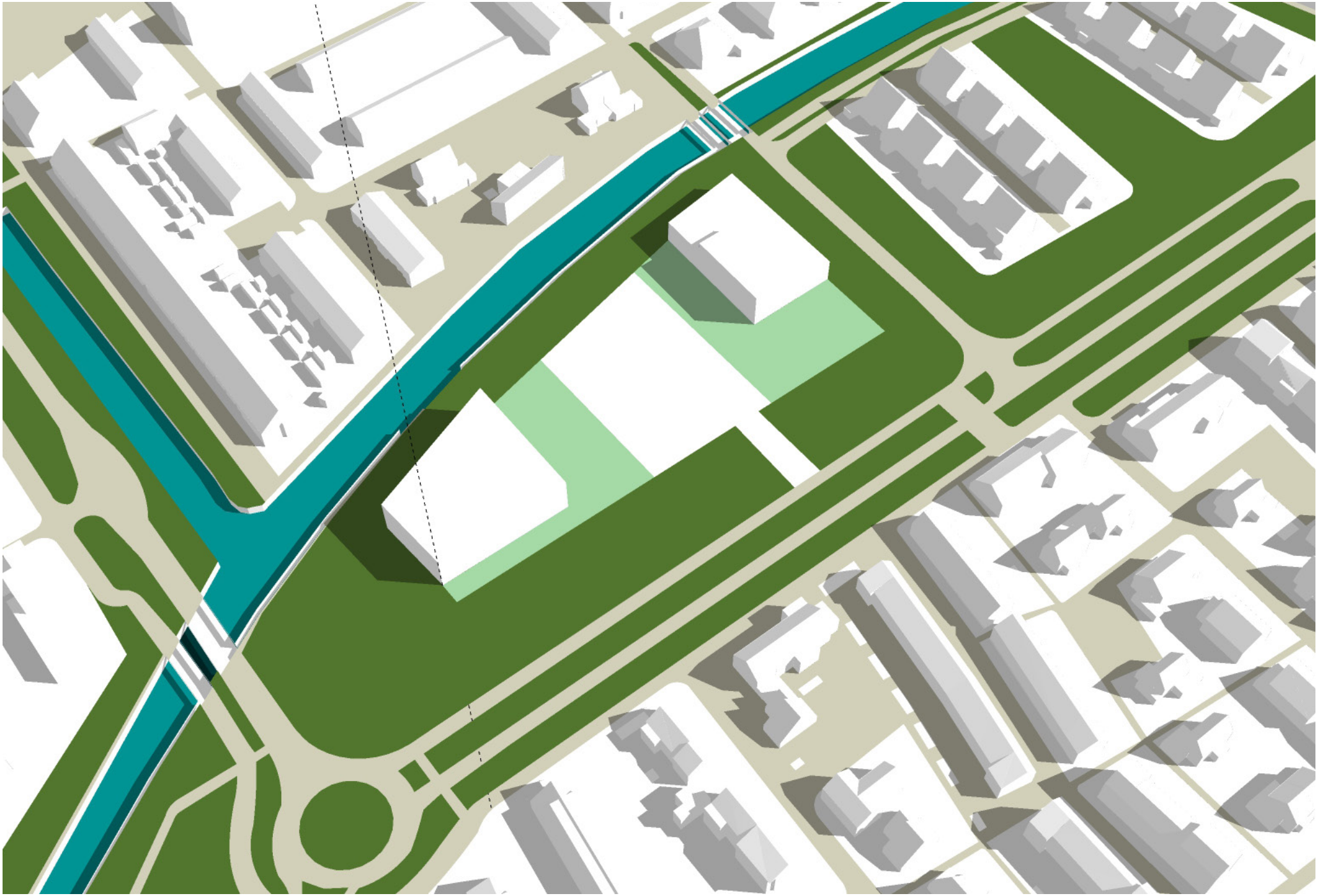
21 Juni (Zomer) **17:00** Zon op: 05:20, Zon onder: 22:07



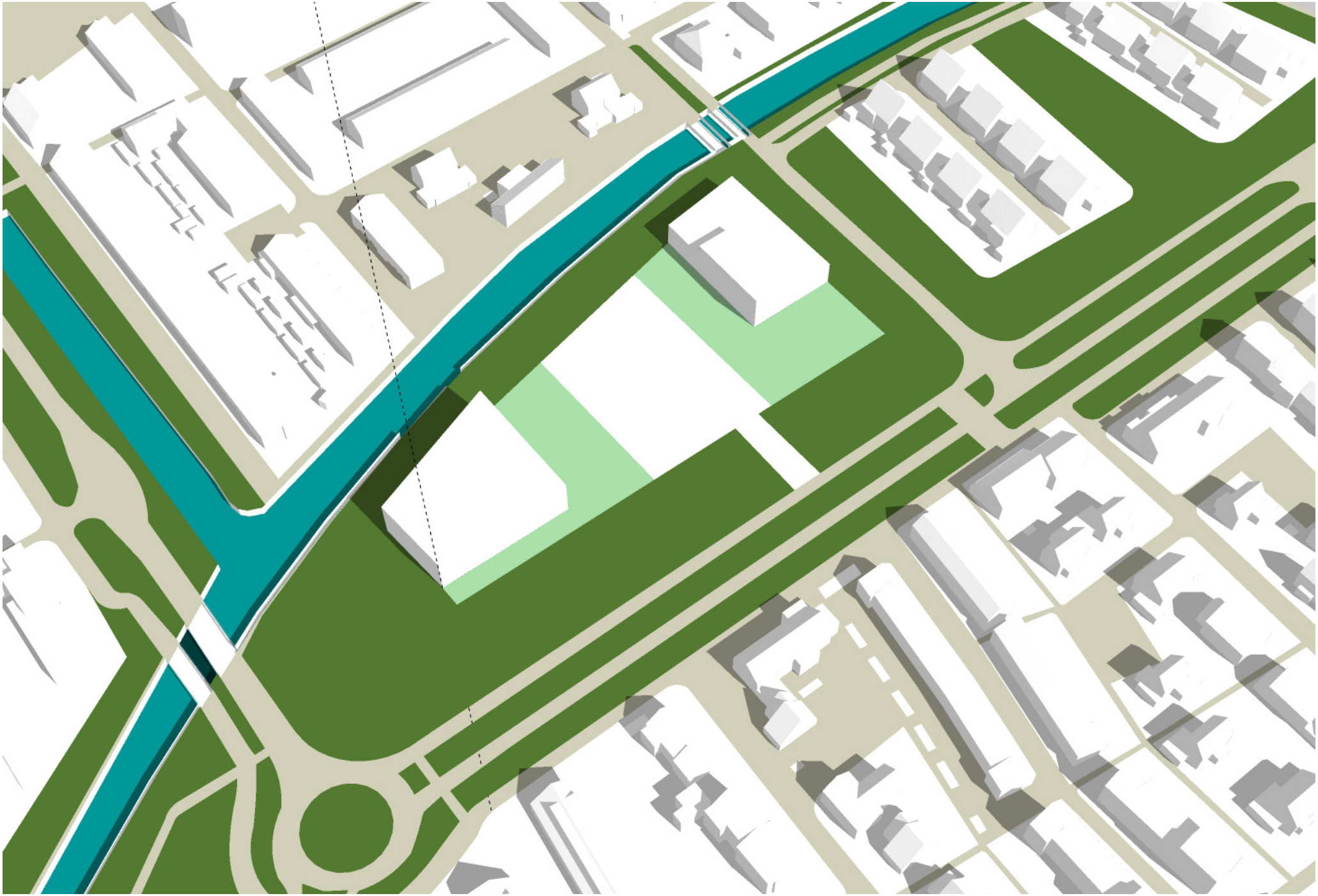
21 Juni (Zomer) **19:00** Zon op: 05:20, Zon onder: 22:07



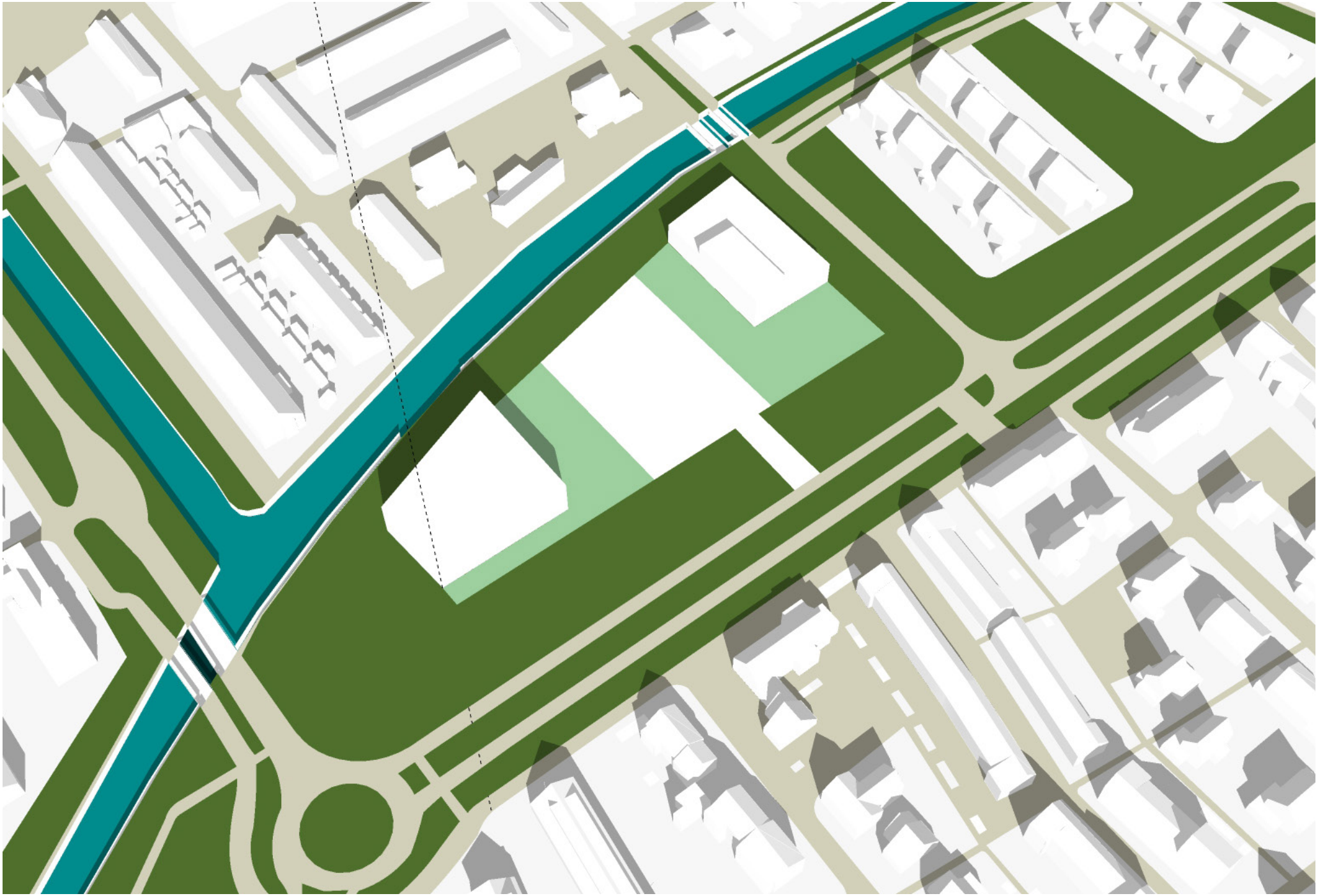
21 September (Zomer) **11:00** Zon op: 07:26, Zon onder: 19:42

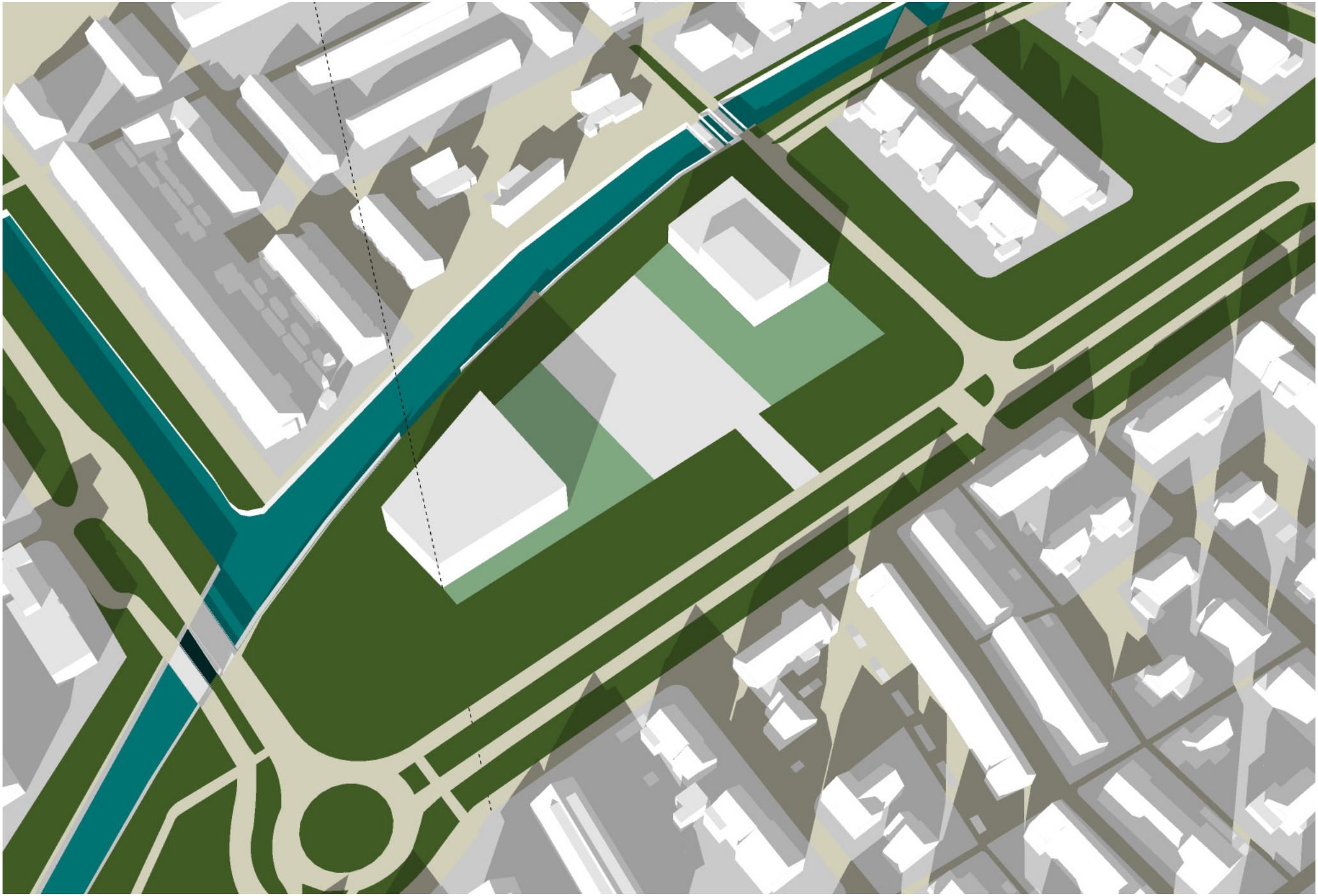


21 September (Zomer) **13:00** Zon op: 07:26, Zon onder: 19:42

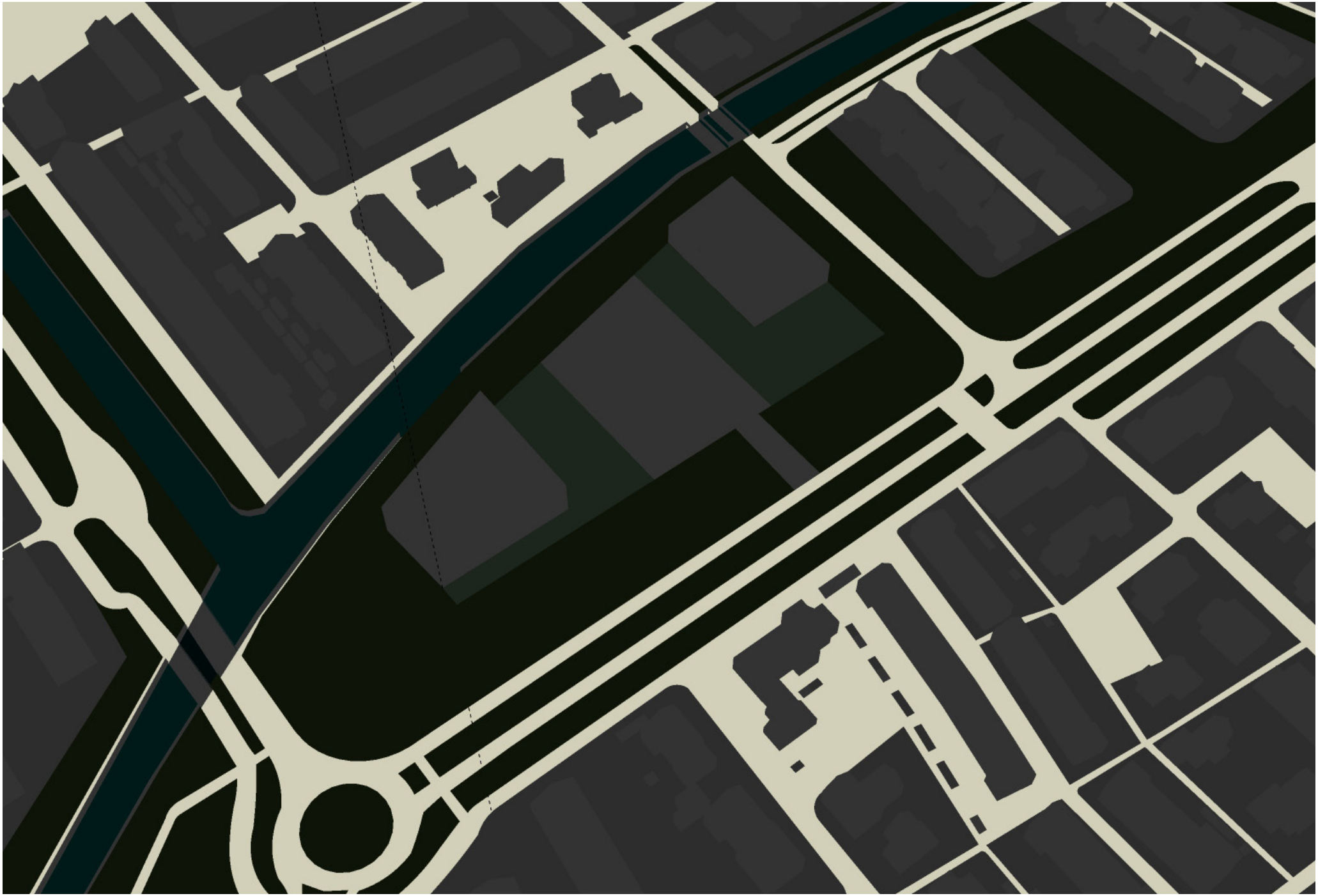


21 September (Zomer) **15:00** Zon op: 07:26, Zon onder: 19:42



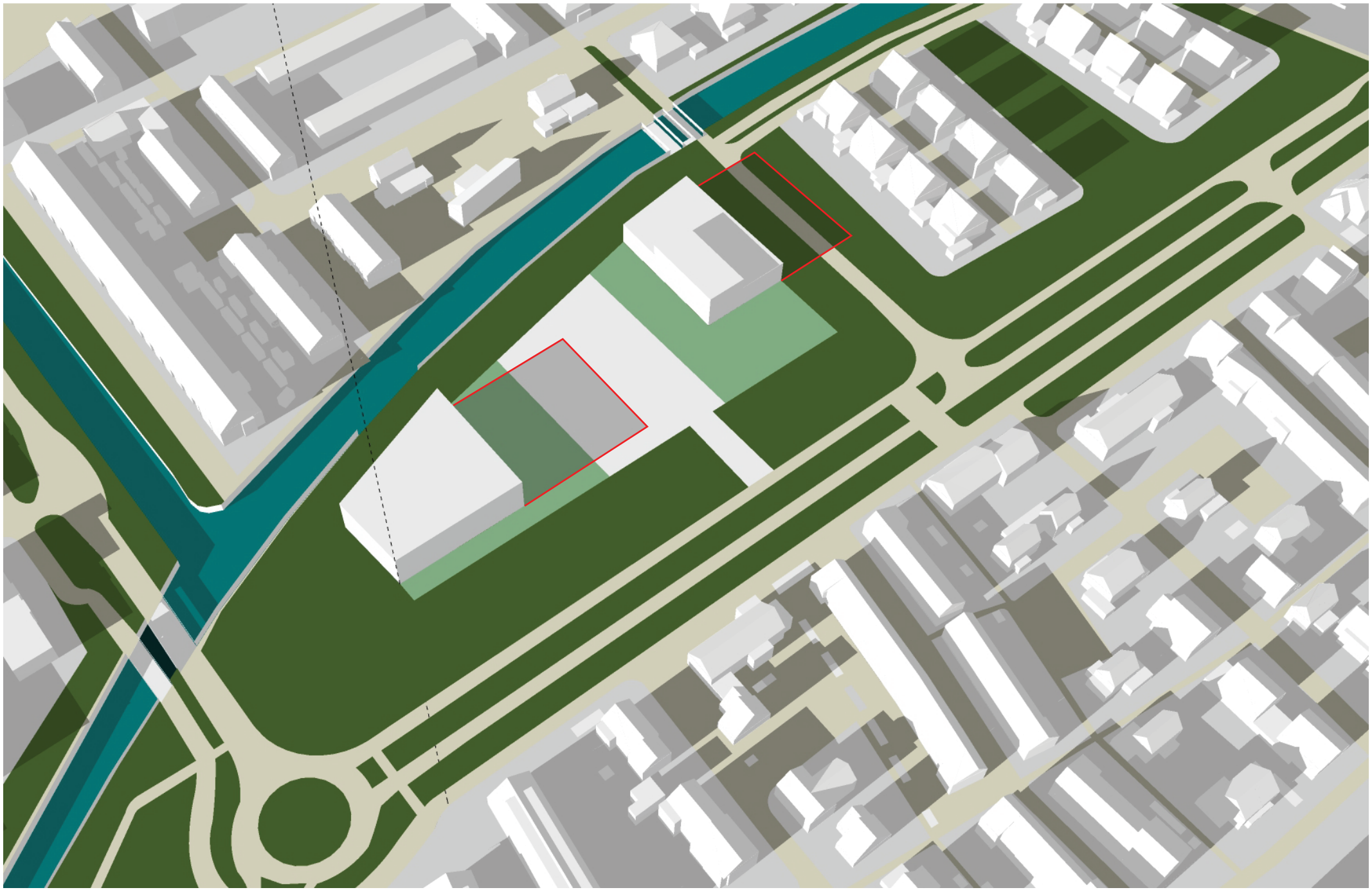


21 September (Zomer) **19:00** Zon op: 07:26, Zon onder: 19:42

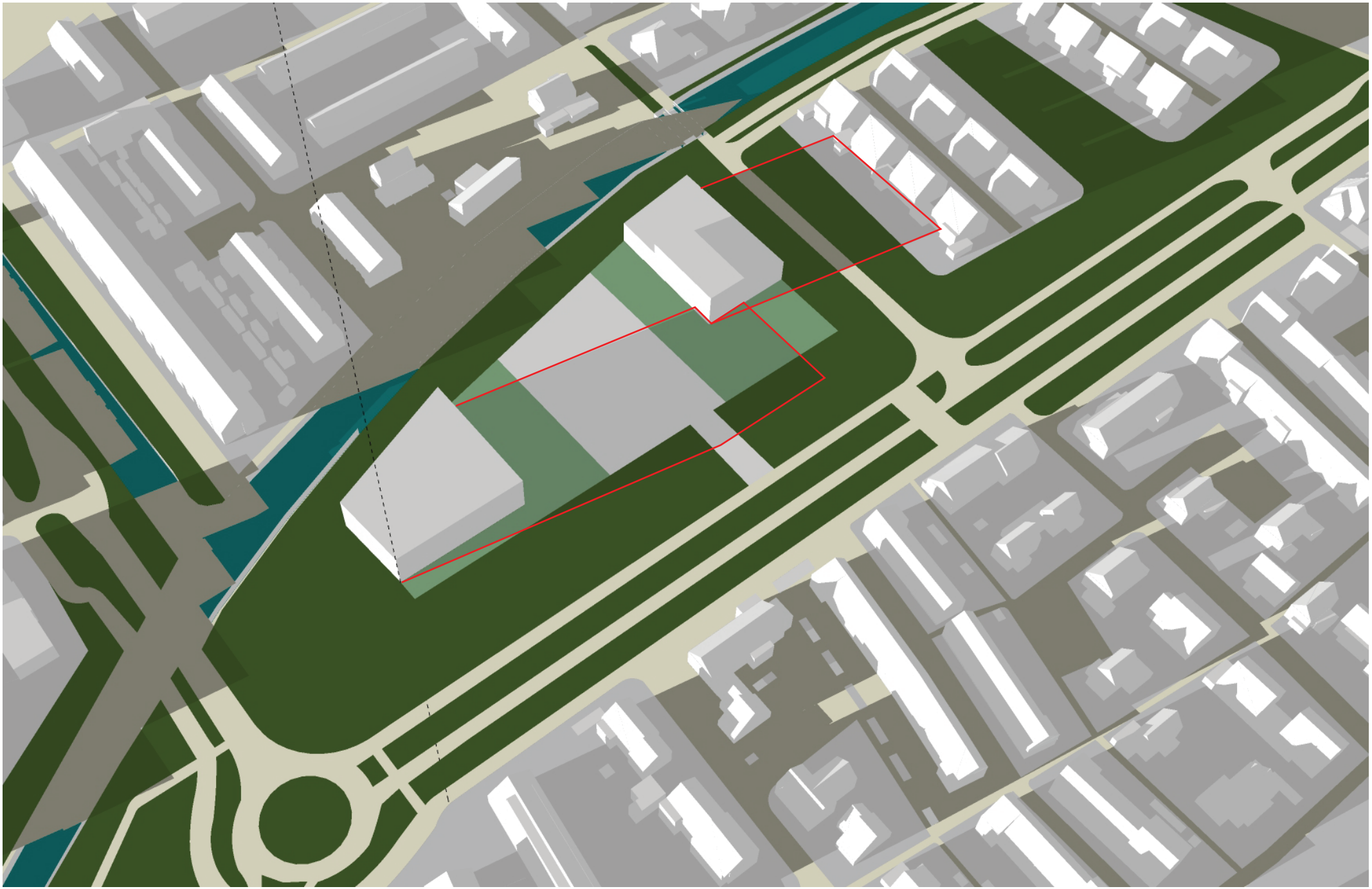


Bijlage 13 Bezonningsstudie aanvulling

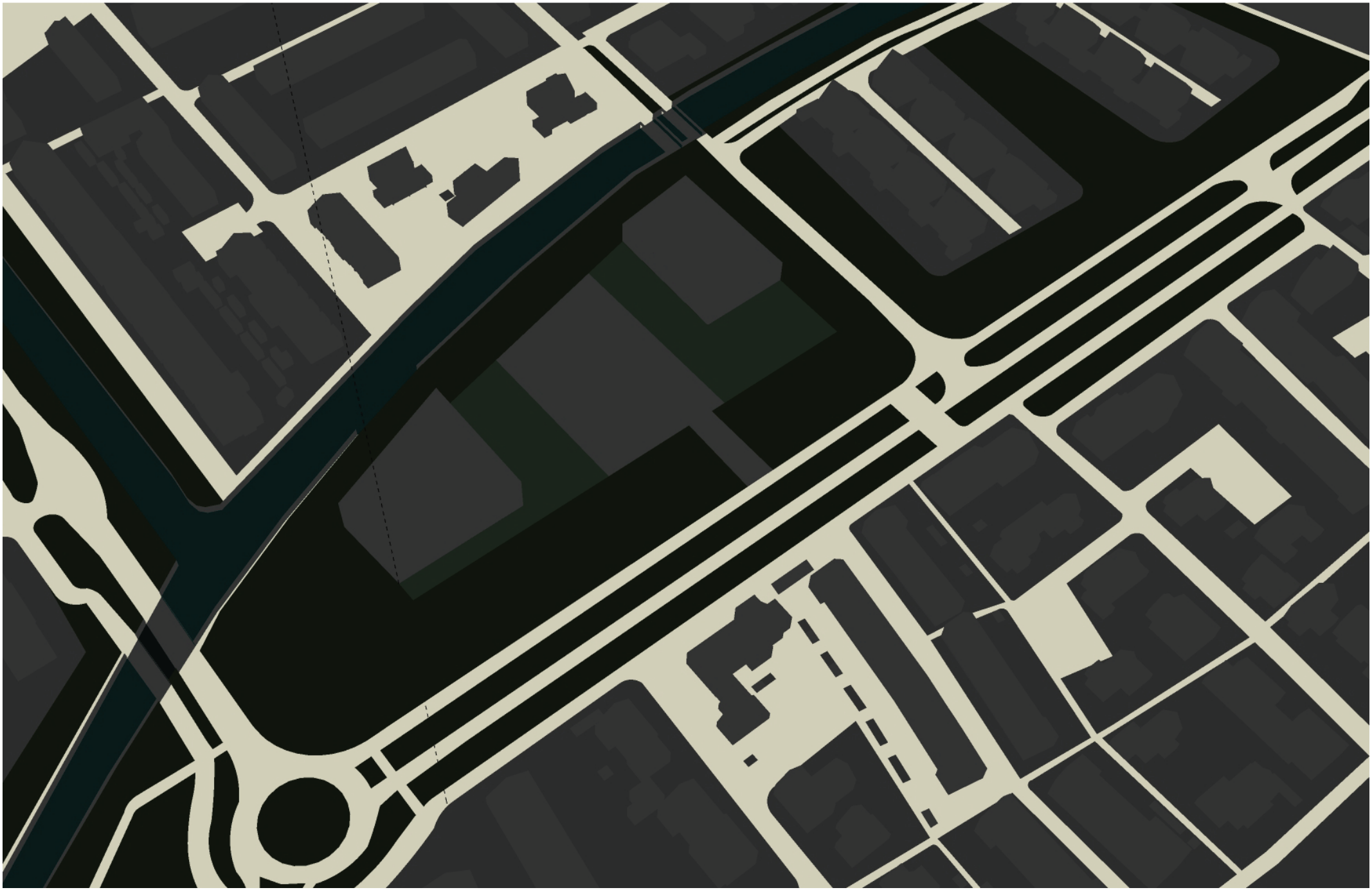
21 juni (zomer) **20:00** Zon op: 5:22, Zon onder: 22:04



21 juni (zomer) **21:00** Zon op: 5:22, Zon onder: 22:04



21 juni (zomer) **22:00** Zon op: 5:22, Zon onder: 22:04



Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 Plan

Het bestemmingsplan Passiebloemweg, Vleuterweide met identificatienummer NL.IMRO.0344.BPPASSIEBLOEMWEGVL-VA01 van de gemeente Utrecht.

1.2 Bestemmingsplan

De geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen.

1.3 Aanduiding

Een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.4 Aanduidingsgrens

De grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.5 Archeologisch onderzoek

Onderzoek verricht door of namens een bedrijf dat beschikt over het in artikel 1, eerste lid, van de Erfgoedwet, bedoelde certificaat.

1.6 Archeologische waarde

De aan een gebied toegekende waarde in verband met de in dat gebied voorkomende overblijfselen uit oude tijden.

1.7 Bebouwing

Eén of meer gebouwen of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.8 Bebouwingspercentage

Het met een aanduiding of in de regels aangegeven percentage, dat aangeeft hoeveel van het desbetreffende bouwperceel ten hoogste mag worden bebouwd met gebouwen en bijbehorende bouwwerken.

1.9 Besluit Hogere waarde

Besluit waarin de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting op grond van de Wet geluidhinder is vastgesteld.

1.10 Bestemmingsgrens

De grens van een bestemmingsvlak.

1.11 Bestemmingsvlak

Een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.12 Bijbehorend bouwwerk

Uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd gebouw, of ander bouwwerk, met een dak.

1.13 Bouwen

Het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen, veranderen of vergroten van een bouwwerk.

1.14 Bouwgrens

De grens van een bouwvlak.

1.15 Bouwlaag

Een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of nagenoeg gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van een onderbouw, een kap en een bijzondere bouwlaag.

1.16 Bouwperceel

Een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

1.17 Bouwperceelsgrens

Een grens van een bouwperceel.

1.18 Bouwvlak

Een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bouwwerken zijn toegelaten.

1.19 Bouwwerk

Een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

1.20 Brutovloeroppervlak

De totale binnen een gebouw beschikbare vloeroppervlakte, inclusief de verdiepingen, gemeten volgens NEN 2580.

1.21 (Sta)caravan

Een caravan of stacaravan die op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) omgevingsvergunningplichtig is .

In het derde hoofdstuk van bijlage twee van de Wabo wordt het vergunningsvrij bouwen geregeld. Vrij van vergunning is een, op de grond staand, bouwwerk ten behoeve van recreatief nachtverblijf, mits wordt voldaan aan de volgende eisen: a: niet hoger dan 5 meter, en b: de oppervlakte niet meer dan 70 m^2. Een recreatief nachtverblijf is b.v. een caravan, een chalet, een kleine bungalow, etc.

1.22 Hobbykas

Een gebouw, dat geheel of vrijwel geheel bestaat uit glas of ander doorzichtig materiaal en dat dient voor het hobbymatig telen van planten.

1.23 Hoofdgebouw

Een gebouw, dat op een bouwperceel door zijn aard, functie, constructie of afmetingen dan wel gelet op de bestemming als belangrijkste bouwwerk valt aan te merken.

1.24 Kampeerterrein

Een terrein met daarbijbehorende voorzieningen dat is ingericht voor het plaatsen dan wel geplaatst houden van kampeermiddelen ten behoeve van recreatief dag- en nachtverblijf.

1.25 Kelder

Het doorlopende gedeelte van een gebouw, dat geheel onder het peil ligt.

1.26 Maatschappelijke voorzieningen

Voorzieningen inzake welzijn, volksgezondheid, religie, onderwijs, kinderopvang, buitenschoolse opvang, openbare orde en veiligheid en daarmee gelijk te stellen sectoren.

1.27 Omgevingsvergunning

Een vergunning als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

1.28 Onderbouw

Een kelder of een souterrain.

1.29 Peil

a. Voor een gebouw, waarvan de hoofdtoegang grenst aan de weg: de hoogte van de kruin van de weg.
b. Voor andere gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld.
c. Voor gebouwen die grenzen aan een dijk: de hoogte van de kruin van de dijk ter plaatse van het bouwwerk.

1.30 Platte afdekking

Een horizontaal vlak ter afdekking van een gebouw.

1.31 Recreatiewoning

Een permanent gebouw, geen caravan of andere constructie op wielen zijnde, dat bedoeld is om uitsluitend of hoofdzakelijk te worden gebruikt als recreatieverblijf, door personen die hun hoofdverbiljf elders hebben.

1.32 Seksinrichting

Een voor het publiek toegankelijke besloten ruimte, dan wel meerdere besloten ruimten in elkaars directe nabijheid, waarin bedrijfsmatig of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen, al dan niet met een ander, tegen vergoeding worden verricht. Hieronder wordt in ieder geval verstaan een prostitutiebedrijf, raamprostitutiebedrijf of sekstheater, al dan niet in combinatie met elkaar.

1.33 Verblijfsmiddelen

Voor verblijf geschikte – al dan niet aan hun oorspronkelijk gebruik onttrokken – voer- en vaartuigen, woonketen, arken, caravans en andere soortgelijke constructies, alsmede tenten; een en ander voorzover deze geen bouwwerken in de zin van de Woningwet zijn.

1.34 Verordening op de Archeologische Monumentenzorg

De sedert 22 december 2009 van kracht zijnde Verordening op de Archeologische Monumentenzorg van de gemeente Utrecht.

1.35 Voorgevelrooilijn

Een lijn die wordt bepaald door de naar het openbaar toegankelijk gebied, zoals de weg, openbaar groen of water, gekeerde gevel of het verlengde daarvan, van een hoofdgebouw.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 De bouwhoogte van een bouwwerk

Vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.2 De dakhelling

Langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak.

2.3 De goothoogte van een bouwwerk

Vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.

2.4 De hoogte van een kap

Vanaf de bovenkant goot, c.q. de druiplijn, boeiboord of daarmee gelijk te stellen constructiedeel tot het hoogste punt van de kap.

2.5 De inhoud van een bouwwerk

Tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.6 De oppervlakte van een bouwwerk

Tussen de buitenwerkse gevelvlakken of hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Groen

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. groenvoorzieningen, gazons en beplantingen;
2. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van groen - grondwal' uitsluitend voor een grondwal, met inachtneming van lid 3.3.1;
3. een uitbreiding van de grondwal ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van groen - grondwal uitbreiding';
4. fiets- en voetpaden;
5. nutsvoorzieningen;
6. speelvoorzieningen;
7. water, waterbeheer en waterberging;
8. voorzieningen en functies die bij de bestemming horen zoals, kunstwerken, civieltechnische bouwwerken waaronder duikers, bruggen en faunapassages.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

1. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingen en slagbomen, die niet meer dan 1 meter hoog mogen zijn.
2. De bouwhoogte van speelvoorzieningen mag in afwijking de regel onder 1, niet meer bedragen dan 4 meter.
3. De regel onder 1 geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.

3.3 Specifieke gebruiksregels

3.3.1 Instandhouden grondwal en mogelijkheid voor in-en uitrit

1. De hoogte van de grondwal, zoals bedoeld in lid 3.1 sub 2, moet met een bestaande hoogte van 4 meter, in stand worden gehouden.
2. De regel onder 1 geldt niet ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - ontsluiting en parkeren', waar de grondwal met een maximale breedte van 8 meter doorbroken mag worden voor een in- en uitrit voor gemotoriseerd verkeer van en naar de Landschapsbaan.

Artikel 4 Maatschappelijk

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Maatschappelijk' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. maatschappelijke voorzieningen;
2. een uitbreiding van de grondwal ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van maatschappelijk - grondwal uitbreiding';
3. voorzieningen en functies die bij de bestemming horen zoals, verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, waterberging, tuinen en erven.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Gebouwen

1. Gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd.
2. De bouwvlakken mogen volledig worden bebouwd.
3. De bouwhoogte ter plaatse van de aanduiding: 'maximum bouwhoogte (m)', mag niet worden overschreden en er mogen ter plaatse van de 'maximum bouwhoogte 12 meter' niet meer dan 3 bouwlagen worden gebouwd.
4. De voorgevelrooilijn van het gebouw ligt ter plaatse van de bouwaanduiding 'gevellijn'.
5. De gebouwen binnen het bouwvlak worden voorzien van een platte afdekking.
6. In afwijking van de regel onder 1 mogen maximaal 2 gebouwen van ondergeschikte aard, zoals

een fietsenstalling of buitenberging, buiten het bouwvlak worden gebouwd tot een maximale oppervlakte van 60 m^2 per gebouw en een maximale bouwhoogte van 3 meter.

4.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

1. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingen en slagbomen, die niet meer dan 2 meter hoog mogen zijn achter de voorgevelrooilijn en 1 meter hoog voor de voorgevelrooilijn.
2. De bouwhoogte van speelvoorzieningen mag in afwijking de regel onder 1, niet meer bedragen dan 4 meter.
3. De regel onder 1 geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.
4. In afwijking van de regel onder 1 mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.
5. Ter plaatse van de aanduiding 'grondwal uitbreiding' mag op of in de grondwal een toegang, zoals een trap om het gebouw te kunnen betreden worden gebouwd.

4.2.3 Voorwaardelijke verplichting over ecologie

1. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen, staat vast dat per hoofdgebouw minimaal 2 ingebouwde groepsvleermuisverblijfplaatsen, minimaal 6 ingebouwde en geschakelde paarverblijfsplaatsen voor vleermuizen en minimaal 10 ingebouwde huismusnestkasten, in combinatie met een haag, wintergroene struiken of een groene gevel, worden gerealiseerd. De verblijfplaatsen en nestkasten inclusief de groencombinatie moeten in stand worden gehouden.

Artikel 5 Verkeer - Verblijfsgebied

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - Verblijfsgebied' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. verkeers- en verblijfsgebied voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer;
2. water, waterbeheer en waterberging;
3. groenvoorzieningen;
4. voorzieningen die bij de bestemming horen zoals verkeers- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, fietsenstallingen, kunstwerken, civieltechnische bouwwerken en geluidwerende voorzieningen.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

1. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 3 meter.
2. De regel onder 1 geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.

Artikel 6 Waarde - Archeologie

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachting.

6.2 Specifieke gebruiksregels

Onder met het bestemmingsplan strijdig gebruik wordt in ieder geval begrepen, het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 7 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 8 Algemene bouwregels

8.1 Gevallen waarin het overschrijden van de bouwgrens is toegestaan

Een bouwgrens, niet zijnde bestemmingsgrens, mag, ongeacht de ter plaatse geldende aanduidingen en regels over maatvoering en situering, met maximaal 1,5 meter overschreden worden door bij gebouwen horende trappenhuizen, entreeportalen, veranda's en afdaken of andere ondergeschikte bouwdelen.

8.2 Gevallen waarin het overschrijden van de bouw- en bestemmingsgrens is toegestaan

1. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de bestemming en bij omgevingsvergunning toestaan dat een bouw- en bestemmingsgrens, ongeacht de ter plaatse geldende aanduidingen en regels over bestemmingen, maatvoering en situering, met maximaal 1,5 meter overschreden worden door:
   a. bij gebouwen horende trappenhuizen, entreeportalen, veranda's;
   b. andere ondergeschikte bouwdelen, zoals bij gebouwen horende stoepen, stoeptreden, hellingbanen;
   c. balkons, erkers en afdaken, als de vrije hoogte, gemeten van de onderzijde van het overschrijdende bouwdeel tot aan het aansluitende, afgewerkte maaiveld minimaal 2,2 meter bedraagt.
2. Burgemeester en wethouders verlenen de onder 1 bedoelde omgevingsvergunning niet als:
   a. de overschrijding niet te verenigen is met de aard van de bestemming of
   b. de overschrijding onevenredige hinder voor aangrenzende percelen tot gevolg heeft.

8.3 Voorwaardelijke verplichting over parkeren

1. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen, staat vast dat voldoende parkeergelegenheid, overeenkomstig de normen in de beleidsregels in de Nota Parkeernormen Fiets en Auto, die als bijlage 1 bij de Parkeernota Stallen en Parkeren 2013 hoort, wordt gerealiseerd.
2. Als de onder regel 1 bedoelde beleidsregels worden gewijzigd, wordt met die wijziging rekening gehouden.

Artikel 9 Algemene gebruiksregels

9.1 Strijdig gebruik

Met uitzondering van de gevallen waarin de bestemmingsregeling dat gebruik expliciet toestaat, is strijdig met de bestemming het gebruik van of het laten gebruiken van:

1. onbebouwde gronden als staan- of ligplaats voor onderkomens;
2. onbebouwde gronden of bouwwerken ten behoeve van seksinrichtingen;
3. stacaravans en recreatiewoningen voor permanente bewoning;
4. onbebouwde gronden als kampeerterrein;
5. vrijstaande bijbehorende bouwwerken als woonruimte;
6. onbebouwde gronden als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan;
7. onbebouwde gronden als stortplaats voor puin en afvalstoffen, voor zover dit niet betreft het storten of opslaan in bij gebouwen behorende tuinen van geringe hoeveelheden afvalstoffen die afkomstig zijn van het onderhoud van die tuinen.

Artikel 10 Algemene afwijkingsregels

Burgemeester en wethouders kunnen, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, afwijken van:

1. de in het plan opgenomen (goot)hoogtematen en bebouwingspercentages tot niet meer dan 10% van deze maten en percentages;
2. de bestemmingsregels voor het toestaan dat het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid of -intensiteit daartoe aanleiding geven;
3. de bestemmingsregels voor het plaatsen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van vlucht- of noodtrappen;
4. de bestemmingsregels voor het bouwen met een geringe mate van afwijking van de plaats en richting van de bestemmingsgrenzen indien dit noodzakelijk is in verband met afwijkingen of onnauwkeurigheden ten opzichte van de feitelijke situatie of in die gevallen waar een rationele verkaveling van de gronden een geringe afwijking vergt;
5. de bestemmingsregels ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de bouwhoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot niet meer dan 10 meter;
6. de regels ten aanzien van de maximale bouwhoogte van gebouwen en toestaan dat de bouwhoogte van de gebouwen wordt verhoogd ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals liftkokers, trappenhuizen, lichtkappen.

Artikel 11 Geluidgevoeligebestemming

Voor het realiseren en veranderen van een geluidsgevoelige bestemming moet vaststaan dat de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde volgens de Wet geluidhinder of de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting (hogere waarde), volgens het besluit Hogere waarde met inachtneming van de in dit besluit gestelde voorwaarden, niet overschrijdt.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 12 Overgangsrecht

12.1 Overgangsrecht bouwwerken

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, danwel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot;
   a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
   b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
2. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

12.2 Overgangsrecht gebruik

1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
2. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
3. Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
4. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsregels van dat plan.

Artikel 13 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan Passiebloemweg, Vleuterweide.

Uitgave Gemeente Utrecht
Bezoekadres Stadskantoor, Stadsplateau 1
Postadres Postbus 8406, 3505 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
Mail gebiedsontwikkelingjz@utrecht.nl

NL.IMRO.0344.BPPASSIEBLOEMWEGVL-VA01.dgn



Plangebied

Plangebiedgrens

Bestemmingen

G — Groen

M — Maatschappelijk

V-VB — Verkeer - Verblijfsgebied

Dubbelbestemmingen

WR-A — Waarde - Archeologie

Functieaanduidingen

(sg-grw) — specifieke vorm van groen - grondwal

(sg-grwu) — specifieke vorm van groen - grondwal uitbreiding

(sm-grwu) — specifieke vorm van maatschappelijk - grondwal uitbreiding

(sv-op) — specifieke vorm van verkeer - ontsluiting en parkeren

Bouwvlak

bouwvlak

Maatvoeringaanduidingen

maatvoeringsvlak

12 — maximum bouwhoogte (m)

Figuren

gevellijn

Bestemmingsplan
Passiebloemweg, Vleuterweide

Verbeelding BLAD 1

Hierbij horen de regels van Passiebloemweg, Vleuterweide

Plannaam	Planfase	Datum	Plannaam	Planfase	Datum
Ontwerp	fase 1	02-04-2021	beroep	fase 3	
Vaststelling	fase 2		onherroepelijk	fase 4	

De digitale versie van de verbeeling is authentiek en rechtsgeldig boven alle andere versies.
Zie voor de digitale versie de websites http://www.ruimtelijkeplannen.nl en/of http://0344.republiceer.nl

Identificatie (ID) van het plan (Bestandsnaam)	NL.IMRO.0344.BPPASSIEBLOEMWEGVL-VA01.dgn
ordernummer	
wijk	10-Vleuten De Meern
projektnaam(dir)	Passiebloemweg, Vleuter.
subdirectory	NL.IMRO.0344..
schaal	1: 1000
pentabel	
datum	21-06-2021
datum	

Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht / Ontwikkelorganisatie Ruimte / Stadsplateau 1 / 3521 AZ / Postbus 8406 / 3503 RK / Utrecht / Tel. 030-2860000

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	2058
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	9 september 2021
Agendapunt	6
Omschrijving	Raadsbrief Stedenbouwkundig Plan voor Bedrijvenpark Strijkviertel
ID	2222
Behandelend ambtenaar	Belinda van Woerkom
Telefoon	030-2864039
E-mail	b.van.woerkom@utrecht.nl
Datum collegebesluit	11 juni 2021
Geocodering	Leidsche Rijn
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Verschuure
Beleidsveld	Leidsche Rijn
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Erfgoed, Grondzaken, Leidsche Rijn, Merwedekanaalzone, Ruimtelijke ontwikkeling, Samen voor Overvecht, Stationsgebied, Vastgoed/06-20011476

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	9 september 2021

Voorgesteld besluit

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Belinda van Woerkom	**Datum**	11 juni 2021
Doorkiesnummer	030-2864039	**Kenmerk**	1927609
E-mail	b.van.woerkom@utrecht.nl	**Onderwerp**	Stedenbouwkundig Plan voor Bedrijvenpark Strijkviertel
Bijlage(n)	1	**Beleidsveld**	Leidsche Rijn

Geachte leden van de raad,

Hierbij informeren wij U dat wij voor Bedrijvenpark Strijkviertel een Stedenbouwkundig Plan hebben vastgesteld. Het Stedenbouwkundig Plan bevat de uitgangspunten en het ontwerp voor de ontwikkeling tot een hoogwaardig en duurzaam bedrijventerrein.
Deze locatie aan de A2 en A12 is al in het Masterplan Leidsche Rijn (1995) en later in de Ontwikkelingsvisie Centrale Zone (2006) aangewezen als bedrijvenlocatie.

Afbeelding 1: Ontwerpkaart Bedrijvenpark Strijkviertel en nabije omgeving



Met het Stedenbouwkundig Plan borduren we voort op de ambities uit de RSU. Op Bedrijvenpark Strijkviertel komen banen die nodig zijn om de werkgelegenheid mee te laten groeien met de groei van het aantal inwoners in de stad. Aangezien het aanbod aan beschikbare kavels voor bedrijven in Utrecht steeds kleiner wordt en de vraag hoog blijft, is de ontwikkeling van Strijkviertel nu nodig.

We bieden ruimte (20 ha) aan bedrijven die aansluiten bij de in de Ruimtelijke Strategie genoemde marktgroepen voor de stad: (duurzame) bouw en energie, laboratoria, ICT, maak bedrijven, startende bedrijven en jonge bedrijven die groeien (scale ups), duurzame en kleinschalige stadsdistributie, creatieve bedrijven en kleinschalige vrije tijdsbedrijven. We dragen bij aan de stedelijke behoefte aan sportvelden door het toevoegen van twee sportvelden als uitbreiding van het aangrenzende sportpark Rijnvliet. We leveren daarmee een positieve bijdrage aan de stedelijke barcode.
Besluitvorming over de invulling met sport heeft reeds eerder plaatsgevonden. Zie deze raadsbrief van 15 mei 2017 en het rapport ‘Capaciteitsbehoefte Sport (2018 – 2030)’.

We verwachten zo’n 1900 arbeidsplaatsen toe te voegen door arbeidsintensieve bedrijven met vooral banen op mbo-niveau, voor mensen die in Utrecht en omgeving wonen en dicht bij huis kunnen werken. We zien kansen om leren en werken met elkaar te verbinden. Vanaf de ontwerpfase werken we samen met studenten en docenten van drie mbo-instellingen. De ambitie is om uiteindelijk een (‘pop up’) vestiging van een MBO op het terrein te realiseren, waar bedrijven en onderwijs samenwerken en samen leren.

Het ontwerp voor het park sluit aan bij de uitgangspunten uit de RSU over gezond stedelijk leven in een tien-minutenstad. Uitgangspunt is dat werknemers en bezoekers prettig kunnen verblijven in het gebied. Dat doen we door een flinke groene en waterrijke openbare ruimte aan te leggen direct aansluitend aan de omliggende hoofdgroenstructuur. Naast de recreatieve kwaliteiten van het groen bevorderen we de levendigheid buiten werktijd door kleinschalige vrije tijdsbedrijven toe te voegen, nabij de Strijkviertelplas. Samen met het Recreatieschap maken we een directe toegang tot de Strijkviertelplas. Werken, sporten, recreëren, groen en mobiliteit kunnen op deze manier worden gecombineerd en zorgen voor een maximale verweving van het gebied.
We ontwikkelen het terrein op circulaire wijze. Speerpunt is het gebruik van circulaire materialen bij de bouw van de panden en de kavels. Ontwikkelaars en ondernemers werken samen met een gemeentelijk begeleidingsteam aan het ontwerpen en realiseren van innovatieve circulaire panden en stimuleren zo de ontwikkeling van circulair bouwen.
Bij de uitgifte zetten we in op uitgifte van kavelvelden waarop meerdere gebouwen voor meerdere bedrijven komen te staan. Bedrijven delen functies zoals laad- en losstraten, parkeren en erfafscheidingen. Dit leidt tot efficiënt en meervoudig ruimtegebruik en geeft een extra impuls aan circulair ontwikkelen. We geven als gemeente het goede voorbeeld door de openbare ruimte circulair in te richten.

De ontwikkeling van bedrijvenpark heeft consequenties voor de grote modderkruiper. Deze vis komt nu in het gebied voor en is beschermd onder de wet Natuurbescherming. Het combineren van het bedrijvenpark met voldoende ruimte voor een goede biotoop voor de grote modderkruiper blijkt niet mogelijk te zijn. Daarom ontwikkelen we, in overleg met bevoegd gezag (provincie) elders in de stad een goede biotoop die kan leiden tot een duurzame populatie.

De volgende stap in de ontwikkeling van Strijkviertel is het opstellen van het omgevingsplan. De verwachting is dat wij U in de tweede helft van 2022 het omgevingsplan ter vaststelling aanbieden.

Onderdeel van het omgevingsplan is parkeren. Bij de vaststelling van het omgevingsplan zullen wij U voorstellen om Strijkviertel aan te wijzen als maatwerkgebied voor parkeren. Net als bij andere grote werkgebieden buiten de binnenstad, zoals Papendorp, Oudenrijn, Rijnsweerd en Leidsche Rijn Centrum.
Door de uitwerking als bedrijvengebied is het niet logisch meer om uit te gaan van de ‘C2-norm’ voor buitengebied, die nu op deze locatie geldt. De C2 norm is te ruim en leidt tot meer parkeerplekken (ruim 2700) dan er werknemers (circa 1900) en bezoekers zijn. Belangrijk is om een parkeernorm te bepalen die past bij de ligging en de beoogde functie van het bedrijventerrein. Om tot een realistische norm te komen hanteren we als uitgangspunt dat de helft van de werknemers met de auto naar het werk komt. De basis hiervoor is het advies van verkeerskundig adviesbureau Sweco. Dat leidt tot een norm van 0,65 parkeerplaats per 100 m2 bedrijfsruimte. In het ontwerp is veel aandacht voor gezonde mobiliteit door verschillende fiets- en wandelroutes, een goed bereikbare HOV-halte ten noorden van het sportpark en drie OV-haltes in het gebied. Dit biedt een goed alternatief voor de auto. Voor zakelijke ritten is er deelmobiliteit en MaaS.

Met de ondernemers, sportclubs en bewoners in de omgeving van Strijkviertel spraken we twee keer online om hen te informeren over de plannen en te bevragen naar verdere invulling van het ontwerp en programma. Ook zijn er schriftelijke reacties binnengekomen. Als resultaat van de participatie voegen we de volgende onderwerpen toe aan het plan: de wens van ondernemers uit de buurt voor een verzamelgebouw voor (kleine) bedrijven, meedenken over het ontwerp voor de openbare ruimte, monitoren van de parkeerdruk in Rijnvliet en het toevoegen van programma voor meer levendigheid.

Conclusie van de financiële doorrekening is dat het past binnen de programmatische kaders van de grondexploitatie Leidsche Rijn en financieel haalbaar is.

Zodra het omgevingsplan is vastgesteld, kunnen de eerste kavelvelden naar verwachting in 2023 worden uitgegeven.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,



Bedrijvenpark Strijkviertel
Stedenbouwkundig plan

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl/
strijkviertel

Colofon

Projectgroep
Dit Stedenbouwkundig Plan voor Bedrijvenpark Strijkviertel is gemaakt door:

Meta Albers (milieu)
Bas van Bolderen (stedenbouw, De Zwarte Hond)
Johan Boterenbrood (duurzaamheid)
Sybren Bosch (duurzaamheid, Copper8)
Floris Brekelmans (stadsecoloog)
Michiel Buwalda (sport)
Roel Dobbelsteijn (mobiliteit)
Esther Driessen (gebiedscoördinator Leidsche Rijn)
Yvonne de Fiouw (project assistent)
Haye Folkertsma (subsidies)
John de Groot (stedenbouw, Felixx)
Sebastiaan van der Heijden (mobiliteit)
Paul van den Heuvel (uitgifte)
Noor Huitema (duurzaamheid, Copper8)
Anne Jousma (mobiliteit)
Harmen Knoop (stedenbouw)
Pierre Koolen (economische zaken)
John Korssen (realisatie)
Jeroen van der Kruit (planeconomie)
Djordy van Laar (business case, IGG Bouweconomie)
Saskia van Meerkerk (sport)
Renee Midavaine (communicatie)
Pieter Muskens (stedelijk water)
Isaac Nicolaas (planningsadvies)
Jeroen Quee (parkeren, Sweco)
Astrid Renne (economische zaken)
Tamara van der Sloot (jurist)
Rene Snijders (verkeer, Sweco)
Charlie Spork (energie)
Bas van Stratum (projectleider circulair)
Cees Verbokkem (mobiliteit)
Cees van der Vliet (energie)
Gideon Vreeman (stadsecoloog)
Nino de Vries (planeconomie)
Jorn Westhof (realisatie)
Michel Winkelman (evenementen)
Wim de Wolf (groen)
Herre Wynia (archeologie)
Bettina van Santen (cultuurhistorie)
Marin Zegers (duurzaamheid)
Jan Willem van Zeijl (groen en recreatie)

Projectmanagement
Belinda van Woerkom

Opdrachtgever
Ruimte

Grafische realisatie
OntwerpStudioRuimte

Versiedatum
08 juni 2021

Bestuurlijke besluitvorming
Op 8 juni 2021, vastgesteld door B&W

Inhoudsopgave

Samenvatting: Strijk neer in het groen 4
Leeswijzer 6

Hoofdstuk 1 Kaders en ambitie 7
1.1 Bestuurlijke kaders 7
1.2 Programma 10
1.3 Uitgangspunten ontwikkeling 11

Hoofdstuk 2 Stedenbouwkundig ontwerp 14
2.1 Ligging en omgeving 14
2.2 Uitgangspunten ontwerp 16
2.3 Openbare ruimte 21
2.4 Inrichting kavelvelden 41
2.5 Kavelpaspoorten 52

Hoofdstuk 3 Uitwerking circulaire thema's 53
3.1 Inleiding 53
3.2 Speerpunt: circulair bouwen 54
3.3 Uitwerking verkeer 58
3.4 Autoparkeren 62
3.5 Deelmobiliteit en Mobility as a Service (MaaS) 64
3.6 Uitwerking groen en ecologie 66
3.7 Energie 69
3.8 Klimaatadaptatie 71

Hoofdstuk 4 Bodem, civiele techniek en milieu 72
4.1 Bodem: archeologie en cultuurhistorie 72
4.2 Civiele techniek 73
4.3 Milieu 74

Hoofdstuk 5 Flexibiliteit in het vervolg 75
5.1 Uitgiftestrategie 75
5.2 Parkmanagement 78
5.3 Planning 79
5.4 Financiën 81
5.5 Consultatie partijen en omgeving 82

Bijlagen 83
Bijlage 1 Participatie met de omgeving 83
Bijlage 2 Waterparagraaf 83
Bijlage 3 Verkenning energieneutraal Strijkviertel, DWA 83

Samenvatting: Strijk neer in het groen

Prettig werken en verblijven in de nabijheid van de mooie Strijkviertelplas. Dat is wat we voor ogen hebben met de ontwikkeling van Bedrijvenpark Strijkviertel. In Utrecht willen we de groei van de werkgelegenheid mee laten groeien met de groei van het aantal inwoners: werken en wonen in de stad. Bedrijvenpark Strijkviertel wordt een plek voor de stad om te werken, recreëren, sporten, wandelen en fietsen.
Met volop aandacht voor gezond stedelijk leven ontwikkelen we dit terrein op duurzame en circulaire wijze. Utrecht is één van de koplopers in Nederland in de verandering van een lineaire naar een circulaire economie. De bedrijven op Bedrijvenpark Strijkviertel zijn in hun branche koploper op het gebied van duurzaamheid en innovatie. Zij effenen de weg voor bedrijven die in de nabije toekomst hun productie en bedrijfsvoering verduurzamen. Zo bouwen we aan de Utrechtse circulaire economie.



Afbeelding 1: Ontwerpkaart bedrijvenpark Strijkviertel

Prettig verblijven, circulair bouwen en efficiënt ruimtegebruik zijn de uitgangspunten voor de ontwikkeling en het ontwerp:

- Naast het creëren van werkgelegenheid geven we veel aandacht en ruimte aan groen in het gebied. Dat is goed te zien in afbeelding 1, de plankaart met het ontwerp en de omgeving. Het plangebied is omgeven door gemeentelijke hoofdgroenstructuur, een sportpark, woonwijk en recreatieplas. De groene omgeving zetten we door in het plangebied. Dat is mogelijk door het groen vooral in de openbare ruimte te concentreren, zodat iedereen er gebruik van kan maken. De parkachtige openbare ruimte is prettig om in te verblijven. Hoofdelement in het ontwerp is het Balkon in de Strijkviertelplas. Dit geeft directe toegang tot de Strijkviertelplas en biedt ruimte voor recreatie, sport en vertier. Wandel- en fietspaden nodigen uit tot bewegen en bevorderen gezonde mobiliteit. Het bedrijvenpark is ook ’s avonds en in het weekend levendig door een goede mix van bedrijven, tijdelijke initiatieven en kleinschalige vrije tijdsbedrijven. Werken en recreëren in een groene en duurzame omgeving is het motto voor de ontwikkeling van het Bedrijvenpark.

- De integrale duurzame gebiedsontwikkeling van Bedrijvenpark Strijkviertel loopt gelijk op met de algemene verandering van een lineaire naar een circulaire economie. Een economie die bijdraagt aan het welzijn van mens en dier, waarin materialen worden gebruikt en hergebruikt zonder natuurlijke hulpbronnen onnodig uit te putten, de leefomgeving te vervuilen en ecosystemen aan te tasten. Speerpunt in de gebiedsontwikkeling is het circulair bouwen van gebouwen en van de openbare ruimte. Andere duurzame thema’s waar we op inzetten zijn het mobiliteitsconcept, duurzame energievoorziening, groen en ecologie, klimaatadaptatie en het verbinden van leren (Middelbaar Beroeps Onderwijs) en werken.

- In Strijkviertel krijgen veel bestemmingen een plek: werken, sporten, groen, recreëren. Om dat goed te kunnen combineren én een gebied met kwaliteit te creëren, hebben we keuzes gemaakt om de beschikbare ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken. Een belangrijke keus is om ‘groen’ in de openbare ruimte te concentreren, zoals hierboven beschreven. Dat maakt een efficiënte indeling op de bedrijfskavels mogelijk en is er meer ruimte voor werkgelegenheid. De bedrijfskavels geven we uit in kavelvelden, waarop meerdere bedrijven en bedrijfsgebouwen een plek hebben. Dat maakt het mogelijk functies, zoals parkeren en bevoorrading, op de bedrijfskavels te delen. Bedrijvenpark Strijkviertel wordt een terrein voor de stad. De bedrijfskavels bieden vanaf 2023 plek aan ondernemingen die Utrecht en de Utrechtse regio als basis hebben. Een breed scala aan bedrijven kan zich op Strijkviertel vestigen:
  - (duurzame) bouw en energie,
  - laboratoria,
  - ICT,
  - maakbedrijven,
  - startende bedrijven, jonge bedrijven die groeien (scale ups),
  - duurzame en emissieloze stadsdistributie voor de stad Utrecht,
  - creatieve bedrijven,
  - kleinschalige vrije tijdsbedrijven.

Aan deze marktgroepen is in de stad nu en in de toekomst grote behoefte. De bedrijven zijn arbeidsintensief en zorgen in totaal voor zo’n 1.900 arbeidsplaatsen voor werknemers die in Utrecht en omgeving wonen en zo dicht bij huis kunnen werken. Het accent ligt op werkgelegenheid op MBO-niveau (Middelbaar Beroeps Onderwijs). Het zijn bedrijven die maximaal zo’n 5.000 m² vloeroppervlak nodig hebben. Daarnaast bieden we ruimte voor enkele bedrijfsverzamelgebouwen voor startende en/of kleinere bedrijven.

Bij Sportpark Rijnvliet komen er twee sportvelden bij. Dat maakt deel uit van het programma.

Totdat de kavels worden uitgegeven geven we ondernemers en andere initiatiefnemers de kans om met tijdelijke initiatieven enkele kavels van het terrein al te gebruiken. Dit draagt bij aan de duurzame ambities en aan de levendigheid voor de omgeving.

Voor onderwijs biedt Bedrijvenpark Strijkviertel een grote kans om studenten op te leiden in de circulaire wijze van ontwerpen en produceren. Studenten van MBO-scholen in Utrecht werken daarom al vanaf de ontwerpfase mee aan de ontwikkeling van het bedrijvenpark. De ambitie is dat studenten werkervaring opdoen bij de bedrijven op Strijkviertel die tevens leerbedrijf zijn. Ook verkennen we de mogelijkheden voor ‘pop up’-onderwijs, met een (tijdelijke) vestiging van MBO op het Bedrijvenpark.

Kortom, bedrijvenpark Strijkviertel wordt een bijzonder bedrijvenpark, door:

- de levendigheid in en buiten werktijd door een goede mix van bedrijven, recreatie en sport
- de bijzondere invulling van het gebied door meerlaagse gebouwen, meerdere maaivelden en stedelijke uitstraling
- het vele groen en water in het bedrijvenpark
- de recreatiemogelijkheden
- de circulaire ontwikkeling van het gebied
- samenwerken tussen partijen die gebruik maken van het terrein

Dit stedenbouwkundig plan bevat de uitgangspunten en kaders voor de ontwikkeling van Bedrijvenpark Strijkviertel.

Leeswijzer

Het Stedenbouwkundig Plan bestaat uit 5 hoofdstukken:

- In hoofdstuk 1 worden de stedelijke kaders beschreven, de bestemmingen voor het bedrijvenpark en de uitgangspunten voor de ontwikkeling.
- In hoofdstuk 2 wordt ingegaan het ontwerp van de openbare ruimte en de kavelvelden.
- Onderwerp van hoofdstuk 3 is de uitwerking van de circulaire thema's: circulair bouwen, mobiliteit, groen en ecologie, energie en klimaatadaptatie.
- In hoofdstuk 4 komen bodem, civiele techniek en milieu aan de orde.
- In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de uitgiftestrategie, parkmanagement, planning, financiën en consultatie en participatie.

Hoofdstuk 1 Kaders en ambitie

1.1 Bestuurlijke kaders

De Ruimtelijke Strategie 2040 (RSU) beschrijft de gemeentelijke integrale ruimtelijke visie op hoe de snelle groei van de stad vorm krijgt. De Strategie wordt in 2021 door de raad vastgesteld. Het geeft de kaders voor de planontwikkeling van Bedrijvenpark Strijkviertel. In deze paragraaf beschrijven we eerst de stedelijke kaders voor het economisch beleid. Daarna volgt een beknopte beschrijving van de andere onderwerpen. Hierbij besteden we specifiek aandacht aan de circulaire ambities van de gemeente Utrecht.

Kaders voor werkgelegenheid en ontwikkeling bedrijfskavels

Utrecht kenmerkt zich door een zeer aantrekkelijke woon- en werkomgeving en centrale ligging. Het is één van de snelst groeiende steden van het land. In 2040 telt Utrecht naar verwachting meer dan 450.000 inwoners. Dat zijn er 90.000 meer dan de 360.000 die de stad begin 2021 telt.
De ambitie van de gemeente Utrecht is dat de werkgelegenheid meegroeit met het toenemende aantal inwoners. Rond 2040 zijn ruim 70.000 banen nodig om dit waar te maken, waarvan 13.000 op bedrijventerreinen. Bovenop de bestaande capaciteit en plannen in de stad (waaronder Strijkviertel), is er behoefte aan 74 hectare bedrijventerrein tot 2040. Door verdichting op bestaande terreinen, focus op arbeidsintensieve bedrijven in Strijkviertel en functiemenging in de wijken kan hier deels in worden voorzien. Maar zowel in de stad als in de regio is een tekort aan werklocaties.

Dit betekent dat we scherpe keuzes maken voor de bestaande werklocaties en zeker als het gaat om nieuwe. We hanteren in de stad de volgende principes:

- bedrijfsontwikkeling op knooppunten èn door verdichten;
- functiemenging (bijvoorbeeld werken en leren, wonen en werken)
- focus op bedrijvigheid die met de stad is verbonden (bijvoorbeeld door werknemers die in de stad en omgeving wonen)
- focus op bedrijfssectoren die aansluiten bij gezond stedelijk leven voor iedereen: gezondheid, bouw- en energietransitie, maakbedrijven, ict, onderwijs
- veel werkgelegenheid per hectare

Grote vraag naar bedrijfslocaties

In de stad Utrecht is de afgelopen jaren gemiddeld 1,5 tot 2 ha per jaar aan bedrijfskavels uitgegeven. Die zijn uitgegeven op de terreinen De Wetering en Haarrijn. Inmiddels zijn deze terreinen vrijwel geheel gerealiseerd. Naast nieuw uit te geven kavels is er ook aanbod door herontwikkeling op bestaande kavels, zoals op Lage Weide en Werkspoorkwartier. In de vraag naar grotere bedrijfskavels (van minstens één hectare) kunnen we als gemeente (en in de regio) niet meer voorzien. Met name voor het midden- en kleinbedrijf (MKB), met een ruimtebehoefte van 1.000 m² tot 5.000 m² bruto oppervlak, is het belangrijk dat er nieuwe bedrijfskavels beschikbaar komen. Zij worden steeds meer verdrongen door grote (logistieke) bedrijven als gevolg van stijgende grond- en huurprijzen. Start- en scale-ups, creatieve bedrijven en maakindustrie wil de gemeente behouden op de bedrijventerreinen en daarvoor de juiste ruimte op de juiste plek blijven bieden. Bedrijvenpark Strijkviertel is voorlopig de laatste grote locatie in Utrecht waar bedrijfskavels worden uitgegeven.

Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 – ‘Utrecht Dichtbij’

Naast een grote behoefte aan arbeidsplaatsen is er, door snelle groei van Utrecht, behoefte aan ruim 60.000 woningen, aan meer groen en aan meer maatschappelijke voorzieningen. De groei leidt verder tot ingrijpende maatregelen op het gebied van verkeer en bijbehorende infrastructuur.

De compacte stad die Utrecht is, ontwikkelt zich onder het motto ‘gezond stedelijk leven in een tien-minuten stad’. Wonen, werken, voorzieningen en groen liggen dicht bij elkaar zodat bewoners er gemakkelijk en snel gebruik van kunnen maken.

De gemeente wil dat het autoverkeer niet verder groeit. Utrechters zullen in 2040 veel vaker te voet gaan, of de fiets of openbaar vervoer gebruiken om op hun bestemming te komen. Dit zijn gezonde en, in vergelijking met de auto, ruimte-efficiënte vervoerwijzen. Ook het aanbod aan deelmobiliteit neemt toe, in combinatie met Mobility as a Service (MaaS).

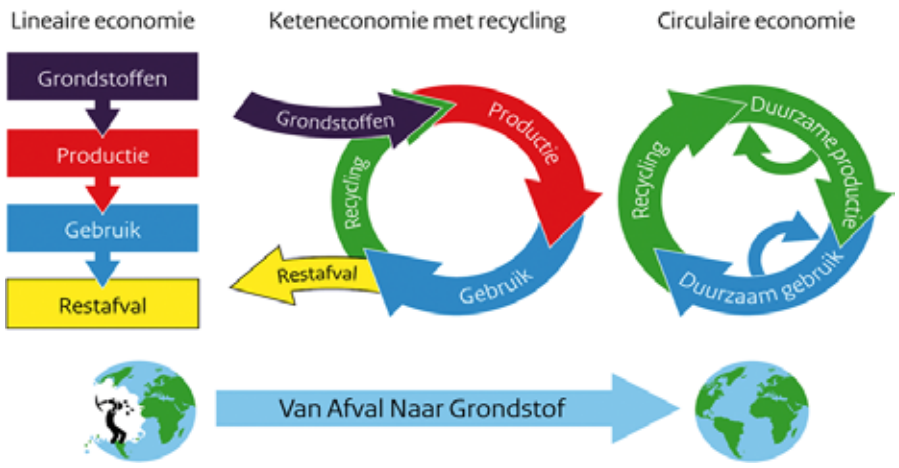
De openbare ruimte verandert van een ruimte om te verplaatsen naar een ruimte om ook te verblijven, te ontmoeten en dingen te ondernemen. Met name rond de knooppunten zal dit ontstaan. De gemeente investeert daarom in een nieuw OV-netwerk: het Wiel met spaken (OV-ring). Met deze schaalsprong in het OV worden verschillende gebieden in de stad direct met elkaar verbonden via hoogwaardig openbaar vervoer. Een reis via Utrecht Centraal is niet meer noodzakelijk.
Een fijnmazig netwerk van hoofdfietsroutes verbindt de knooppunten met de wijken in de stad en de omliggende regio. De routes vormen samen met stallingsmogelijkheden een fietsnetwerk. Zo is fietsen een gezonde en aantrekkelijke wijze van verplaatsen voor afstanden tot 15 kilometer.
Ook voor de wandelaars is er een fijnmazig netwerk van groene paden en aantrekkelijke routes.
Er komt meer groen en recreatie in de openbare ruimte in de buurt, zoals een park om in te sporten of speelpleinen in de buurt. De gemeente vraagt ook aan de partijen in de stad (bewoners, corporaties, marktpartijen, beleggers, bedrijven) om hun eigendom te vergroenen en zo bij te dragen aan de ambities op het gebied van biodiversiteit en klimaatadaptatie.

Om de opgaven in beeld te brengen is de Utrechts barcode ontwikkeld. De ruimte voor alle functies die de stad nodig heeft zijn verwerkt in de barcode. Het ruimtebeslag van de functies en voorzieningen is in onderlinge verhouding gezet. De barcode wordt op wijkniveau ingezet om het ruimtebeslag van de ontwikkel- en verdichtingsopgave concreet uit te werken. Door functies te combineren is er minder ruimte nodig en blijft de stad compact. Ook bevordert het de kwaliteit van een gebied door een goede kruisbestuiving van verschillende functies.

Circulaire ontwikkelingen

Net als veel andere nationale economieën verandert ook de Nederlandse economie van een lineaire naar een circulaire economie. De circulaire economie is een nieuw economisch model om in menselijke behoeften te voorzien en middelen eerlijk te verdelen zonder de werking van de biosfeer te ondermijnen of de grenzen van de planeet te overschrijden. Een economie waarin er geen afval meer is, door het sluiten van de cyclus van grondstof, productie, gebruik en hergebruik.
De gemeente Utrecht streeft ernaar om in 2030 een 50% circulaire economie te hebben en om in 2050 volledig circulair te zijn. De circulaire economie is in motie 2016/252 gedefinieerd als: “een economisch en industrieel systeem dat de herbruikbaarheid van producten en grondstoffen en het herstellend vermogen van natuurlijke hulpbronnen als uitgangspunt neemt en waardevernietiging in het totale systeem minimaliseert en waardecreatie in iedere schakel van het systeem nastreeft”.

Binnen de circulaire economie neemt circulair bouwen een belangrijke plek in. De bouwsector is verantwoordelijk voor circa 40% van het afval in Nederland. Toegespitst op de bouw, en daarmee de ontwikkeling van Strijkviertel, hanteren we de definitie van circulair bouwen van het landelijk platform CB'23: 'Circulair bouwen betekent het ontwikkelen, gebruiken en hergebruiken van gebouwen, gebieden en infrastructuur, zonder natuurlijke hulpbronnen onnodig uit te putten, de leefomgeving te vervuilen en ecosystemen aan te tasten. Bouwen op een wijze die economisch verantwoord is en bijdraagt aan het welzijn van mens en dier. Hier en daar, nu en later.' Deze definitie betekent dat er, naast de materialencomponent, vanzelfsprekend ook rekening wordt gehouden met andere natuurlijke hulpbronnen zoals energie en water in circulaire bouwprojecten.



Afbeelding 2: De verandering van lineaire naar circulaire economie

1.2 Programma

Bedrijvenpark Strijkviertel heeft zo'n 20 hectare aan kavels voor bedrijven, waarvan 18,3 hectares door de gemeente wordt uitgegeven. De overige bijna 2 hectares zijn 2 kavels in particulier eigendom, waarvan 1 kavel is bebouwd. Het eerste kavelveld geven we in 2023 uit. Het laatste kavelveld zal naar verwachting rond 2035 zijn uitgegeven. Utrecht heeft de ambitie om in 2030 een 50% circulaire economie te hebben, Het ligt voor de hand dat deze ondernemingen ook bijdragen aan de circulaire ontwikkeling van Bedrijvenpark Strijkviertel. Het programma voor Strijkviertel sluit aan bij duurzame werkgelegenheid met een goed toekomstperspectief. Voor Bedrijvenpark Strijkviertel zetten we, binnen deze marktgroepen, in op bedrijven in de volgende sectoren:

- (duurzame) bouw- en energie bedrijven
- kleinschalige, duurzame stadsdistributie voor het emissieloos bevoorraden van de stad Utrecht
- ICT
- laboratoria
- maakbedrijven
- startende bedrijven (start ups)
- jonge bedrijven die groeien en meer ruimte nodig hebben (scale-ups)
- creatieve bedrijven (bijv. industrieel ontwerpers, reclamebureaus, architectenbureaus, fotografie, gaming, toegepaste kunsten)
- kleinschalige vrije tijdsbedrijven (leisure): vanuit de buurt is er behoefte aan kleinschalige vrije tijdsbedrijven zoals horeca, sport en kleinschalige verkoop in combinatie met ambachtelijke productie (uitgezonderd food en kleding).
- voor omwonende ondernemers bieden we ruimte in een bedrijfsverzamelgebouw voor maatschappelijke zorg of beperkte publieke dienstverlening.

Gezien de grootschaligheid en verkeersaantrekkende werking sluiten we tuincentra, bouwmarkten en detailhandel op woongebied uit.
We maken keuzes in de kenmerken van de bedrijven:

- Midden- en kleinbedrijf ,
- Arbeidsintensieve bedrijven
- Focus op werkgelegenheid op MBO-niveau .
- Werknemers komen uit gemeente en regio.
- Koplopers op het gebied van duurzaamheid en innovatie in hun branche. Zij zijn de pioniers voor bedrijven die in de nabije toekomst hun productie en bedrijfsvoering verduurzamen.
- De bedrijven die tot maximaal 5.000 m2 vloeroppervlak nodig hebben. We maken een uitzondering voor kleinschalige en duurzame stadsdistributie met een lokale functie. Hiervoor is één kavelveld van zo'n 1,5 hectare beschikbaar.
- De maximale milieucategorie is 3.1.

Tot de kavels worden uitgegeven krijgen ondernemers en andere initiatiefnemers de kans om met tijdelijke initiatieven het terrein al te gebruiken.

Vanuit de groei van de stad is er behoefte aan extra sportcapaciteit. Daarom bevat het programma, naast ruimte voor bedrijven, ook de uitbreiding van sportpark Rijnvliet met twee sportvelden. Inpassing van een derde sportveld bij sportpark Rijnvliet is in onderzoek.

Samenwerking tussen onderwijs en bedrijven is ook een speerpunt van de gemeente. Uit een eerste verkenning tussen gemeente en drie MBO's (ROC Midden Nederland, Nimeto en Wellant College) blijkt dat er goede kansen zijn om op Strijkviertel werk en onderwijs te combineren. Studenten kunnen een betekenisvolle bijdragen leveren aan het project, zoals bij het ontwerp van de openbare ruimte. In deze fase zijn studenten van de beroepsopleidende leerweg (BOL), projectmatig inzetbaar onder begeleiding van een docent en een opdrachtgever.

Met het MBO verkennen we de mogelijkheden voor ‘pop up’-onderwijs. Met een (tijdelijke) vestiging is MBO-onderwijs dicht bij interessante bedrijven op Strijkviertel en Oudenrijn. De verwachting is dat als bedrijven zich vestigen op Strijkviertel, ook studenten die een beroepsbegeleidende leerweg volgen (BBL: combinatie van werken en 1 dag per week naar school), daar werkervaring opdoen.

Met deze brede mix van bedrijven, onderwijs en tijdelijke initiatieven dragen we bij aan de levendigheid op het terrein in en buiten werktijd. En ontstaan er kansen voor de uitwisseling en samenwerking tussen bedrijven.

1.3 Uitgangspunten ontwikkeling

Het doel van de ontwikkeling van Bedrijvenpark Strijkviertel is bijdragen aan de groei van de werkgelegenheid in de stad, zoals beschreven in paragraaf 1.1. Het creëren van veel banen is de basis voor de wijze waarop we het Bedrijvenpark ontwikkelen.
Alle keuzes die we maken in het plan zijn te herleiden naar de volgende uitgangspunten:
1- Prettig verblijven
2- Efficiënt ruimtegebruik
3-Circulaire ontwikkeling van gebied en gebouwen



Afbeelding 3: Doel en uitgangspunten voor de ontwikkeling van bedrijvenpark Strijkviertel

Ad 1 - Prettig verblijven

Naast het scheppen van werkgelegenheid, is het belangrijk dat Strijkviertel een prettige omgeving is voor werkenden, sporters, recreanten, en omwonenden. Dat doen we door de Strijkviertelplas en de groene omgeving te verbinden met een groene openbare ruimte in het plangebied. De openbare ruimte is robuust, omvangrijk en vormt de drager van het ontwerp. Bedrijfsgebouwen staan niet op zichzelf maar dragen ook bij een prettig verblijf in de openbare ruimte.

Met een goede mix van bedrijven, tijdelijke initiatieven, onderwijs en sport is het bedrijvenpark een levendige plek op elke dag van de week.
Het uitgangspunt prettig verblijven is onlosmakelijk verbonden met de andere principes efficiënt ruimtegebruik en circulair bouwen. Het geheel zorgt voor kwaliteit en geeft identiteit aan het gebied.

Ad 2 - Efficiënt ruimtegebruik

Vanwege de schaarste aan bedrijfskavels in stad en regio zijn we zuinig op de beschikbare ruimte, ook op Strijkviertel. We hebben onderzoek gedaan naar ruimtegebruik op een bestaand bedrijventerrein. Het blijkt dat er tot 25% ruimte te besparen is door erfafscheidingen, parkeerplaatsen, groen en laad-en losstraten slim in te delen en te delen met meerdere gebruikers.

Meerdere bedrijven op kavelvelden
Vanuit het oogpunt van efficiënt ruimtegebruik ontwikkelen we kavelvelden in plaats van individuele kavels. Elk kavelveld biedt ruimte aan meerdere ondernemingen die gezamenlijk gebruik maken van onder andere een laad- en losstraat, parkeerplaatsen, en erfafscheidingen.
De schaal van de bedrijfskavels en van de gebouwen is groter dan gebruikelijk. De gebouwen worden meerlaags en huisvesten meerdere ondernemingen. Het uitgeefbaar gebied is onderverdeeld in veertien kavelvelden. De kavelvelden lopen in oppervlakte uiteen van bijna 1 hectare tot 3 hectare. Het accent ligt op kavelvelden van 1,5 hectare. Je deelt functies met andere bedrijven, zoekt elkaar op en maakt gebruik van elkaars kennis en kunde. Zo werk je in je eigen visitekaartje.

Andere uitgiftestrategie dan gebruikelijk
We geven kavelvelden uit aan projectontwikkelaars. Ook is het mogelijk dat individuele ondernemers zich verenigen en gezamenlijk een kavelveld ontwikkelen. Vergelijkbaar met collectief particulier opdrachtgeverschap in de woningbouw. Door dat direct vanaf de start te doen wordt een circulaire kavelontwikkeling haalbaar en betaalbaar.

Als gemeente geven we het goede voorbeeld door de openbare ruimte circulair te ontwerpen en te realiseren. Door meteen na het bouwrijp het groen en water in te richten, krijgt de openbare ruimte de kans zich te ontwikkelen en te groeien.
We prikkelen ondernemers om daarop aan te sluiten met een duurzaam gebouw en kavelveld.

Ad 3 - Circulaire ontwikkeling van gebied en gebouwen
Met de ontwikkeling van Bedrijvenpark Strijkviertel dragen we bij aan de grote duurzaamheidsopgaven in de verandering naar een circulaire economie. Circulaire gebiedsontwikkeling is een breed begrip. We hebben het daarom uiteengelegd in een aantal concrete thema's. Dat zijn:

- Ontwerpen met en gebruik maken van circulaire materialen
- Mobiliteitsconcept: waarin het accent ligt op fietsen, wandelen en openbaar vervoer
- Gebruik van duurzame energie, zoveel mogelijk opgewekt in het gebied
- Robuuste groene openbare ruimte waarin de natuurwaarden in de omgeving worden uitgebreid en versterkt
- Het ontwerp is klimaatadaptatief. Wateroverlast door hevige buien wordt opgevangen in het gebied, droogte wordt voorkomen en groen zorgt voor het tegengaan van hittestress
- Verbinden van leren en werken, met het accent op MBO-onderwijs.

Speerpunt is het ontwerp en gebruik van circulaire materialen van gebouwen en openbare ruimte. Dat doen we door keuzes die we maken te baseren op de volgende circulaire principes:

Ingaande materialenstroom
Ontwikkelaars, aannemers, gebruikers èn gemeente kiezen voor een lange termijnperspectief. Bouwmaterialen hebben een zo laag mogelijke milieu-impact van de materialen en installaties en worden meerdere keren gebruikt. Dit doen we door ontwerp en materiaalgebruik met elkaar te combineren en uit te gaan van hernieuwbare materialen (ook wel biobased genoemd), hergebruikte materialen en hoogwaardig herbruikbare materialen. Hierdoor ontstaat een minimaal primair grondstofverbruik.

Aanpasbaarheid in de gebruiksfase
Door zo te ontwerpen dat het gebouw makkelijk aangepast kan worden, wordt de milieubelasting van de aanpassingen verlaagd en de levensduur van het gebouw verlengd. Dit kan bijvoorbeeld door ruimtelijke indeelbaarheid te vergroten, overmaats te ontwerpen, en voor een andere toekomstige gebruiksfunctie te ontwerpen. Makkelijk bereikbare installaties zijn belangrijk.

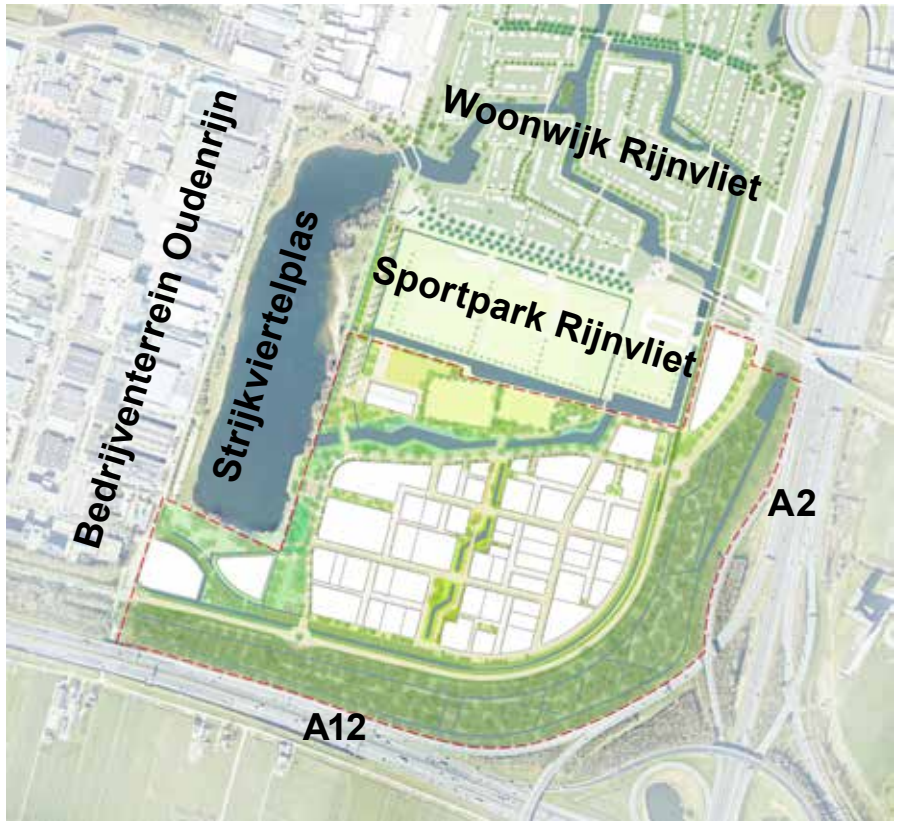
Herbruikbaarheid na gebruiksfase
Aan het einde van de gebruiksfase wordt het gebouw gedemonteerd en de vrijgekomen materialen/constructies worden ter beschikking gesteld voor een nieuw bouwproject. Om dit mogelijk te maken is het ten eerste van belang dat het gebouw zo demontabel mogelijk wordt ontworpen en vrijkomende materialen herbruikbaar zijn. Verder is het van belang dat de materialen in het gebouw opgeslagen zijn in een materialenpaspoort. Dit omdat zonder kennis van de opgeslagen materialen in het gebouw de waarde ervan verloren gaat.
De basis voor de business case is de Total Cost of Ownership, waarin naast de kosten voor productie en gebruik, ook de bijbehorende milieukosten en opbrengsten voor hergebruik worden meegerekend.

Hét circulaire speerpunt binnen de ontwikkeling van Bedrijvenpark Strijkviertel is de circulaire bouw van de kavels en openbare ruimte. Nu, anno 2021, is dat nog experimenteel; een volledig circulair gebouw bestaat nog niet. Hetzelfde geldt voor de openbare ruimte. De komende jaren zal dat gebruikelijker en daarmee meer bereikbaar worden.
De ontwikkeling van Bedrijvenpark Strijkviertel loopt in de tijd én in ontwikkelstrategie gelijk op met de omvorming naar een circulaire economie in de stad en het land. De eerste uitgifte van een kavelveld toont de ambities, ook voor volgende uitgiftes. Het is daarom belangrijk om vanaf de eerste uitgifte veel aandacht te besteden aan het toepassen van de circulaire principes. Dat doen we door vroeg in het proces samen met marktpartijen te ontwerpen en te rekenen.

Hoofdstuk 2 Stedenbouwkundig ontwerp

In dit hoofdstuk staat het ontwerp centraal. We beschrijven welke keuzes er zijn gemaakt in het ontwerp voor de openbare ruimte en de kavelvelden. En tonen in kaarten en profielen hoe dat er uit ziet.

- Paragraaf 2.1 beschrijft de ligging van het plangebied en de directe omgeving.
- Paragraaf 2.2 beschrijft de uitwerking van de uitgangspunten in het ontwerp.
- Onderwerp van paragraaf 2.3 is het ontwerp van de openbare ruimte.
- Vervolgens worden in paragraaf 2.4 de inrichtingsprincipes voor de kavelvelden beschreven.
- Paragraaf 2.5 beschrijft doel en opzet van het kavelpaspoort.



Afbeelding 4: Plangebied met directe omgeving

2.1 Ligging en omgeving

Ligging

De ligging van bedrijvenpark Strijkviertel is uitstekend. Enerzijds ligt het bij knooppunt Oudenrijn, waar de belangrijkste Nederlandse routes in noord-zuid en oost-west richting elkaar kruisen. Op- en afritten van en naar de A12 en de A2 liggen op minder dan 2 km vanaf de locatie. Anderzijds is het bedrijvenpark goed aangesloten op het lokale wegennet.

Strijkviertel is gelegen in de Centrale Zone van Leidsche Rijn, dat Leidsche Rijn verbindt met andere delen van de stad.
In afbeelding 4 is het ontwerp voor het bedrijvenpark ingepast in een luchtfoto van de directe omgeving. In het westen grenst het Bedrijvenpark aan de recreatieplas Strijkviertel. In het noorden aan sportpark Rijnvliet en in het oosten en zuiden aan de C.H. Letschertweg (N198), verder genoemd Letschertweg. Het plangebied wordt geheel omgeven door de gemeentelijke hoofdgroenstructuur, van het bosplantsoen langs de snelwegen, via het sportpark naar de Strijkviertelplas.

Elk naastgelegen gebied lichten we kort toe.

Strijkviertelplas
De Strijkviertelplas en directe omgeving zijn in bezit van Recreatieschap Stichtse Groenlanden. De plas is ontstaan door zandwinning voor de aanleg van knooppunt Oudenrijn. Sinds de jaren tachtig heeft de Strijkviertelplas een recreatieve functie. De plas is 16 hectare groot en is geschikt voor zwemmen, surfen en vissen. De plas staat niet in verbinding met andere watergangen.
Om het water is een strand en ligweide. Een fiets- met wandelpad loopt rondom het water. De plas trekt inwoners uit de wijde omgeving. Het strand aan de oostkant is 2 keer per jaar festivalterrein voor de festivals Lief en Verknipt. Aan de noordoever komt een horecagelegenheid, WOOD. Er komt een caférestaurant, een vergaderruimte, een speelbos, een ligweide en parkeergelegenheid. Het gebied heeft veel landschappelijke kwaliteit. Samen met het recreatieschap maken we een directe toegang aan de westzijde van Bedrijvenpark Strijkviertel naar de Strijkviertelplas.

Sportpark Rijnvliet
Het sportpark is aangelegd in 2010. De gebruikers van het sportpark zijn de Utrechtse Rugbyclub (URC), voetbalvereniging Nieuw Utrecht, hockeyclub Rijnvliet en tennisvereniging PVDV. De toegang tot de clubs is via de toegangsweg Sportpark Rijnvliet, direct gelegen naast de HOV-baan. Rijvereniging Voornruiters ligt zuidwestelijk van het sportpark.

Woonwijk Rijnvliet
In de woonwijk Rijnvliet komen circa 1.100 woningen. Het is een wijk met veel groen en water. Basisonderwijs, kinderopvang en buitenschoolse opvang zijn onderdeel van de woonwijk. De eerste woningen zijn opgeleverd; de verwachting is dat de gehele woonwijk in 2024 klaar is.

Eén van de 3 ontsluitingswegen van Rijnvliet loopt het plangebied van Strijkviertel in, noordzuid parallel aan de Stadsbaan en komt uit op de Letschertweg. Deze aansluiting is onderdeel van het ontwerp van Strijkviertel.

Bedrijventerrein Oudenrijn
Aan de westkant van de Strijkviertelplas ligt bedrijventerrein Oudenrijn. Het is ongeveer 75 hectare groot. Bedrijven uit de sectoren handel, transport en industrie zijn hier gevestigd. Aan zuidzijde, langs de Letschertweg staan vrijstaande kantoren.

In Oudenrijn mogen zich bedrijven vestigen tot en met milieucategorie 4. Er zijn nog enkele kavels beschikbaar.

Hoogspanningslijn
Door het plangebied loopt een hoogspanningsverbinding. Deze verbinding is in 2021 ondergronds gebracht, vanaf Rijnvliet tot aan de huidige mast in de zuidwesthoek van het plangebied. Vanaf deze mast gaat het tracé verder zuidwaarts over de A12 naar Rijnenbrug.
De ondergrondse verbinding zorgt voor een aantal beperkingen. Zo mag boven het tracé niet worden gebouwd

Afbeelding 5: Ontwerp groene elementen van bedrijvenpark Strijkviertel

2.2 Uitgangspunten ontwerp

Het stedenbouwkundig ontwerp is een uitwerking van de principes die voor de gehele ontwikkeling gelden: efficiënt ruimtegebruik, prettig verblijven en circulair ontwikkelen. Vanuit deze principes is de hoofdopzet voor het ontwerp afgeleid. Het ontwerp voor het bedrijvenpark kent de volgende hoofdopzet:

1. De wegenstructuur geeft richting aan de verkaveling. Het terrein is goed ontsloten voor alle vormen van vervoer.
2. Het bedrijvenpark is een binnenstedelijke ontwikkeling waarvoor een goede inpassing nodig is. De openbare ruimte sluit aan op en is verbonden met de groene omgeving.
3. Het bestaat uit verschillende kavelvelden waar een mix van bedrijvigheid aanwezig is. Hier is ruimte voor ondernemen op de kavelvelden.

In afbeelding 5 is het ontwerp van de groene elementen weergegeven. De groene openbare ruimte ligt aan de randen van het gebied met een extra accent door het midden.



Afbeelding 6:
Hoofdstructuur van de wegen in het ontwerp

Elk onderdeel van de hoofdopzet lichten we toe.

1. Goed ontsloten voor alle manieren van vervoer

Een goede bereikbaarheid is cruciaal voor bedrijven. Dit geldt uiteraard voor gemotoriseerd vervoer (transport), voor fiets en openbaar vervoer. Het bedrijvenpark sluit aan op de Letschertweg voor het autoverkeer. Om een goede doorstroming te garanderen blijft de huidige Letschertweg intact. Er worden geen bedrijven op aangesloten. Via twee rotondes is het bedrijvenpark bereikbaar: een herkenbare ingang van het terrein vanuit het oosten en het westen. Een nieuwe verbindingsweg tussen deze rotondes markeert de noord- en westgrens van de bedrijfsbebouwing. We leggen deze weg langs de noordkant van het terrein, zodat het terrein een duidelijke voorkant heeft naar de omgeving. Vanaf deze weg zijn ook alle binnenstraten op het terrein te benaderen en is er een directe verbinding naar Rijnvliet. Langs de Letschertweg komt een parallelweg die de oost- en zuidgrens van het terrein vormt. Zo wordt het terrein omsloten door een ruime hoofdstructuur. In figuur 6 is de wegenstructuur schematisch weergegeven op de ontwerpkaart.



Afbeelding 7: Verbinding van het groen in het plangebied met het groen in de omgeving

Minstens zo belangrijk is de bereikbaarheid voor de fiets en het openbaar vervoer. Het ontwerp maakt hier ruimte voor en biedt ‘gezonde mobiliteit’ voor de werknemers en bezoekers. In het ontwerp is een hoofdfietsfietsroute door het terrein opgenomen die de locatie met de rest van de stad verbindt. Het centraal station ligt op 4 km afstand. De route loopt mooi en vrij liggend langs de noordzijde van het terrein. Midden door het terrein is ook een vrij liggend fietspad opgenomen in een groene verbindingszone (Groene Scheg), op korte afstand van de kavelvelden. Daarmee zijn alle bedrijven met de fiets goed ontsloten via een prettige route.
De HOV-baan (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) loopt langs het plangebied, met een halte bij de toegangsweg voor voetgangers en fietsers. Het bedrijvenpark krijgt ook drie eigen bushaltes. De ligging van de weg en de route van de bus hierover is centraal over het bedrijvenpark. In paragraaf 3.3 is het mobiliteitsconcept verder uitgewerkt.

2. Verbonden met de omgeving door een groene (werk)omgeving: een levendig parkgebied

De omgeving van het plangebied heeft veel groene kwaliteiten, zoals de Strijkviertelplas met een parkzone en de bosrand langs de A12. Ook het stedelijk gebied ligt in de directe nabijheid. Het plangebied is een binnenstedelijke locatie en dat brengt een opgave mee voor het ontwerp: het aansluiten op de bestaande stad. De robuuste en groene openbare ruimte zorgt daarvoor. Het vormt de ruggengraat van het ontwerp. We richten het gebied zo in dat de aanwezige kwaliteiten benut worden èn gelijktijdig voegen we groene plekken in de openbare ruimte toe om dit te versterken. Daarom is in het ontwerp gekozen voor het bundelen van de benodigde groene ruimte aan de randen van het gebied, waar het aansluit op de bestaande groene gebieden. Hiermee kunnen we deze gebieden koppelen en vergroten. Ook biedt het de gelegenheid voor nieuwe fiets- en wandelroutes. Het combineren van groen en blauw versterkt daarbij de biodiversiteit en bevordert de belevingskwaliteit. In figuur 7 is het groen schematisch weergegeven.



Bij elkaar geeft dit een robuuste openbare ruimte die nog lang mee gaat. Het doel is niet alleen om de recreatiemogelijkheden te vergroten, maar ook om het hele gebied tot een levendig (bedrijven)park om te vormen. Kortom, een prettige plek om te verblijven. Aan de ‘binnenkant’ van het bedrijventerrein, buiten de hoofdstructuur van de groene openbare ruimte, is er plek voor een diversiteit aan bedrijvigheid.

In de hoofdstructuur van het plan onderscheiden we de volgende landschappelijke zones:

Sportzone en Strijkviertelplaszone
Langs de noord- en westzijde van het bedrijvenpark grenst het terrein aan de Strijkviertelplas en aan het sportpark. We kiezen voor een geleidelijke overgang van deze gebieden naar de gebouwen van het bedrijvenpark. In deze overgang is de uitbreiding van het sportpark ingepast. Een brede straat met een groenzone ligt tussen het bestaande groen en de nieuwe bebouwing. Door een groot gedeelte van de groene openbare ruimte te concentreren aan de zijde van de Strijkviertelplas wordt ook de plas zelf onderdeel van de openbare ruimte en de beleving van de gebruikers van het bedrijvenpark. De voorkanten van de gebouwen zijn op deze groenblauwe zone gericht. In de gebouwen is ook ‘leisure’ mogelijk: functies gericht op bijvoorbeeld sport en recreatie. Bij elkaar ontstaat zo een levendige openbare ruimte en overgang naar sport en recreatie. Het ‘balkon’ is het centrale ontmoetingspunt: een multifunctionele openbare ruimte. De wegen zijn zo georiënteerd dat er altijd zicht is op de hoofdstructuur.

Letschertwegzone
Aan de zuid- en westzijde grenst het bedrijvenpark aan de groene zone langs de A12. Hier liggen nog oude structuren, zoals Oudenrijnsepad met de eiken aan weerszijden en de waterverbinding langs de Letschertweg. Deze elementen blijven behouden en dragen bij aan de groene kwaliteiten. Ook hier presenteren de voorgevels van de bedrijfsgebouwen zich naar deze openbare ruimte.

Groene Scheg
Tenslotte is er centraal door het bedrijvenpark een groene zone die verbinding maakt met het groen aan de noord- en westzijde: de Groene Scheg. Hier komen landschap en bedrijvigheid op een aantal knooppunten samen waardoor bijzondere zichtlijnen ontstaan. De Groene Scheg breekt de lengte van de straten op in aangename straatlengtes van maximaal 250 meter. Het is een belangrijke schakel in de verbindingen voor de fietser en voetganger richting de hoofdfietsfietsroute en bushaltes. Vanuit de binnenstraten is altijd zicht op het groen. Zo ontstaat een natuurlijke oriëntatie en een sterke relatie met de openbare ruimte.

3. Ruimte voor ondernemen op de kavelvelden

Binnen de hoofdstructuur ligt het kerngebied met daarin tien kavelvelden. Buiten het kerngebied zijn nog vier kavelvelden aanwezig. Er is veel ruimte voor ondernemen. We leggen ook de uitdaging neer om de bedrijvigheid zo efficiënt mogelijk te organiseren. Om ruimte te maken voor werkgelegenheid is het uitgangspunt dat op elk kavelveld meerdere bedrijven zijn gevestigd en functies delen. Dat kan gaan om het delen van ruimte voor het laden en lossen, en parkeerruimte. Maar ook meerdere bedrijven in hetzelfde pand dragen bij aan een hoge dichtheid van arbeidsplaatsen en een levendig terrein waar op verschillende momenten van de dag reuring is.

Dat vraagt om een integraal ontwerp van deze kavelvelden, ook in samenhang met de openbare ruimte. De belangrijkste uitgangspunten daarbij zijn:

- Alle kavelvelden liggen met één of meer zijden aan de groene hoofdstructuur. De belangrijkste voorkanten van de bedrijven zijn op deze zijde gericht. Hier liggen ook bijzondere kansen om te profiteren van de openbare ruimte.
- Daarnaast grenzen de kavelvelden bijna allemaal aan één of meer binnenstraten. Dit zijn leefbare straten waar de bedrijven zich aan presenteren. Zo is er zicht op de activiteiten van het bedrijf en wordt er niet geparkeerd in de openbare ruimte. Verder bepalen groene gevels het beeld. Het moet ook voor voetgangers en fietsers een prettige ruimte zijn om doorheen te gaan en op de plaats van bestemming te komen.
- Binnen randvoorwaarden zijn er variatiemogelijkheden per kavelveld in opbouw, dichtheid, etc. Dit geeft levendigheid en optimale invulling per veld. En is er samenhang in ontwerp en ruimtelijke kwaliteit. De ontwerpen van de verschillende kavelvelden zijn op elkaar afgestemd, en reageren op de openbare ruimte.
- Strijkviertel is een toekomstgericht bedrijventerrein. Dat betekent dat de planvorming met de tijd mee gaat. Zo ontwikkelt het circulair bouwen volop in de komende jaren. Daarom kiezen we er voor de precieze uitwerking van ieder kavelveld nog niet vast te stellen. Voor elke specifieke ontwikkeling van een kavelveld wordt daarom een apart deelplan opgesteld: het ‘kavelpaspoort’.

Afbeelding 8: Vijf karakteristieke zones van de openbare ruimte

2.3 Openbare ruimte

De kernkwaliteit van het plan is een robuuste openbare ruimte. Deze paragraaf beschrijft kort de belangrijkste keuzes bij het ontwerp van de openbare ruimte. Vervolgens worden de vijf karakteristieke zones van de openbare ruimte uitgewerkt.

In het ontwerp van de openbare ruimte zijn de volgende belangrijke keuzes gemaakt:

Een raamwerk van landschappelijke zones
Een raamwerk van landschappelijke zones, routes en verblijfsplekken voorziet in een robuuste aantrekkelijke groenstructuur. Het versterkt de natuurlijke verbinding met het mooie en bijzondere omliggende landschap. Het raamwerk bestaat uit vijf kenmerkende groenblauwe zones in het plangebied, met het balkon aan de Strijkviertelplas als centraal punt. Elke zone heeft een eigen identiteit en verblijfskwaliteit. De zones versterken tevens de natuur en ecologie in het gebied.

Efficiënt ruimtegebruik door het bundelen van groen
De openbare ruimten liggen op die plekken waar ze bijdragen aan de kwaliteit van het bedrijventerrein en aan die van de omgeving. Door optimale aansluiting op de omgeving wordt voor alle gebruikers de belevings- en gebruikswaarde vergroot.
Het draagt daarnaast bij aan het terugdringen van ongebruikt ‘snippergroen’ in de openbare ruimte én op de kavel.

Combineren van functies in de openbare ruimte
Naast het verweven worden ook de verschillende onderdelen van de openbare ruimte in Strijkviertel maximaal gecombineerd.

In alle profielen worden groen, water en verkeersruimte gebundeld voor een efficiënt ruimtegebruik.

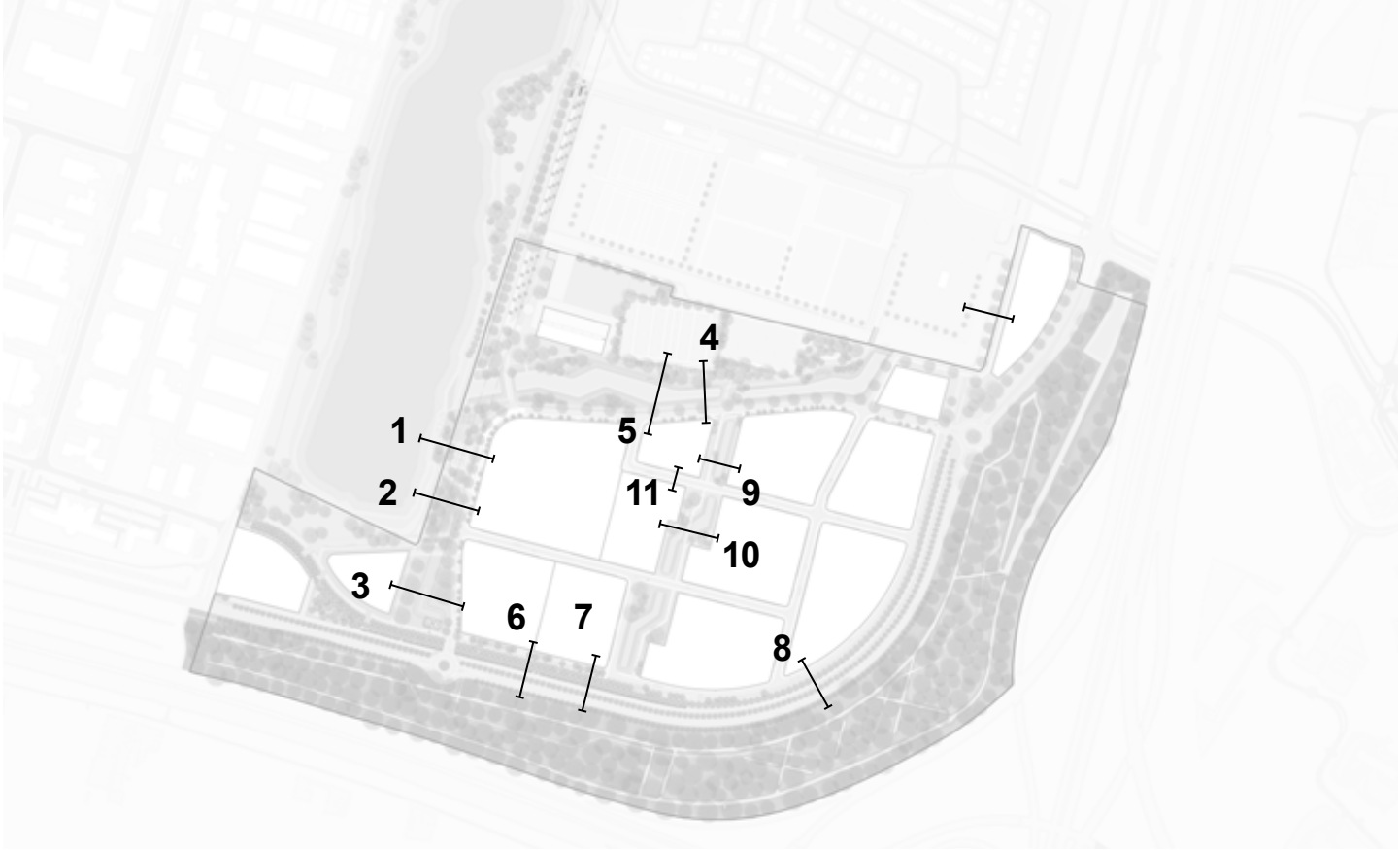
Vijf karakteristieke zones in de openbare ruimte
Het raamwerk dat de openbare ruimte vormt van Bedrijvenpark Strijkviertel heeft een goede aansluiting en verbinding met zijn directe omgeving. Elke zone heeft een eigen identiteit met een eigen karakter en verblijfskwaliteit. Het raamwerk bestaat uit vijf karakteristieke zones:

1. Strijkviertelplaszone
2. Sportzone tot en met oostelijke entree
3. Letschertweg, zone
4. De Groene Scheg
5. De Binnenstraten



Afbeelding 9: Locatie dwarsprofielen met nummer

In het vervolg van deze paragraaf tonen we van elke zone de plankaart en gaan nader in op de karakteristiek, het programma en het straatprofiel.



1. De Strijkviertelplaszone



Afbeelding 10 (links):
Strijkviertelplaszone



Afbeelding 11 (rechts):
Uitsnede Balkon

Aan de westkant grenst het bedrijvenpark aan de Strijkviertelplas en omgeving, zie figuur 10 en figuur 11. Aan de zuidkant van de Strijkviertelplas liggen twee particuliere kavels. De westelijke kavel is nu voor een deel in gebruik bij het bedrijf Rietveld pallets & transport. Het overige deel heeft nu een agrarische bestemming. De andere particuliere kavel is nu nog onbebouwd. Tenslotte is aan de zuidkant een groenstrook in eigendom van het Recreatieschap, waarbinnen een fiets- annex wandelpad ligt dat de gehele plas omringt. In noordzuid richting ligt een brede landschappelijke groenzone met opgaand groen en rietkragen aan de rand van het open water. We verbreden deze bestaande groenzone met een zone met nieuwe bomen, heesters, bloemrijk gras en plas-dras gebied. Hiermee versterken we de biodiversiteit, ecologie en natuurwaarden in dit gebied. Dat doen we boven het tracé van de ondergrondse elektriciteitskabel.
In het noorden van deze zone is de ontsluiting van de rijvereniging Voornruiters, tezamen met de voortzetting van de groenblauwe structuur langs de Strijkviertelplas.

Deze zone bestaat uit verschillende deelgebieden, Voor het gehele plangebied is het Balkon een belangrijke plek. Verder komen de westelijke entree en het zuiddeel aan de orde.

Het Balkon
In de Strijkviertelplaszone ligt het Balkon een markante pleinachtige ruimte die vanaf de groene zone een aantal meters het water in steekt. In figuur 12 is het balkon weergegeven.

Het is een openbare ruimte die de kwaliteit en sfeer van de Strijkviertelplas verbindt met het bedrijvenpark. Ook letterlijk is dit het geval, met een directe toegang tot de Strijkviertelplas.
Profiel 1 geeft een overzicht van de inrichting, de verschillende functies van het balkon en het ruimtebeslag.

De verharde pleinvloer van het Balkon reikt van de waterkant tot aan de gevels van de bedrijven aan de oostkant van de straat. Grote stukken groen met gras, beplanting en bomen onderbreken het plein, waardoor het kenmerkende groene landschappelijke karakter van de Strijkviertelplasrand gehandhaafd blijft. Het plein is een prettige verblijfsplek en biedt ruimte voor sport en ontspanning. Ook is er ruimte voor kleinschalige, incidentele activiteiten zoals een foodtruck festival en (sport-) evenementen. Het strand aan de oostkant van de plas wordt al gebruikt voor festivals als ‘Lief’ en ‘Verknipt’.

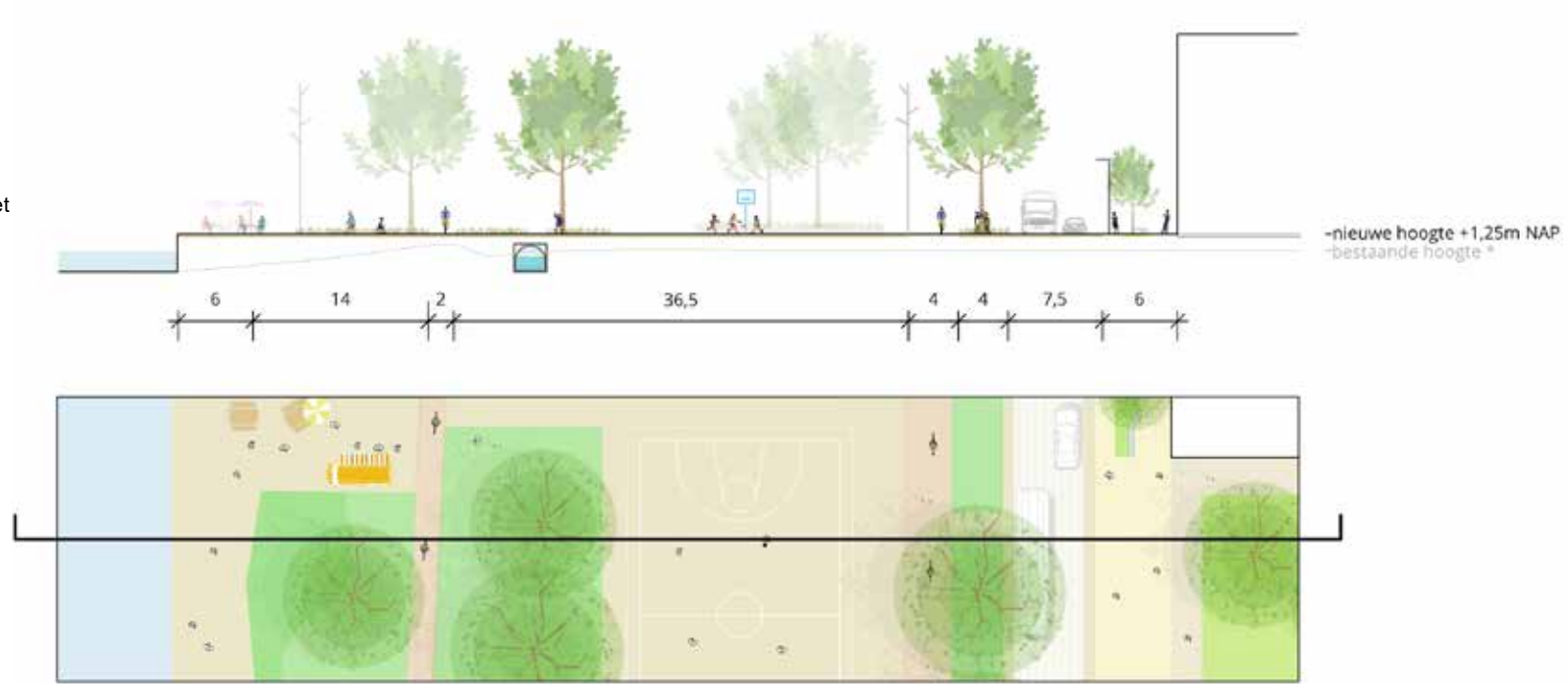
Het Balkon biedt ruimte aan een drietal doorgaande verbindingen, zie profiel 1. Aan de waterkant blijft het voetpad gehandhaafd. Over het plein loopt een vrij liggend fietspad naar het oosten en een recreatieve route naar het noorden langs de Voornruiters. Een bomenrij begrenst de hoofdontsluiting voor gemotoriseerd verkeer. De routes zijn herkenbaar in gebruik, maar door dezelfde materialen toe te passen behoudt het plein een herkenbare identiteit, die reikt van waterkant tot de bedrijfsgevels. Het Balkon ligt hoger dan de aangrenzende straten. Hierdoor wordt de snelheid van het gemotoriseerd verkeer afgeremd; de auto is te gast op het Balkon. Grenzend aan de bedrijfsgevels ligt een ruime strook van 6 meter voor voetgangers en fietsers (voornamelijk bestemmingsverkeer) voor de bereikbaarheid van de bedrijven. De gebouwen die grenzen aan deze zone hebben een open en transparante begane grond met liefst een publieksfunctie voor een sterke relatie tussen gebouw en openbare ruimte.

Afbeelding 12:
Uitsnede Balkon

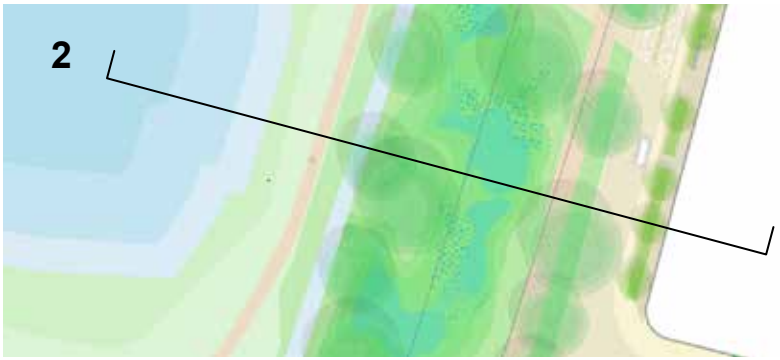


Profiel 1: Het Balkon
Het profiel is toegelicht op pagina 23.

Profiel 1: Van balkon in het westen tot de gevel van het bedrijfsgebouw

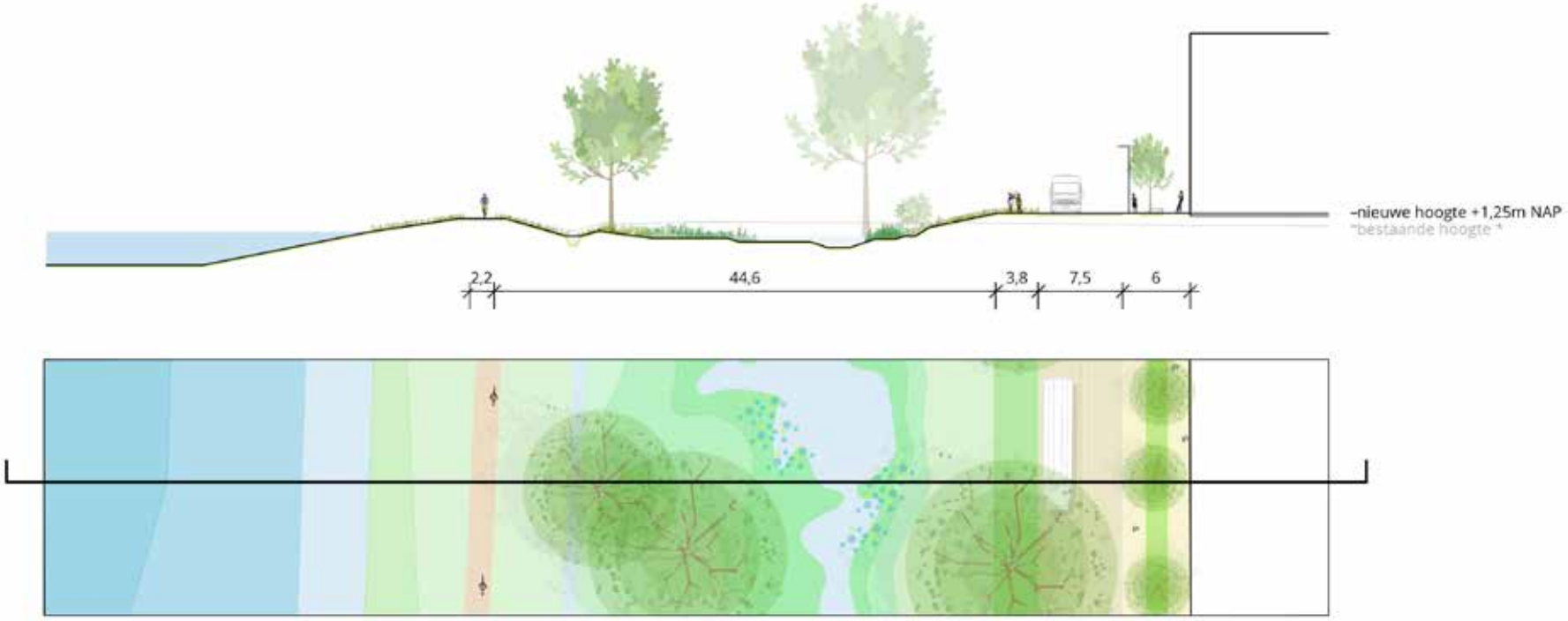


Afbeelding 13:
Uitsnede West



Profiel 2: West
Aan de oostkant van de groenzone ligt de hoofdontsluitingsweg met een brede groenzone, zie figuur 13 en profiel 2. Zuidelijk van het balkon verbindt een brede groenzone het terrein met de bestaande kwaliteit van het groen rond de Strijkviertelplas. De zone ligt boven het tracé van de ondergrondse hoogspanningskabel. Het profiel van de hoofdontsluitingsweg wordt hier voortgezet.

Profiel 2: West

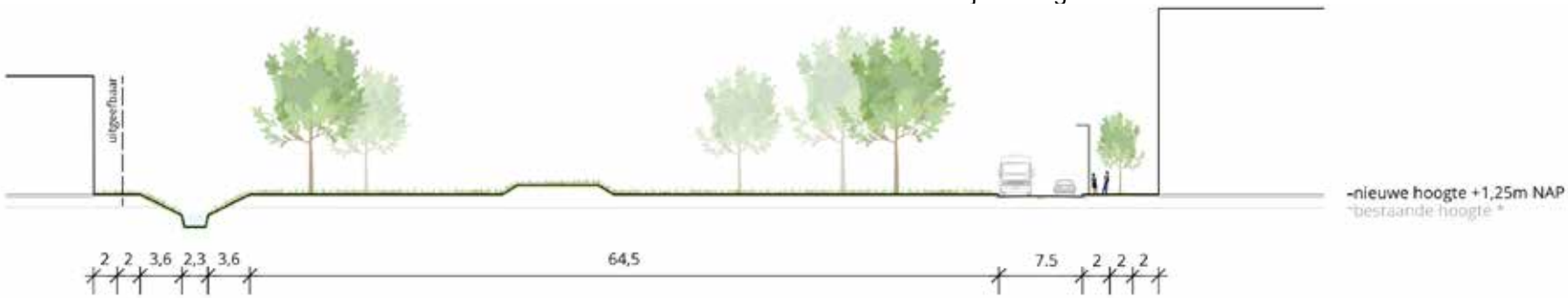


Afbeelding 14:
Entree west



Profiel 3: Entree West
Aan de zuidwest kant van de Strijkviertelplaszone ligt de westelijke toegang tot bedrijvenpark, zie figuur 13 en profiel 2
De ingang is te herkennen aan de lange gebogen straatwand die het groen van de Strijkviertelplaszone begeleidt. Zie figuur 13 en profiel 2.

Aan de westkant hiervan liggen twee kavelvelden met bedrijfs-en ‘leisure’ programma bij de Strijkviertelplas. Aan de uiterste westzijde van het plangebied is het bedrijf Rietveld Pallets en Transport gevestigd. Het gebied is groen ingericht met ruimte voor plas-dras gebied en opgaand groen, dat doorgaat tot het Balkon. De bestaande landschappelijke kwaliteiten worden hiermee versterkt. De ondergrondse elektriciteitskabel (gereed eind 2021) komt hier boven de grond en gaat via de mast over de A12 naar Rijnenburg.



Profiel 3: Entree west



2- De Sportzone tot en met de oostelijke entree

De Sportzone ligt aan de noordkant van het plangebied, zie figuren 15 en 16. Het is een groene verbindingszone vanaf de Strijkviertelplas tot aan de Oudenrijnsche Wetering. In de sportrand is recreatief en sportief programma ingepast met twee nieuwe sportvelden, en de al aanwezige rijvereniging. Aan de oostkant is ruimte voor twee bedrijfskavels met elk een speciaal karakter.

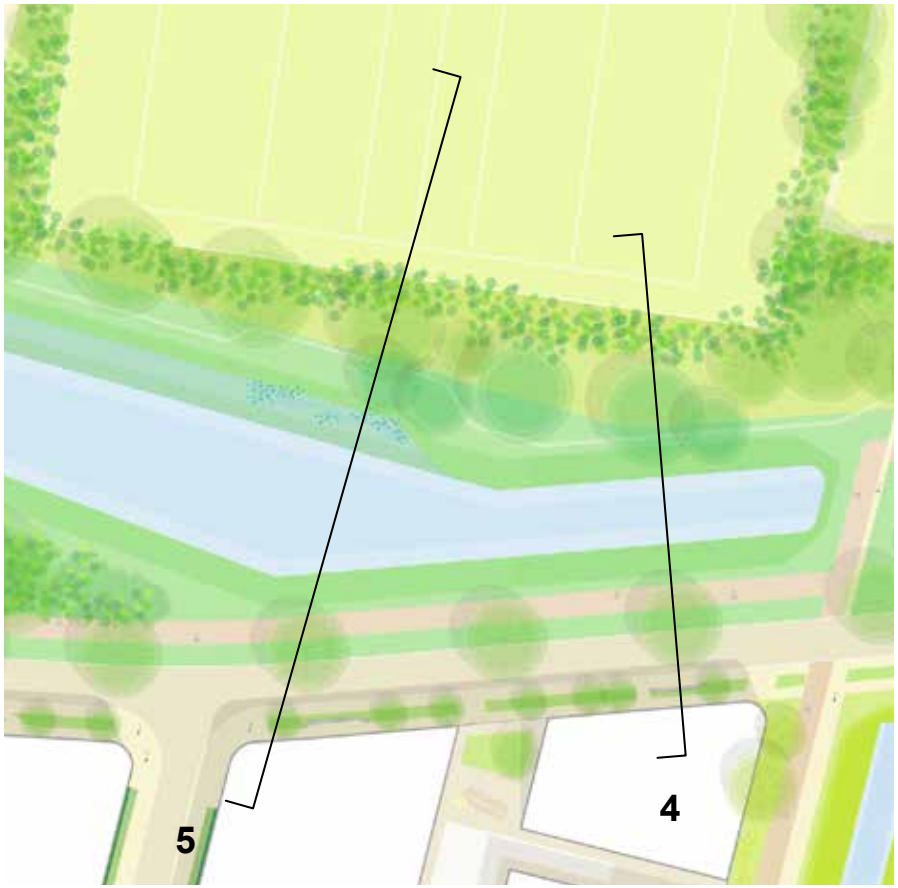
Afbeelding 15:
Sportzone



Afbeelding16:
Uitsnede Sportzone

Sportzone

De sportzone heeft een waterrijk karakter, dat aansluit op de watergangen en groenstructuur van het sportpark en de woonwijk. De open parkachtige inrichting versterkt het zicht op de Strijkviertelplas. De kenmerkende hoofdwatergang is 12 tot 30 meter breed zie de figuren 17 en 18 en de profielen 4 en 5.

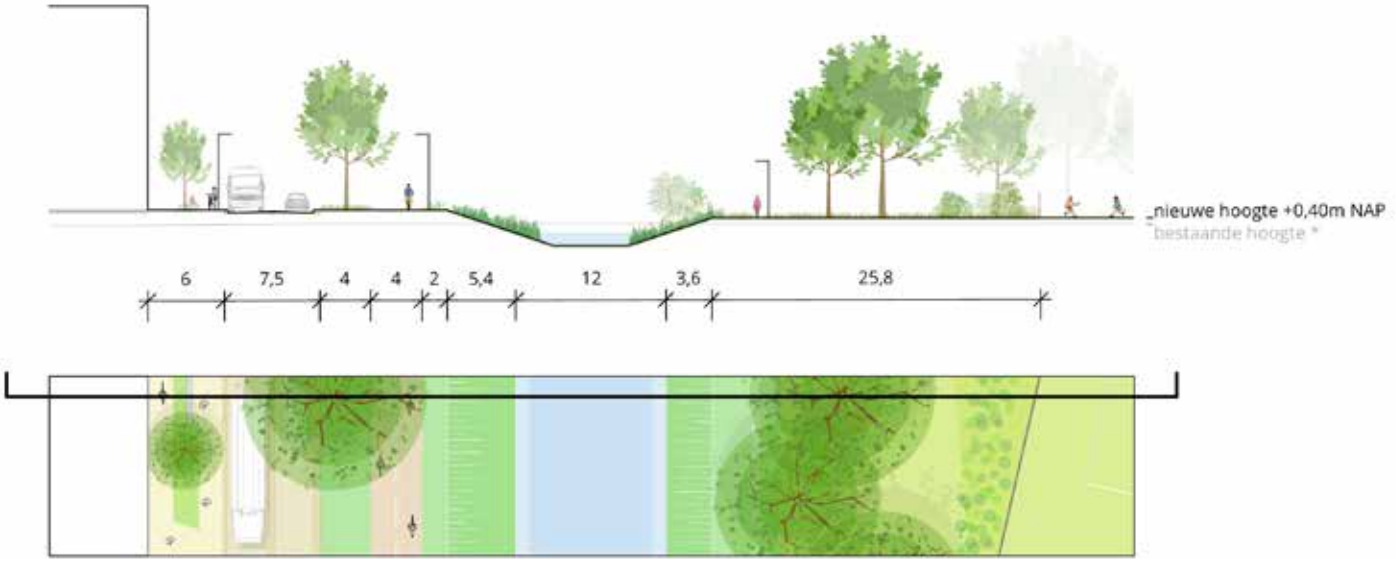


Afbeelding 17: Uitsnede smalle deel Sportzone



Profiel 4: Smalle deel Sportzone
Het profiel is toegelicht op pagina 27.

Profiel 4: Smalle deel Sportzone

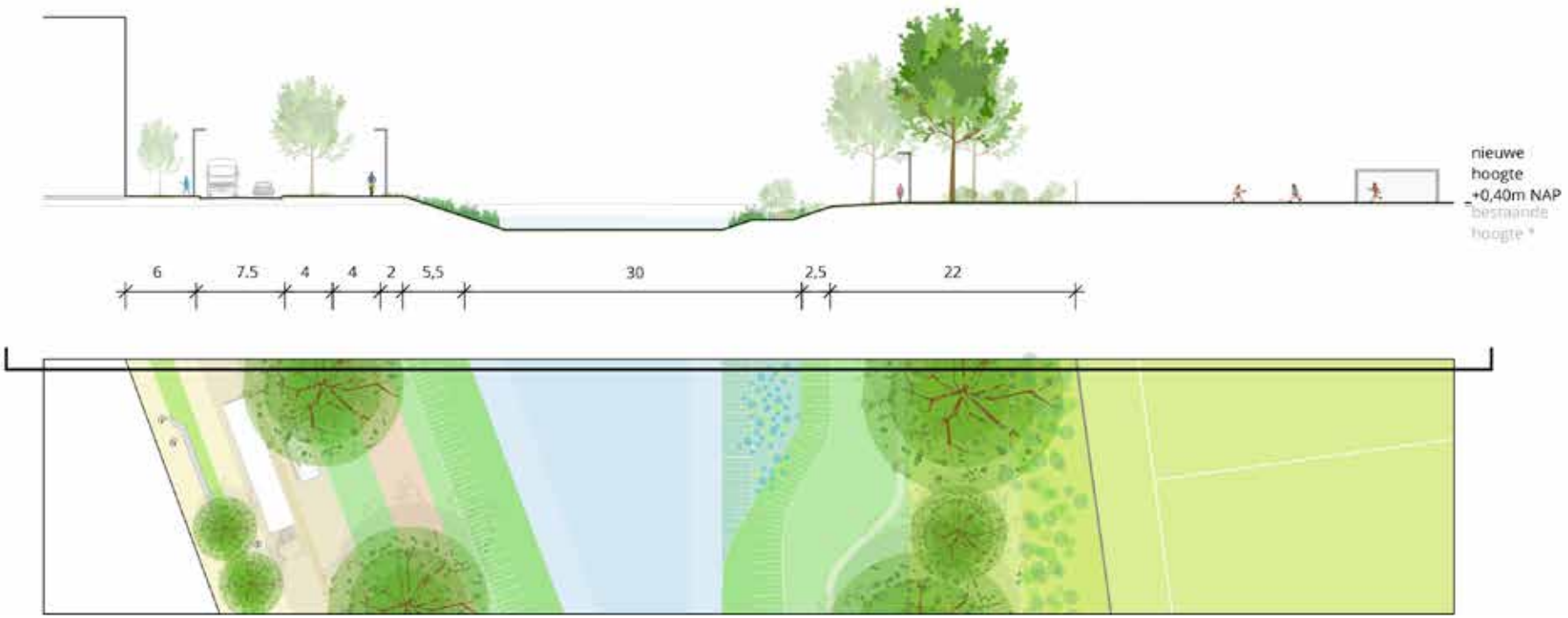


Afbeelding 18: Uitsnede brede deel Sportzone



Profiel 5: Brede deel Sportzone
Het profiel is toegelicht op pagina 27.

Profiel 5: Brede deel Sportzone



Afbeelding 19: Entree Oost

De hoofdwatergang heeft een minimaal talud van 1:3 en op sommige plekken is er ruimte voor plas-dras gebieden met een ecologisch talud van 1:5 tot 1:10. Langs de watergang komen recreatieve wandelroutes. De vrij liggende hoofdfietsroute ligt tot aan de brug aan de zuidkant van de watergang en steekt dan de brug over om langs de nieuwe sportvelden naar het noorden af te buigen richting Rijnvliet. Met deze fiets- en voetgangersbrug wordt de directe verbinding tussen de sportvelden en Strijkviertel versterkt. In de sportzone komen twee sportvelden, waarvan in ieder geval 1 veld een hockeyveld is.
Vanwege de groei van de stad is er een extra, een derde, sportveld nodig. Waar dat komt wordt nog verder onderzocht.

De functie van het andere veld is nog niet bekend; daarom is nu een voorbeeld van een veld met het grootste ruimtebeslag ingetekend (rugby), zodat alle opties mogelijk zijn.

Aan de zuidkant van de watergang zijn de verschillende verkeersmodaliteiten gebundeld in een compacte zone met een brede rijbaan van 7,5 meter toegankelijk voor auto's, vrachtauto's en bus. De rijloper van asfalt wordt gescheiden door een strook van elementenverharding. Direct grenzend aan de rijbaan ligt een ruim opgezet trottoir van 6 meter waar fietsers en voetgangers (voornamelijk bestemmingsverkeer) voldoende ruimte hebben. Met bijzonder straatmeubilair en groen wordt de groenbeleving van de sportzone tot aan de gevel van de bedrijven gebracht. De gebouwen hebben een open, transparante en actieve plint voor een sterke relatie tussen gebouw en openbare ruimte.

Oostelijke entree
De oostelijke toegang tot het bedrijvenpark vervult een poortfunctie met aan weerszijden bebouwing, zie figuur 19. Aan de zuidkant van de ontsluitingsweg begeleidt een lange straatwand met een knik het groen van de sportzone. Direct grenzend aan de zuidelijke straatwand is een ruime strook van 6 meter voor voetgangers en fietsers (voornamelijk bestemmingsverkeer) voor de bereikbaarheid van het plintprogramma en de bedrijven. Aan de noordkant van de toegang ligt een bijzonder kavelveld voor een gebouw met aan alle kanten de groene parkzone van de sportrand. Aan twee zijden van dit kavelveld loopt de oorspronkelijke Letschertweg die een extra toegang is voor de bewoners van Rijnvliet die vanaf de Letschertweg komen. Aan de Stadsbaan ligt de Entreekavel. Op deze kavel komt een speciaal programma dat zowel aansluit bij Bedrijvenpark Strijkviertel als de bebouwing aan de Stadsbaan.



Afbeelding 20: Letschertwegzone

3. Letschertwegzone

De Letschertwegzone bevat de doorgaande Letschertweg met de twee toegangen. Aan de noordkant de zone tot aan de bedrijfskavels en aan de zuidkant de bestaande groene zone tot aan de A2 en de A12 (zie figuur 20 voor de linging en figuur 21 voor de plek van de getoonde profielen).



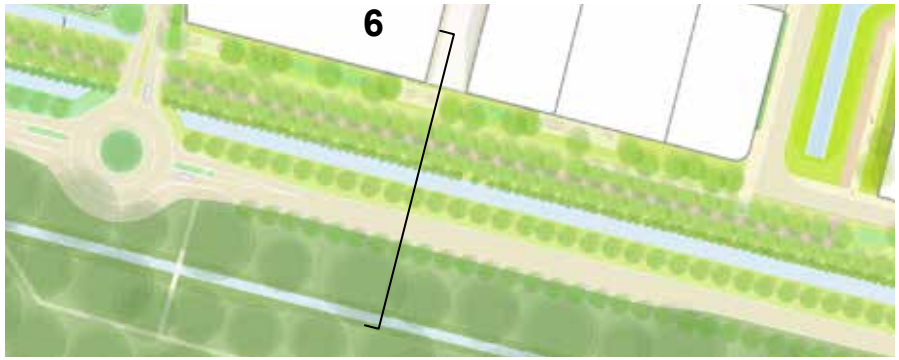
Afbeelding 21: Uitsnede Letschertwegzone

In het westen en het oosten sluiten de twee eerder beschreven rotondes aan op de Letschertweg. De Letschertweg wordt begeleid door een rij essen aan weerzijden van de rijbaan en een continue watergang; de Oudenrijnsche Wetering. Dit bestaande profiel, inclusief de huidige rijbanen blijft gehandhaafd.

In het zuidelijke deel van de Letschertweg, zie figuur 22, 23 en profiel 6 en 7, behouden en versterken we de bestaande, karakteristieke landschappelijke kwaliteiten. Aan de noordkant van de Oudenrijnsche Wetering staan een aantal bijzondere knotwilgen en ligt het karakteristieke Oudenrijnsche pad met aan weerszijden eiken. De bomen zijn in een goede conditie en worden waar mogelijk opgenomen in het straatprofiel. Dit bestaande pad wordt een nieuwe recreatieve route voor fietsers en wandelaars, die aansluit op de ‘Groene Scheg’.
Grenzend aan de straatwand ligt een minimaal verhard straatprofiel verdeeld in een rijbaan van 6 meter en een trottoir van 3 meter. Tussen het bedrijvenpark en de A12 ligt een bosrijke groene buffer. Deze strook is nu niet toegankelijk en is eigendom van Rijkwaterstaat. Dit gebied kan aansluiten op de planontwikkeling. Het is dan mogelijk de groene kwaliteiten van de zone te betrekken bij de route voor een lunchpauze of wandeling.

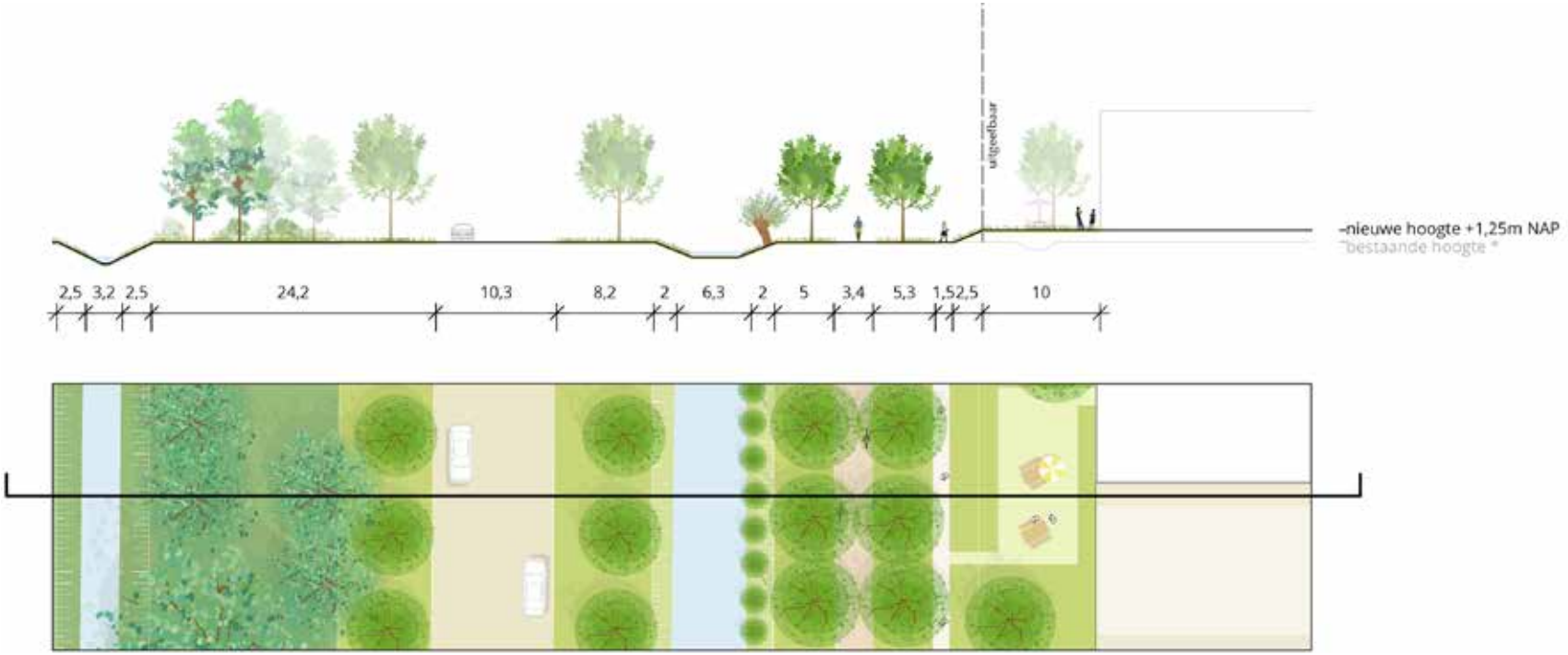


Afbeelding 22:
Letschertweg/
Oudenrijnsche pad

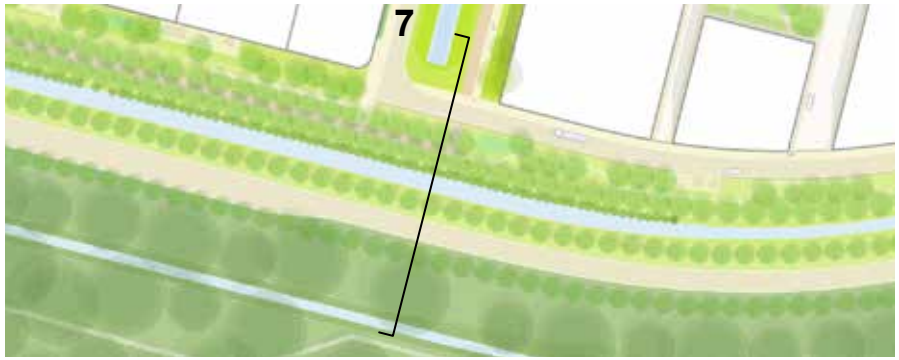


Profiel 6: Letschertweg/Oudenrijnse pad
Het profiel is toegelicht op pagina 31.

Profiel 6: Letschertweg/
Oudenrijnsche pad

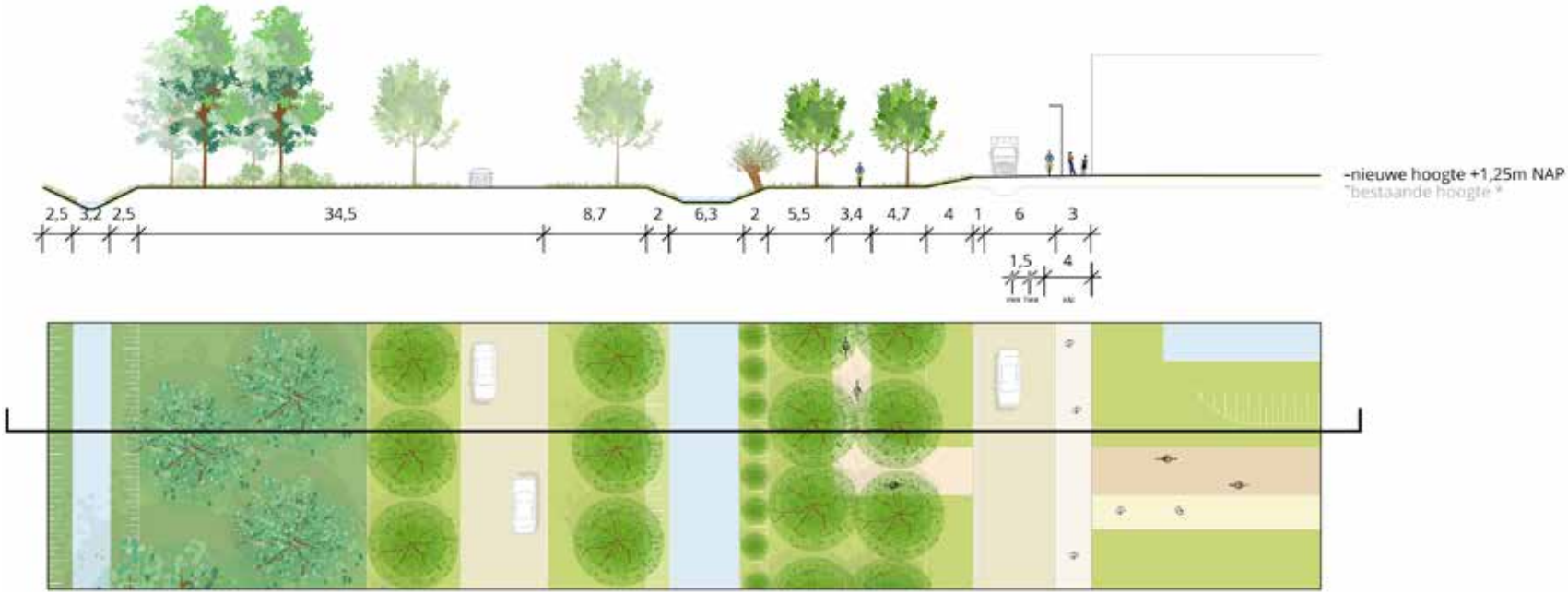


Afbeelding 23: Oostelijk deel Letschertweg/ Oudenrijnsche pad

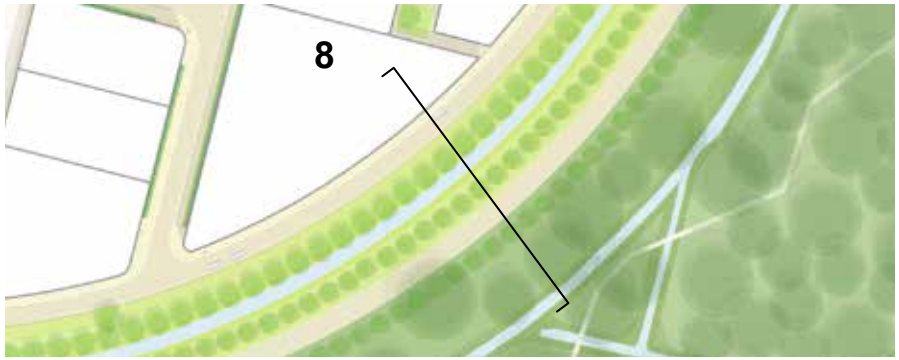


Profiel 7: Oostelijk deel Letschertweg/Oudenrijnse pad
Het profiel is toegelicht op pagina 31.

Profiel 7: Oostelijk deel Letschertweg/ Oudenrijnsche pad

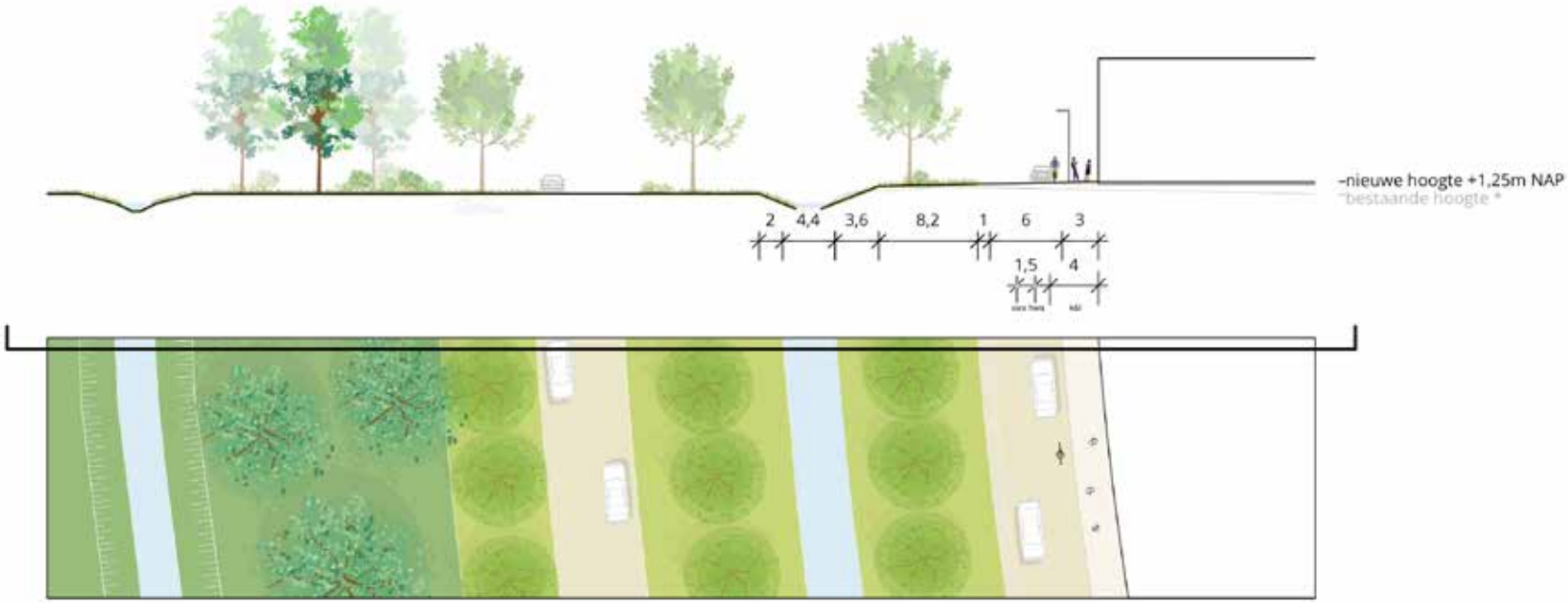


Afbeelding 24: Noordelijk deel Letschertweg



Profiel 8: Noordelijk deel Letschertweg
Het profiel is toegelicht op pagina 31.

Profiel 8: Noordelijk deel Letschertweg



4. De Groene Scheg

Dwars door het hart van het Bedrijvenpark loopt de Groene Scheg, zie figuur 25. De Groene Scheg is een bijzondere landschappelijke zone en de verbindende schakel tussen de Sportzone en het Oudenrijnsche pad.

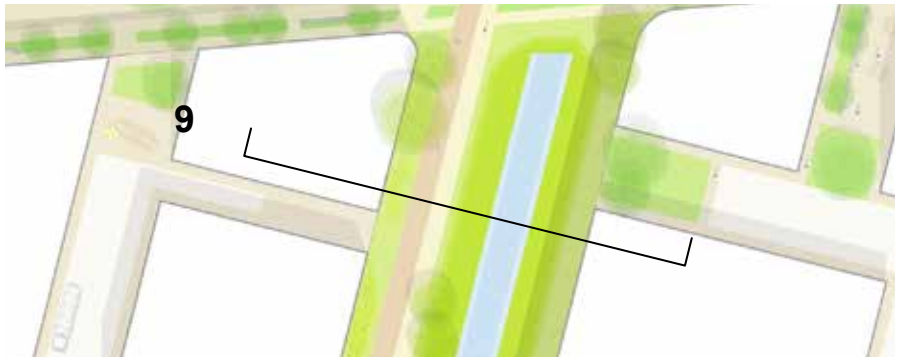
Afbeelding 25 (links): De groene scheg



De Scheg is ingericht met een watergang, bloemrijk gras, besdragende heesters en solitaire bomen. De watergang van 7m met aan weerszijden een talud van 1:3 ligt centraal in het profiel, zoals te zien is in figuur 26 en profielen 8 en 9. Parallel aan de watergang ligt een vrij liggend recreatief fiets- en voetpad en is autovrij. Op een aantal plekken wordt de relatie met aangrenzende kavelvelden versterkt door informele ingangen voor werknemers, een collectieve tuin of een aangrenzende kantine met terras. De groenkwaliteit van het kavelveld draagt zo bij aan de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte en andersom. Op deze manier wordt de groene kwaliteit van de openbare ruimte vergroot en versterkt. Hierdoor ontstaat ook de kans om collectiviteit op de kavel te verbinden met De Groene Scheg.

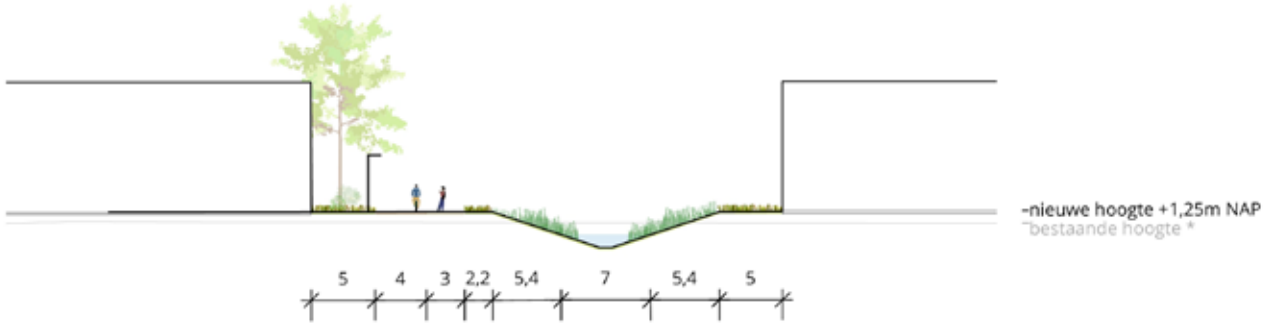
Afbeelding 26 (rechts): Uitsnedes plankaart Groene Scheg



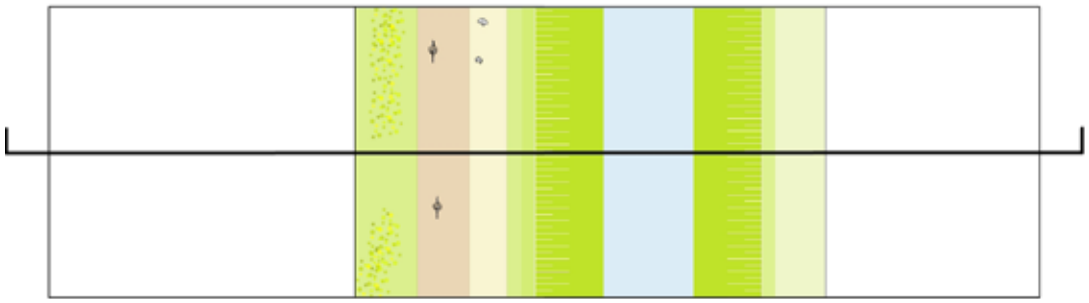


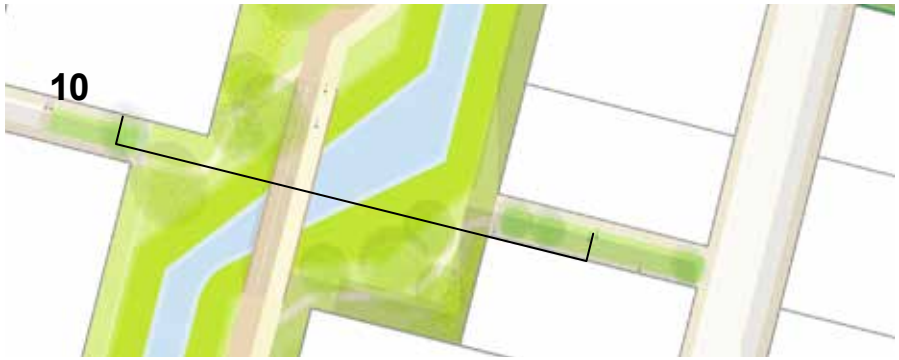
Afbeelding 27: Uitsnede smalle profiel Groene Scheg

Profiel 9: Groene Scheg smal
Het profiel is toegelicht op pagina 35.



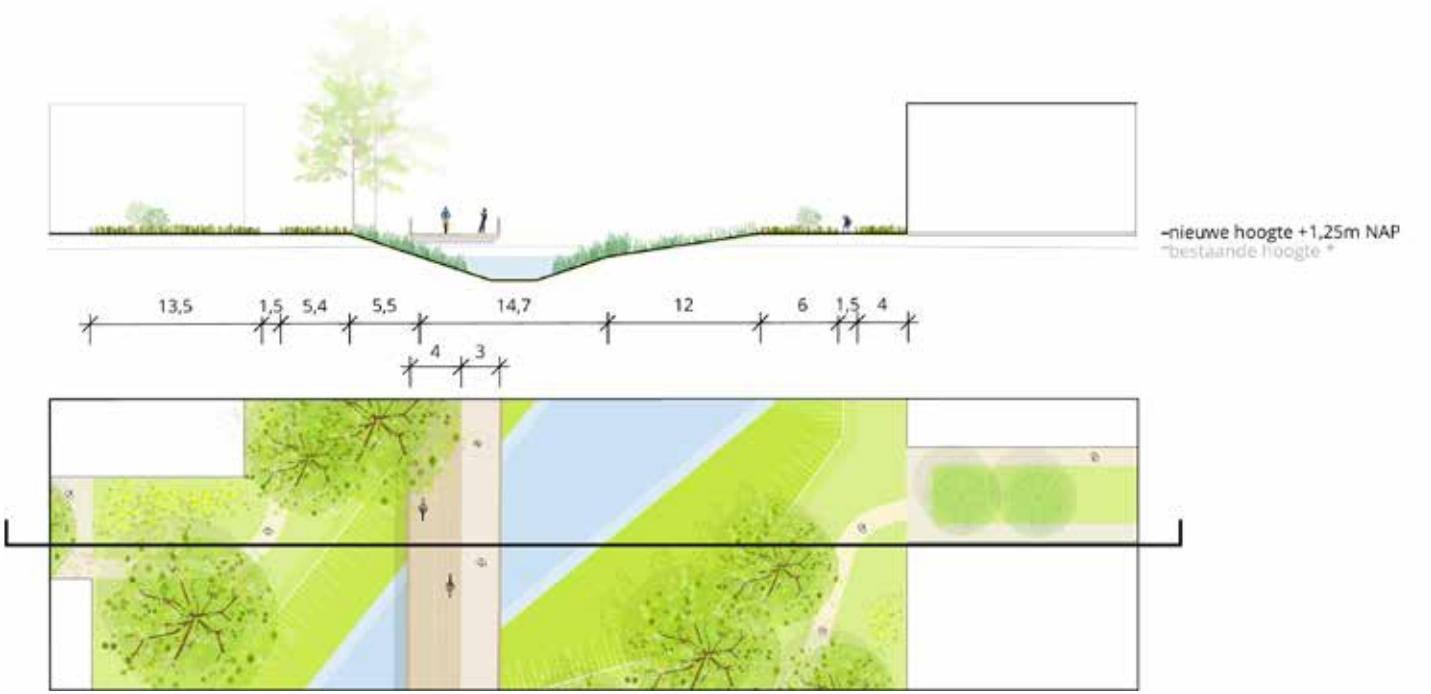
Profiel 9: Groene Scheg smal





Afbeelding 28: Uitsnede brede profiel Groene Scheg

Profiel 10: Groene Scheg breed
Het profiel is toegelicht op pagina 35.



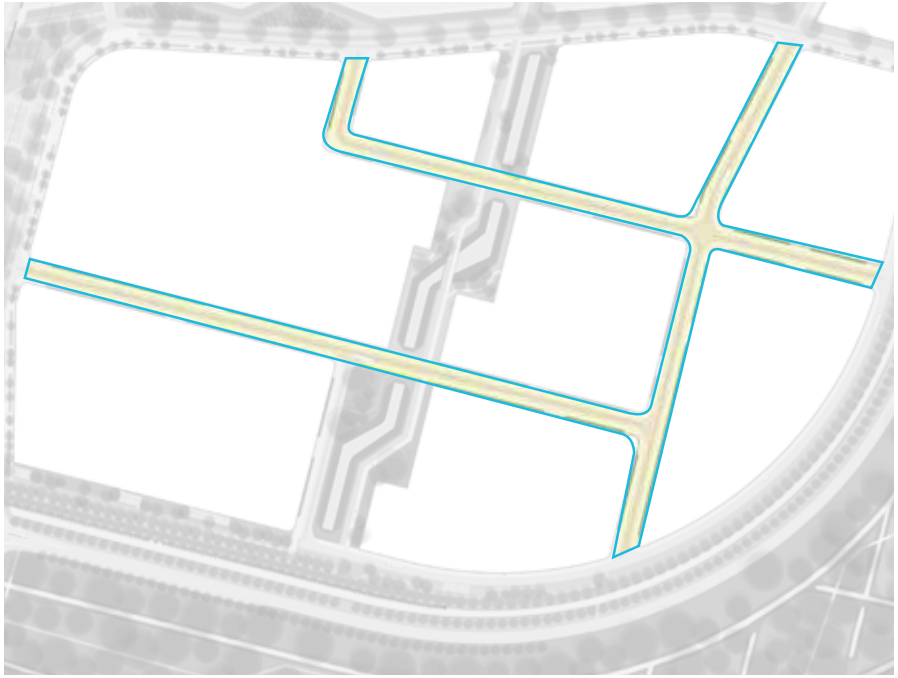
Profiel 10: Groene Scheg breed

5. De Binnenstraten

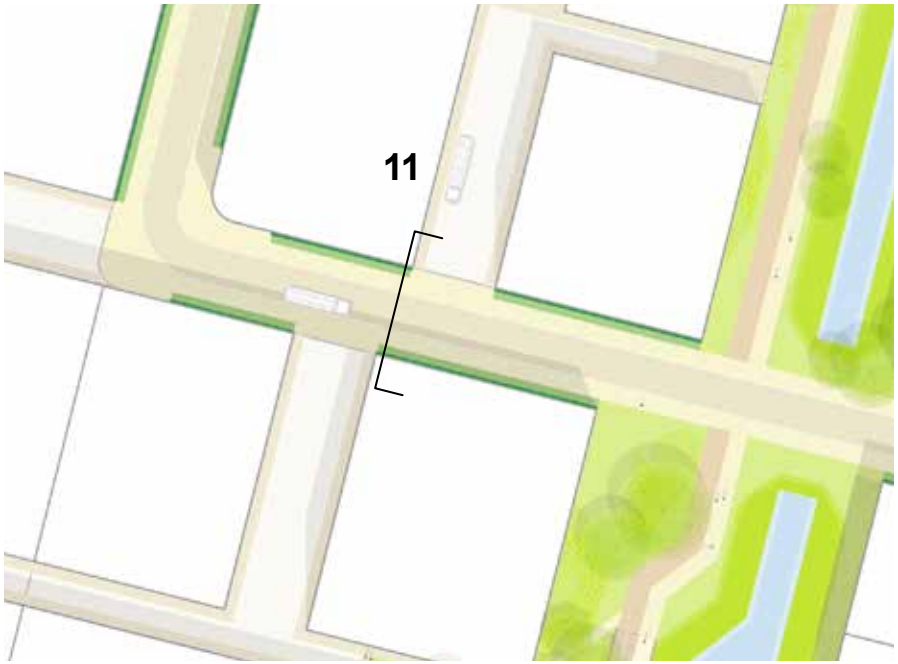
Het netwerk van straten binnen het bedrijvenpark is compact ingericht. De straten ontsluiten de kavelvelden en bedrijven vanaf de hoofdweg, zoals te zien is in figuur 29.

Zowel de oost- weststraten als de noord- zuidstraten hebben hetzelfde straatprofiel van 16,5 meter breed. Het profiel is ingericht met duurzame verhardingsmaterialen. Zoals in profiel 10 is te zien is de rijbaan 6,5 meter breed en toegankelijk voor (vracht)autoverkeer, fietsverkeer en openbaar vervoer. De rijbaan bestaat uit asfalt met een middengeleider van elementenverharding. De trottoirs zijn 3 meter breed. Door open en transparante plinten van de gebouwen wordt het productieproces zichtbaar gemaakt. De overige delen van de gevels zijn met klimplanten bedekt. Hiervoor is op de kavel een zone van 2 meter naast de gevel beschikbaar. Voor de klimplanten staat een haag van heesters en vaste planten. Hierdoor krijgen de kavelvelden, bedrijven en gebouwen een sterke relatie met de openbare ruimte.

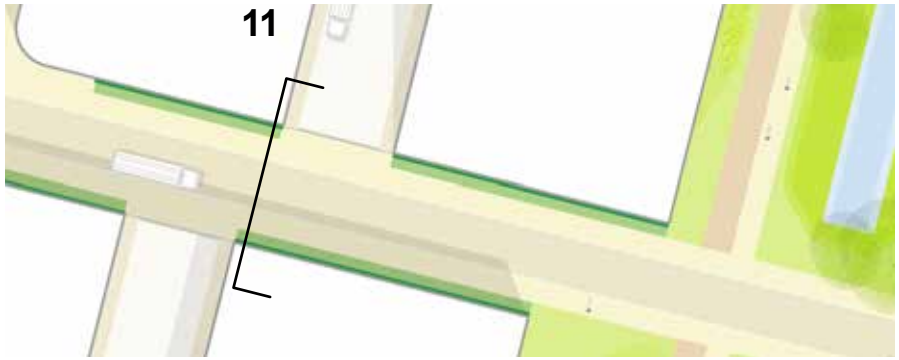
Afbeelding 29 (links): Plankaart met Binnenstraten



Afbeelding 30 (rechts): Uitsnede Binnenstraat

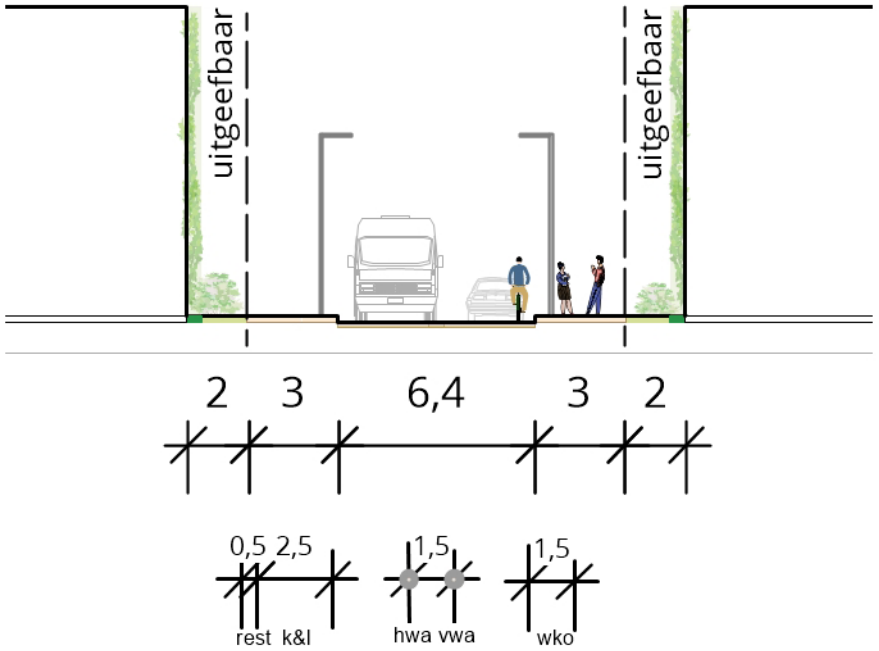


Afbeelding 30: Uitsnede Binnenstraat



Profiel 11: Binnenstraat
Het profiel is toegelicht op pagina 38

Profiel 11: Binnenstraat



-nieuwe hoogte +1,25m NAP
-bestaande hoogte *

2.4 Inrichting kavelvelden

Afbeelding 31: Overzicht kavelvelden

In deze paragraaf beschrijven we de principes voor de ontwikkeling van de kavelvelden. De gronduitgifte vindt plaats in kavelvelden, die plek bieden aan meerdere gebouwen en meerdere bedrijven. Door deze manier van ontwikkelen is het mogelijk een aantal zaken binnen het kavelveld gemeenschappelijk te organiseren, zoals delen van erfafscheidingen, parkeren, laad- en losstraten en groen. Naast het delen van functies is het mogelijk om op de kavels ook de hoogte in te gaan, letterlijk door bedrijfsverzamelgebouwen van meerdere verdiepingen waarin een mix van bedrijven is gevestigd. Zo wordt het mogelijk om met bijvoorbeeld meerdere hoogtes op een kavelveld te werken. Ook meervoudig gebruik van het dak is mogelijk. De verblijfskwaliteit stimuleren we door bedrijven dicht aan de straat te plaatsen en gebouwen deels groen én transparant te maken. Hierdoor ontstaat een mooie overgang van openbaar naar privé, die zorgt voor een goede verblijfskwaliteit. Voor elk kavelveld wordt een samenhangend ontwerp gemaakt voor alle functies op basis van de uitgangspunten,. Met dit geheel van uitgangspunten ontstaat per kavel eenheid in thema, functie, ruimtelijke kwaliteit en uitstraling.
Deze kavelprincipes gelden voor elk kavelveld, voor elk programmaonderdeel en worden op hoofdlijnen geformuleerd, om variatie in de uitwerking mogelijk te maken en daarmee kwaliteit toe te voegen.

Bij uitgifte van een kavelveld wordt voor elk veld een kavelpaspoort opgesteld met voor dat veld specifieke uitgangspunten, zie paragraaf 2.5. De circulaire uitgangspunten voor de kavelvelden (en voor de openbare ruimte) beschrijven we in paragraaf 3.2.

Bedrijvenpark Strijkviertel telt 14 kavelvelden, zie figuur 31. In totaal is er 20 hectare aan bedrijfskavels, waarvan ruim 1,5 hectare particuliere kavels zijn. Dat zijn kavelvelden 13 en 14. De overige kavels zijn gemeentelijk eigendom. De gemiddelde grootte is tussen de 1,5 en 2 ha.



1.	7.077	m2	6.	18.857	m2	11.	14.199	m2
2.	15.205	m2	7.	6.358	m2	12.	10.695	m2
3.	16.381	m2	8.	31.752	m2	13.	6.012	m2
4.	17.491	m2	9.	15.784	m2	14.	9.540	m2
5.	19.045	m2	10.	10.625	m2			

De kavelvelden 2 tot en met 11 liggen bij elkaar, in het kerngebied. De in afbeelding 31 blauwomrande kavelvelden 1, 12, 13 en 14 liggen aan de rand van het Bedrijvenpark en op bijzondere plekken. Dat leidt tot aanvullingen op de kavelprincipes, die aan het eind van deze paragraaf kort omschreven zijn.

De uitgangspunten zijn onderverdeeld naar kavel, naar panden en per zone in het plangebied:

kavelveld:

- bebouwingsdichtheid, uitgedrukt in de groundspace index en floorspace index
- erfscheidingen en inritten
- rooilijnen gevels
- laad- en losstraten
- parkeren voor auto en fiets
- watercompensatie
- groen op de kavel

panden:

- de daken
- entree van gebouwen
- opbouw gebouwvolumes
- gevelopening en vitrine

per zone:

- geveltypen per zone
- aanvullende uitgangspunten op de kavelvelden aan de randen van het bedrijvenpark, nl. 1, 12, 13 en 14

Uitgangspunten op de kavelvelden:

Bebouwingsdichtheid: groundspace index en floorspace index

De kavelvelden hebben een hoge bebouwingsdichtheid. We drukken die uit in twee parameters, namelijk de groundspace index (gsi) en de floorspace index (fsi).

De gsi geeft aan welk deel van de kavel bebouwd is. Het gaat hierbij om de omtrek van een gebouw, en niet de verdiepingen van een gebouw. De gsi is in theorie maximaal 1, dan is de kavel volledig bebouwd.

De fsi geeft de verhouding weer tussen de oppervlakte van alle gebouwverdiepingen samen (de bruto vloeroppervlakte van een gebouw, bvo afgekort) en het oppervlak van het kavelveld. Als een kavelveld in zijn geheel wordt bebouwd met één bouwlaag is de fsi 1. De fsi is ook 1 als de helft van het kavelveld wordt bebouwd met twee bouwlagen.

Voor Bedrijvenpark Strijkviertel is de gsi minimaal 0,6 en de fsi is minimaal 1.

Met deze combinatie dagen we ontwikkelende partijen uit om de kavel intensief te bebouwen en programma te stapelen. Dit kan bijvoorbeeld door het stapelen van de bedrijfsruimten, verblijfsruimten, opslag, parkeren, productie. Zo ontstaat op elk kavelveld een mix van verschillende bedrijven die de samenwerking bevorderen en functies delen.

Erfafscheidingen en inritten

Op de kavel komen zo min mogelijk erfafscheidingen in de vorm van een hek. Zo wordt het gevoel van openheid versterkt en draagt het bij aan het principe van ‘prettig verblijven’. De erfscheiding staat aan de buitenrand bij de toegangen (laad- en losstraten) van het kavelveld. Door de erfafscheidingen collectief te organiseren worden inefficiënte smalle restzones rondom de individuele bedrijfsgebouwen voorkomen en blijft de veiligheid op het kavelveld gewaarborgd.

De inritten zijn maximaal 15 meter breed, tenzij de overmaat uit groen bestaat.

Rooilijnen gevels
De gebouwen aan de hoofdontsluitingsweg en aan de Letschertwegzijde hebben een aaneengesloten gevel die op de rooilijn ligt, de zogeheten voorgevelrooilijn. Hier presenteren de bedrijven zich aan de buitenwereld. Door op deze plaatsen de voorgevelrooilijn op de rand van de kavel te zetten, bevordert dit een efficiënte indeling.
In het binnengebied, aan de bedrijfsstraten van het bedrijvenpark, ligt de voorgevelrooilijn 2 meter achter de kavelgrens. Deze 2 meter is bestemd voor de plantvakken voor de groene gevel en de strook met heesters.

De gevels in de binnenstraten staan voor ten minste 50% van de totale randlengte op de voorgevelrooilijn. Op de overige 50% van de randlengte van de voorgevelrooilijn mag de gevel teruggerooid worden. Naast terugrooien kan er een groene spatie tussen de gebouwen worden ontworpen. In dat geval moet de ruimte tussen voorgevel en openbare ruimte, of de ruimtes tussen de gebouwen bestaan uit een kwalitatieve groene invulling die bijdraagt aan de kwaliteit van de openbare ruimte. De eisen met betrekking tot erfafscheiding blijven hetzelfde in geval de gevel wordt teruggerooid.

Voor alle kavelvelden geldt dat de rooilijnen aan de hoofdontsluiting en aan de binnenstraten onderbroken worden voor de inritten naar laad- en losstraten en de parkeervoorziening van het desbetreffende kavelveld.

Langs de Groene Scheg wordt geen voorgevelrooilijn gehanteerd. De gevels aan de Groene Scheg worden als voorgevel behandeld. Als de gevels aan de Groene Scheg worden teruggerooid ten opzichte van de kavelgrens krijgt dit deel een groene invulling die aansluit bij de inrichting van de Groene Scheg.

Laden & lossen via gezamenlijke distributiestraat
De logistiek wordt per kavelveld opgelost door middel van een gezamenlijke laad- en losstraat. Aan deze straat wordt de bevoorrading voor alle bedrijven op de kavel georganiseerd. Bedrijven hebben wel hun eigen laaddocks, maar het kan ook gezamenlijk.

Vanuit openbaar gebied is er minimaal zicht op de laad- en losstraat. Deze straat wordt nooit aan de buitenzijde voor de voorgevel van een van de gebouwen geplaatst; de straat loopt dwars door het kavelveld. De laad- en losstraat begint en eindigt aan een openbare weg, waardoor het voor vrachtwagens mogelijk is het kavelveld op en af te rijden zonder te hoeven keren.

Parkeren voor auto en fiets
Het parkeren voor auto's en fietsen (inclusief bezoekers parkeren) wordt per kavelveld voor alle bedrijven gezamenlijk opgelost. Door parkeren collectief en op één plek op het kavelveld te organiseren, wordt de parkeervraag efficiënt ingericht. Met een collectieve parkeervoorziening is dubbelgebruik van bedrijven onderling uit de directe omgeving mogelijk. De parkeervoorziening is altijd gecombineerd met een andere functie. Dit kan door het stapelen van de parkeeropgave zelf, met pv-panelen, dubbelgebruik met bijvoorbeeld parkeren voor sport, dan wel als verblijfsruimte.

De parkeervoorziening bevindt zich niet voor de voorgevel en is niet zichtbaar vanaf de straat. Het parkeerprogramma voorziet in plaatsen met een oplaadpunt.
Voor fietsparkeren zijn er overdekte stallingen, met de mogelijkheid voor het opladen van e-bikes en e-scooters. Op bedrijvenpark Strijkviertel worden geen parkeerplaatsen in de openbare ruimte gerealiseerd.

Watercompensatie
De watercompensatie voor het verharden van de kavel, wordt op de kavel zelf opgelost. Voor de eisen en voorschriften verwijzen we naar paragraaf 3.8. Mogelijke oplossingen zijn:
- het werken met bergingskratten onder het maaiveld
- waterpasserende verharding
- waterberging op het dak en/of groen op de kavel.

De overstort van de infiltratievoorzieningen wordt vanaf de erfgrens door de gemeente op het infiltratieriool aangesloten.

Afbeelding 32: Principe van groene gevel

Groen op de kavel

Op bedrijvenpark Strijkviertel is naast de groene invulling van de openbare ruimte, ook op het toepassen van groene gevels een belangrijk uitgangspunt. Groene gevels hebben een positieve invloed op de beleving van het gebied, dragen bij aan het verminderen van de hittestress, het waterbergend vermogen en aan de biodiversiteit van het gebied. Het toepassen van groene gevels zien we vooral op die plaatsen waar relatief grote oppervlakken zonder, of minder gevelopeningen aan de openbare ruimte liggen. Hier wordt de gevel voor ten minste de helft van het dichte oppervlak voorzien van een groene gevel. Zie figuren 32 en 33.



Afbeelding 33: Referenties groene gevel



Naast groen op de gevel stimuleren we groen op maaiveld en groen op het dak. Groen op het maaiveld van de kavel sluit aan op het groen in de openbare ruimte. Dit kan bijvoorbeeld bij de ingang van een bedrijfspand aan de bedrijfsstraten, of als groene parkachtige ruimte aan bijvoorbeeld de Groene Scheg. Groen op de kavel is bij voorkeur tussen zonsopgang en zonsondergang openbaar toegankelijk.
Ook groen op het dak is wenselijk, waarbij het in ieder geval wordt gecombineerd met zonnepanelen.

Uitgangspunten voor de panden:

Daken

De daken van de gebouwen bieden kansen voor multifunctioneel gebruik. Deze worden zoveel mogelijk gebruikt voor energieopwekking. Daarnaast is het mogelijk andere functies te realiseren zoals groen, waterberging of een verblijfsfunctie. Een tweede maaiveld is ook een mogelijkheid.

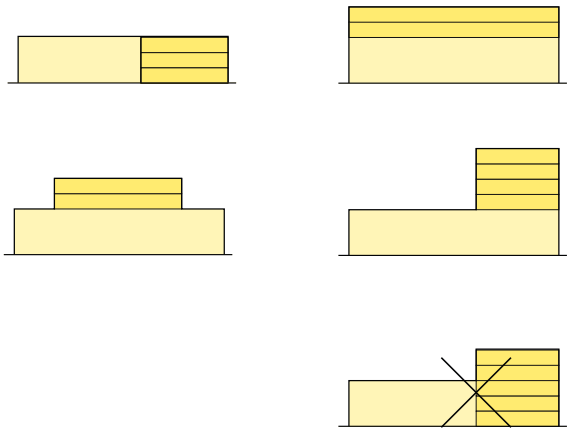
Situering hoofdingang

De hoofdingang van de bedrijven bevindt zich aan de buitenstraten rondom het kavelveld. Dit garandeert de vindbaarheid van de bedrijven op het bedrijvenpark en verhoogt de levendigheid in de straten. Dienstingangen zijn wel toegestaan op het kavelveld.

Opbouw gebouwvolumes

De gebouwen op Bedrijvenpark Strijkviertel hebben een heldere architectuur waarin alle programmaonderdelen een essentieel onderdeel van het geheel vormen. Op het niveau van het kavelveld betekent dit dat de verschillende bedrijven op het kavelveld tot dezelfde ‘familie’ behoren. In afbeelding 34 is dat schematisch uitgewerkt. In afbeelding 35 staan enkele voorbeelden.

Afbeelding 34: Schematische weergave opbouw gebouwvolumes



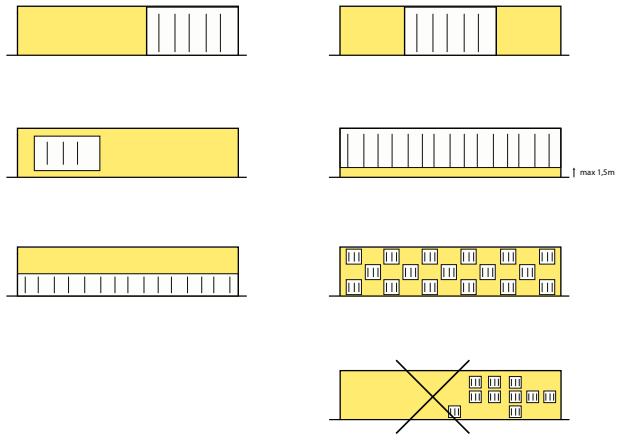
Afbeelding 35: Voorbeelden van gebouwvolumes



Afbeelding 36: Schematische weergave gevelopeningen

De verschillende gebouwen vormen een ensemble en hebben een gedeelde architectonische thematiek en uitstraling.
Op bedrijfsniveau betekent dit dat bedrijfsruimte en kantoren niet als twee eigen identiteiten naast of achter elkaar worden gezet, maar dat de verhouding open/dicht, rust/dynamiek en afwisseling van materialen, samenkomen in een helder gebouw.

Gevelopeningen & vitrine
Gevelopeningen & vitrine Bedrijvenpark Strijkviertel heeft een duidelijke en heldere architectuur. De gevels die grenzen aan openbaar gebied, hebben gevelopeningen die het volume accentueren waar ze onderdeel van uitmaken. In figuur 36 is dit schematisch uitgewerkt en figuur 37 toont voorbeelden van de gevelopeningen.



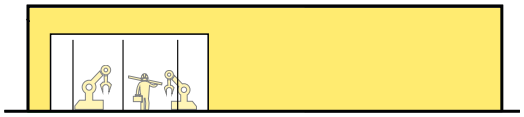
Afbeelding 37: Voorbeelden van gevelopeningen



Gevelopeningen strekken zich in principe van vloer tot vloer. Bandramen zijn alleen mogelijk wanneer ze over de volledige gevel worden toegepast.

De gevels aan de binnenstraten en de Groene Scheg zijn voor zo'n 30% of meer transparant. De gevels aan de buitenrand zijn ten minste voor 50% transparant. In de kavelpaspoorten wordt dit verder uitgewerkt.

Voor elk afzonderlijk bedrijf op de begane grond van een kavelveld geldt dat een deel van dit percentage open gevel wordt verwezenlijkt in 'de vitrine', zie figuren 38 en 39 voor de schematische weergave en referenties.



Afbeelding 38: Schematische weergave van de vitrine



Afbeelding 39: Voorbeelden van vitrines

De vitrine is een transparant deel van de gevel waar de achterliggende ‘kernactiviteiten’ van het bedrijf worden getoond. De kernactiviteiten worden naar voren gehaald, waardoor ze zichtbaar zijn vanuit de openbare ruimte. Dit kan zicht op de productie zijn, of een letterlijke vitrine waarin producten worden uitgestald welke de activiteit in het gebouw representeren. De vitrine geeft uitdrukkelijk geen zicht op de eventuele kantoorfunctie van het gebouw.

Uitgangspunten per zone

Geveltypen per zone

Door het gebied heen onderscheiden we vier verschillende typen gevels met elk een eigen karakteristiek en uitstraling. Dat zijn de zichtrand noordwest, zichtrand zuidoost, bedrijfsstraten en Groene Scheg.
In de beschrijving van de geveltypen komen verschillende elementen terug die eerder in deze paragraaf aan bod kwamen.

Afbeelding 40:
Verschillende geveltypen



Zone noord/west
Langs de zichtrand noord/west bevinden zich de meest prominente kavels met de hoogste beeldkwaliteit. Hier zijn de bedrijven gevestigd met het hoogste aandeel publieksfuncties van het bedrijvenpark en staan de gebouwen met een relatief grote korrelgrootte.
De voorgevelrooilijn in deze zone ligt op de kavelgrens. De minimale bouwhoogte bedraagt 9 meter. Gebouwen bestaan uit meerdere verdiepingen aan deze rand.
De bedrijfsgebouwen spelen in op zowel de passerende auto als het langzaam verkeer voor de gevel. Dit betekent dat de gevel langs de zichtrand twee schaalniveaus kent:
-Eén met een representatieve en attractieve gevel van grotere afstand. De gevel is herkenbaar en past bij de overige gevels.
- Vanaf een kleinere afstand toont de gevel aan het fietsers, voetgangers en bezoekers wat er in het pand geproduceerd/ontwikkeld/onderzocht wordt, de zogenaamde vitrine. Bij kavel 8 krijgt de zichtrand een extra accent met een grote vitrine op de begane grond. Voor de bedrijfsgebouwen bij het Balkon draagt de vitrine bij aan de levendigheid van het Balkon. De entree, leisurefuncties en/of een deel van de kantoren kunnen ter hoogte van het Balkon in de vitrine verwerkt worden

Zone zuid/oost
In deze zone gelden dezelfde uitgangspunten als in de zone noord/west, alleen is in de zone zuid/oost het aandeel publieksfuncties lager. Dit uit zich in de omvang van de vitrine. Door het lagere aandeel publieksfuncties beslaat de vitrine langs de zichtrand een kleiner deel van de gevel op de begane grond.

Binnenstraten
De voorgevelrooilijn aan de binnenstraten ligt 2 meter achter de kavelgrens. De ruimte tussen voorgevel en stoep wordt groen in gevuld met heesters en klimplanten.
Door het compacte straatprofiel is herkenbaarheid van grote afstand minder relevant en ligt de focus voornamelijk op de vitrine. Deze is langs de bedrijfsstraten minimaal zo'n 25% van de gevel. De minimale bouwhoogte langs bedrijfsstraten bedraagt 7 meter.

Groene Scheg
De bebouwing aan de Groene Scheg voegt zich naar deze parkachtige openbare ruimte. De bedrijven hebben geen adressering aan de Groene Scheg. Wel worden de gevels als voorgevel behandeld. Deze zijn voor een aanzienlijk deel voorzien van een plintfunctie. Hierbij kan gedacht worden aan een ingang voor werknemers, de kantine of een extra vitrine.
Langs de Groene Scheg is geen voorgevelrooilijn vastgesteld, de gevel kan hier dus teruggerooid worden ten opzichte van de kavelgrens. De ruimte tussen gevel en kavelgrens dient groen ingevuld te worden, aansluitend op de Groene Scheg. De minimale bouwhoogte is hier 7 meter.

Bijzondere kavelvelden

Vier kavelvelden vallen buiten het kerngebied: 1, 12, 13 en 14. Zie afbeelding 41 voor de ligging.

Afbeelding 41: Ligging bijzondere kavelvelden



Deze kavels verbinden het bedrijvenpark met de omgeving. Ze hebben een belangrijke functie voor de uitstraling en kwaliteit voor de rest van het gebied. Op deze punten krijgt de bezoeker een eerste indruk. Ook de verbinding met de omgeving maakt dat deze kavels deels een andere invulling krijgen. Met name wat betreft het programma.

De specifieke uitgangspunten voor deze vier kavels beschrijven we hieronder.
Vanzelfsprekend gelden ook voor deze kavels de algemene uitgangspunten voor de kavels. Ook voor deze kavels stellen we een kavelpaspoort op.

Kavel 1
Kavelveld 1 neemt een prominente plek in aan de noordoostelijke entree van het bedrijvenpark. Het kavelveld is relatief klein en wordt aan alle zijden omringd door wegen. De bijzondere ligging vereist een goede beeldkwaliteit van alle kanten van het bedrijfsgebouw of de bedrijfsgebouwen. Kavelveld 1 biedt kansen voor een bijzonder bedrijfsverzamelgebouw met lokale ondernemers (uit Leidsche Rijn) met een groter aandeel kantoren.

Kavel 12
Kavelveld 12 ligt op het knooppunt van het Marinus van Tyrusviaduct, Stadsbaan en Letschertweg. Het verbindt Bedrijvenpark Strijkviertel, de woonwijk Rijvliet en sportpark Rijkvliet. Door de unieke ligging verdient het kavelveld een bijzondere invulling met een goede beeldkwaliteit van alle kanten van het gebouw. De beeldkwaliteit is hier hoog. Dit is een kavel met een bijzonder programma, dat mag afwijken van het programma van de rest van het gebied. In het kavelpaspoort werken we dit verder uit. Het gebouw dat hierop komt te staan heeft een geluidwerende functie voor de woningen in Rijnvliet. Dat stelt eisen aan de hoogte en vorm van het gebouw. Dit wordt verder onderzocht en uitgewerkt in het kavelpaspoort dat we voor deze kavel opstellen.
Het huidige geluidscherm dat aan de andere zijde van de Letschertweg staat is tijdelijk, totdat de realisatie van deze kavel is voltooid.

Kavel 13 en kavel 14
Dit zijn kavels in particulier eigendom. Kavel 13 is onbebouwd. Op kavel 14 is Rietveld pallets en transport gevestigd. De grondeigenaar overweegt herontwikkeling van deze kavel.
Beide kavels hebben een bijzondere ligging aan de Strijkviertelplas en het Oudenrijnse pad.
De bedrijfsgebouwen krijgen op de begane grond een leisure gerelateerde invulling wat de relatie met de plas versterkt. Daarboven is stapelen van andere functies mogelijk. Door de bijzondere ligging krijgen deze kavels een specifieke uitstraling en beeldkwaliteit. In het kavelpaspoort wordt dit verder uitgewerkt.

2.5 Kavelpaspoorten

In dit stedenbouwkundig plan werken we op hoofdlijnen de uitgangspunten voor de ontwikkeling van de kavelvelden uit. Met bouwers en ondernemers geven we het ontwerp van elk kavelveld concreet vorm. Zowel voor het stedenbouwkundig ontwerp van een kavelveld als het architectonische ontwerp van de gebouwen.
Wanneer bouwers en ondernemers een kavelveld gaan ontwikkelen stellen we voor dat specifieke kavelveld een kavelpaspoort op. Hierin zijn de kavelprincipes verder uitgewerkt tot concrete randvoorwaarden en ambities. Dat is het moment waarop principes concreet kunnen worden ingevuld. Op deze manier groeit elk kavelveld mee met de ontwikkeling van het hele bedrijvenpark en met de ontwikkeling van circulair bouwen.

Onderstaande onderwerpen kunnen onderdeel uitmaken van een kavelpaspoort:

- de grenzen van het kavelveld
- de peilmaat van het kavelveld en afwerkhoogte
- de algemene kavelprincipes
- de verbinding met de omgeving
- de oriëntatie van de bebouwing
- het programma
- de maximale en minimale bouwhoogte
- de dichtheid
- de uitgangspunten voor de energieopgave, wateropgave, groen, verlichting, hittestress, diervriendelijk bouwen, gevelopeningen en vitrine
- de parkeernorm voor het kavelveld
- de mate van circulair bouwen, in maatregelen en objectieve indicatoren uitgedrukt.
- de financiële aspecten
- de beeldkwaliteit en materiaalgebruik

De basis voor elk op te stellen kavelpaspoort is het Stedenbouwkundig Plan. De kavelpaspoorten en het voorlopig en definitief ontwerp begeleiden we vanuit de gemeente met een begeleidingsteam, zie paragraaf 5.1. Op deze wijze ontstaat de mogelijkheid om gezamenlijk meerwaarde te creëren voor de duurzame en circulaire gebiedsontwikkeling. Dat betekent dat we met marktpartijen gaan werken die intrinsiek willen samenwerken en bijdragen aan deze ontwikkelingen.

Hoofdstuk 3 Uitwerking circulaire thema's

3.1 Inleiding

Voor de ontwikkeling van Bedrijventerrein Strijkviertel volgen we de definitie voor circulair bouwen uit Transitieagenda Circulaire Bouweconomie.

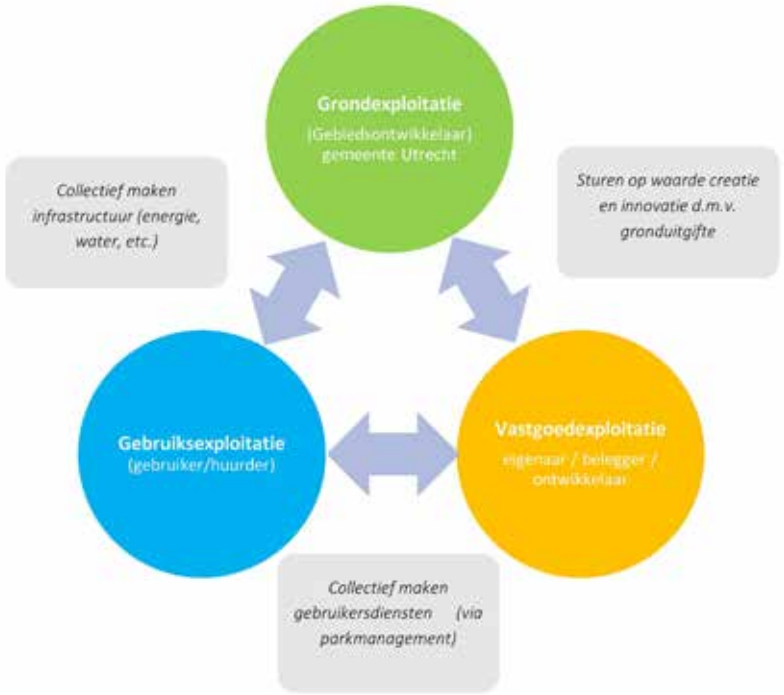
Circulair bouwen betekent het ontwikkelen, gebruiken en hergebruiken van gebouwen, gebieden en infrastructuur, zonder natuurlijke hulpbronnen onnodig uit te putten, de leefomgeving te vervuilen en ecosystemen aan te tasten. Bouwen op een wijze die daarnaast economisch verantwoord is en die bijdraagt aan het welzijn van mens en dier. Hier en daar, nu en later'.

Deze definitie is zeer breed en beschrijft een integraal duurzame gebiedsontwikkeling. We maken dat concreet in de volgende ruimtelijke thema's:

- Circulair bouwen van gebouwen en openbare ruimte
- Mobiliteit, bestaande uit verkeersontwerp, autoparkeren en deelmobiliteit en Mobility as a Service (MaaS)
- Energie
- Groen en ecologie
- Klimaatadaptatie

De impact van circulaire ontwikkeling wordt voornamelijk bepaald op gebiedsniveau. Op dat niveau liggen de keuzes voor infrastructuur en mobiliteit, werken en recreatie. Circulair bouwen leidt tot maatschappelijke/publieke waarde voor het omliggende gebied. Essentieel bij de realisatie van circulaire gebiedsontwikkeling van Bedrijvenpark Strijkviertel is dat de (maatschappelijke) kosten en waarden van gebouwen en openbare ruimte voor de hele levensduur worden meegewogen. In de fases van ontwerp, gebruik en hergebruik. Door direct vanaf de start zo te werken behaal je de grootste impact én wordt het (financieel) haalbaar.

De verschillende partijen die betrokken zijn bij vastgoed handelen op basis van verschillende belangen en hebben ieder een eigen verdienmodel. In figuur 42 is dat gevisualiseerd. Een eigenaar/ belegger weegt hoe maatregelen bijdragen aan groei of instandhouding van de verhuur- en toekomstwaarde.
Gebruikers/ huurders zijn gericht op beheersing van exploitatiekosten.
Werknemers hebben baat bij maatregelen gericht op welzijn en comfort.
De interactie tussen gemeentelijke grondexploitatie, vastgoedexploitatie en gebruiksexploitatie van alle partijen in de keten moet in samenhang bekeken worden om daarmee een optimaal circulair systeem te realiseren.



Afbeelding 42: De verschillende vastgoedexploitaties voor een pand

3.2 Speerpunt: circulair bouwen

Het speerpunt binnen de circulaire thema's is de inzet op circulair bouwen. Dat geldt voor de kavels en de openbare ruimte. We moedigen partijen aan hun kavels zo circulair mogelijk te ontwikkelen. Wij geven als gemeente het goede voorbeeld door de openbare ruimte circulair in te richten. In deze paragraaf omschrijven we de ambities voor circulaire ontwerpprincipes.

De doelstelling van circulair bouwen is het realiseren van een zo laag mogelijke milieu-impact voor de gehele levensduur.

Een circulaire ontwikkeling van Bedrijvenpark Strijkviertel betekent een proces waarin gemeente en private partijen (bedrijven, ontwikkelaars en beleggers) gezamenlijk optrekken om de ambities in praktijk te brengen. Zo wordt er optimaal gebruik gemaakt van ieders expertise.

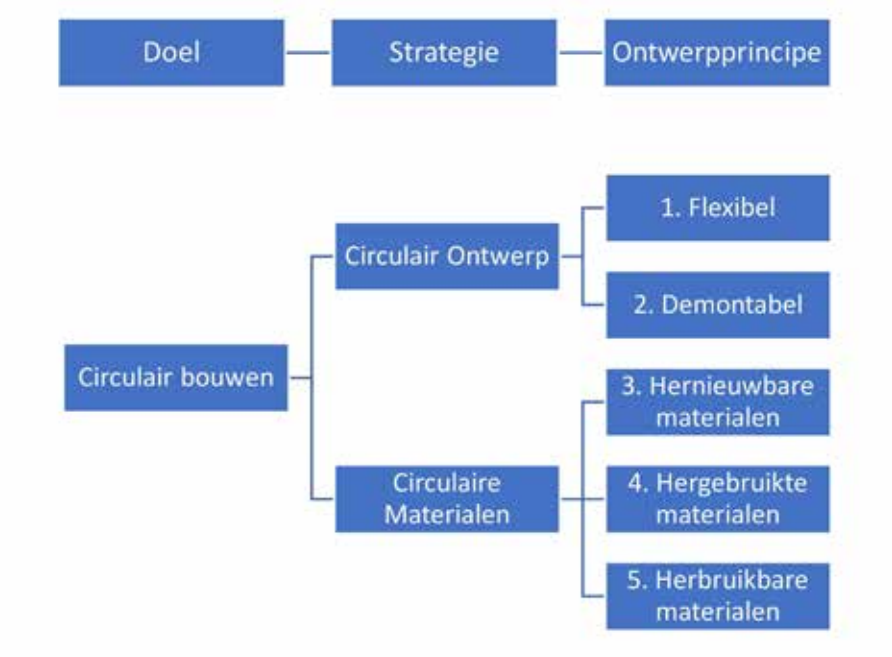
Dat doen we vanuit het 6S-model van Stewart Brand. Dit model hanteert een onderverdeling naar zes bouwlagen die zich onderscheiden op basis van functionaliteit en levensduur. Het 6S- model start bij de inventaris (stuff) en stopt bij de locatie-laag (site). Vanuit circulaire gebiedsontwikkeling wordt het model voor Strijkviertel uitgebreid. We voegen hier de volgende lagen toe: de 'openbare ruimte' (square) en de 'omgeving' (scene). Deze 8 lagen vormen de basis om de circulaire ambitie van de gebiedsontwikkeling verder vorm te geven.



Afbeelding 43: Het (uitgebreide) 6S model van Stewart Brand

Bron: 12N Urban Matters / Copper8

Circulaire ontwikkeling van gebouwen en openbare ruimte wordt – binnen het 6S-model – gespecificeerd naar twee strategieën: circulair ontwerpen en circulaire materialen. Die twee strategieën zijn uitgewerkt in vijf ontwerpprincipes. Deze geven richting aan de ontwikkeling en helpen om beter onderling begrip te creëren tussen de marktpartijen en de gemeente.



Afbeelding 44: Schaalniveaus tussen doel, strategie en ontwerpprincipes circulair bouwen

De vijf ontwerpprincipes worden als volgt toegepast:

1. Flexibel

De bebouwing is zo ontworpen dat de indeling gemakkelijk aanpasbaar is voor een ander programma, bijvoorbeeld voor een toekomstige nieuwe gebruiker. Denk hierbij aan het maken van grotere vrije overspanning dan gebruikelijk, zodat ruimtes gemakkelijk samengevoegd of gescheiden kunnen worden. Door het gebouw flexibel in te delen, wordt de levensduur van het gebouw verlengd. Ook wordt het materiaalgebruik voor aanpassingen geminimaliseerd doordat er minder sloop- en breekwerk nodig is.

2. Demontabel

Door het gebouw demontabel te ontwerpen en te bouwen zijn alle verbindingen tussen de verschillende lagen en bouwelementen ‘losmaakbaar’. Zo wordt het in de toekomst mogelijk om het gebouw of onderdelen daarvan makkelijk te hergebruiken. Bij gebouwen met een korte levensduur leidt dit tot een hogere restwaarde die de vastgoedwaarde kan verhogen. Door gebruik te maken van de 6 schillen van Brandt kan op slimme wijze per schil worden aangetoond hoe die demontabel is gemaakt.

3. Hernieuwbare materialen

Hernieuwbare materialen zijn materialen die opnieuw worden geproduceerd. Denk daarbij aan biologische materialen zoals hout, vlas of hennep. Belangrijk is dat die materialen duurzaam worden geproduceerd zodat ze ook echt hernieuwbaar zijn. Kaalslag van bossen is niet de bedoeling. Door hernieuwbare materialen toe te passen wordt de uitputting van eindige grondstoffen tegengegaan. De milieubelasting van de materialen en installaties in de gebouwen wordt aangetoond met een MPG-berekening, die de milieu-impact omzet in milieukosten van een gebouw (€ / m2). Hoe lager deze is, hoe beter.

4. Hergebruikte materialen

Hergebruikte materialen zijn materialen die uit andere projecten komen, bijvoorbeeld gesloopte gebouwen. Door hergebruikte materialen toe te passen worden er minder nieuw gewonnen grondstoffen gebruikt voor het gebouw. Dit heeft een gunstig effect op de milieu-impact (MPG) van het gebouw.

5. Herbruikbare materialen.

Het is van belang materialen te selecteren die in de toekomst ook hoogwaardig hergebruikt kunnen worden. Wanneer materialen bijvoorbeeld een giftige uitstoot hebben zal het in de toekomst minder waarschijnlijk zijn dat ze hergebruikt worden. Een voorbeeld van giftige materialen is asbest, wat nu hergebruik belemmert.

Alle gebouwen worden opgenomen in materialenpaspoorten. Daarmee wordt de materiaalsamenstelling van het gebouw en de verbindingen tussen elementen en onderdelen weergegeven. Ook maakt een materialenpaspoort hergebruik in de toekomst gemakkelijker.

Deze werkwijze passen we toe bij alle architectonische ontwerpen, de ontwikkeling van kavelvelden en van de openbare ruimte. Voor elk kavelveld dat in ontwikkeling komt, wordt een kavelpaspoort opgesteld waarin de ambities worden uitgedrukt in indicatoren zoals een MPG.

Tijdens het uitgifteproces zal bij elke ontwerpfase aan partijen gevraagd worden hoe en in welke mate men de vijf circulaire ontwerpprincipes toepast. Het is belangrijk objectieve maatstaven te hanteren. Hiervan zijn er in 2021 meerdere in ontwikkeling, onder andere Het Nieuwe Normaal. Nieuwe geschikte indicatoren voor circulair bouwen zullen zinvol toegepast worden. In overleg met een begeleidingsteam vanuit de gemeente wordt daarin het niveau bepaald. Hierbij zal ook de samenhang met de andere thema's meegenomen worden, zoals de energietransitie, mobiliteit en klimaatadaptatie. Daardoor wordt de integraliteit en haalbaarheid van het geheel bewaakt.

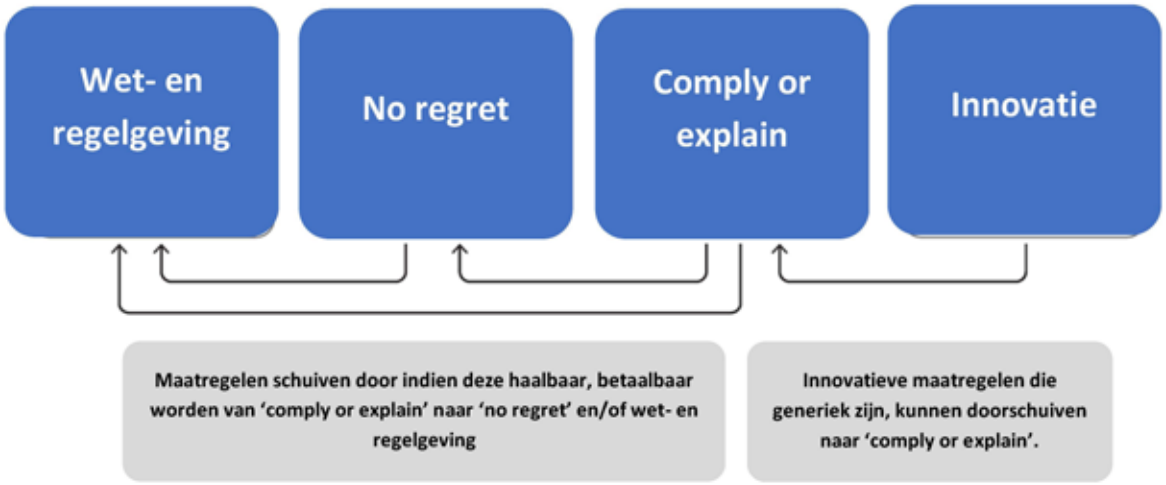
Van ambities naar haalbaarheid

In dit plan wordt het spanningsveld opgezocht tussen hoge ambitie en (financiële) haalbaarheid. De ontwikkelingen in circulair bouwen gaan snel. Het kavelpaspoort dat we voor elke uitgifte opstellen ontwikkelt mee met deze ontwikkelingen. Per uitgifte wordt in het kavelpaspoort op basis van de laatste inzichten de norm voor de milieu-impact nu en in de toekomst bijgesteld.

Per uitgifte geven we de maatregelen aan en beschrijven we in welke categorie ze vallen, zoals weergegeven in figuur 45. Wet- en regelgeving zijn de wettelijke en gemeentelijke eisen voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning. Maatregelen in de categorie 'no-regret' stijgen boven de wet- en regelgeving uit en zijn onderdeel van het kavelpaspoort (toekomstbestendige-'geen spijt'- maatregelen). De maatregelen uit deze eerste twee categorieën vormen in het kavelpaspoort de basis voor het ontwerp. Voor 'comply or explain' en voor innovatie gaan we in gesprek met de private partij om gebruik te maken van elkaars expertise en tot een ambitieus ontwerp voor een kavelveld te komen.

Met onderstaande figuur 45 wordt de strategie gevisualiseerd voor het flexibel omgaan met de maatregelen die we in het kavelpaspoort opnemen.

Afbeelding 45: Strategie voor ontwikkeling van circulaire maatregelen in het kavelpaspoort



De maatregelen schuiven door naarmate ze haalbaar en betaalbaar worden. Een maatregel die op dit moment als innovatief wordt gezien, is over een paar jaar bij bewezen haalbaarheid een 'no regret'-maatregel. Zo ontwikkelt circulaire gebouwontwikkeling zich steeds verder, en verschuift ook de meetlat die Utrecht hanteert ten aanzien van minimale eisen aan gebouwen.

Langdurige betrokkenheid door parkmanagement
In het gebruik- en beheerstadium wordt met parkmanagement door de gemeente, ontwikkelaars/beleggers en bedrijven een langdurige betrokkenheid geborgd. Zeker in een circulair terrein is dat belangrijk, aangezien dat zich uitstrekt tot de gebruiks- en hergebruiksfase. In paragraaf 5.2 beschrijven we de opzet van parkmanagement.

Afbeelding 46: Auto ontsluiting plangebied

3.3 Uitwerking verkeer

Het mobiliteitsconcept voor bedrijvenpark Strijkviertel gaat uit van gezonde mobiliteit, waarbij werknemers en bezoekers vooral de fiets en het openbaar vervoer gebruiken. Dat komt terug in het verkeersontwerp voor Strijkviertel. Deelmobiliteit wordt belangrijk op Strijkviertel. Door vanaf de eerste uitgifte deelfietsen en deelauto's beschikbaar te hebben, prikkelen we ondernemers en bedrijven tot een gezond mobiliteitsbeleid. Het autoparkeren vindt plaats op de kavelvelden en niet in de openbare ruimte. Voor het benodigde aantal autoparkeerplaatsen werken we met een maatwerknorm.

Strijkviertel ligt bij de HOV-baan. Voor de 'last mile' vanaf de HOV-baan naar de werkplek is het mogelijk te wandelen of een deelfiets te gebruiken. Er komt een buslijn met drie haltes door het gebied. De toekomstige mobiliteitshub op Papendorp is dichtbij. In het bedrijvenpark is een fijnmazig net van fietsroutes, die aansluiten op de bestaande hoofdfietsroutes.



Auto

Strijkviertel ligt gunstig voor autoverkeer. Op- en afritten van de A12 en de A2 liggen op minder dan 2 km. Ook is het bedrijvenpark goed aangesloten op het lokale netwerk. Er zijn twee aansluitingen op de stadsbaan en er is een directe verbinding met het centrum via de Martin Luther Kinglaan en het Marinus van Tyrusviaduct.

In de opzet van de verkeersstructuur, weergegeven in afbeelding 46, is gekozen om de Letschertweg te handhaven als stedelijke verbindingsweg. Strijkviertel krijgt twee aansluitpunten op de Letschertweg, aan de zuidwestkant en aan de noordoostkant .

Beide aansluitpunten worden met elkaar verbonden door een interne 30 km/h-hoofdontsluitingsweg, die langs het bedrijventerrein loopt. Op de overige wegen in Strijkviertel is de maximumsnelheid ook 30 km/h. Nabij de noordoostelijke rotonde komt een autoverbinding met Rijnvliet, via het oorspronkelijke tracé van de Letschertweg.
De beide aansluitpunten van Strijkviertel op de Letschertweg zijn robuust vormgegeven als meerstrooksrotondes. Deze kruispuntvormen zorgen voor een vlotte afwikkeling van het verkeer met een ter plaatse veilige(re) lage rijsnelheid. Beide rotondes hebben een hoge restcapaciteit om eventuele fluctuaties in het verkeersaanbod goed op te vangen. De rotondes liggen buiten de bebouwde kom. De komgrenzen op de interne ontsluitingsweg liggen direct bij de rotondes.

Door handhaving van de Letschertweg komt er alleen verkeer in Strijkviertel dat hier moet zijn. Hierdoor blijft de doorstroomfunctie van de Letschertweg - als een weg buiten de bebouwde kom - in stand. Behalve bij de aansluitpunten, hoeft de Letschertweg niet te worden aangepast. Bij inpassing van de noordoostelijke meerstrooksrotonde verdwijnt op dit deel van de Letschertweg de verkeersonveilige situatie met de scherpe knik in het wegverloop. De adviessnelheid in de bocht van de Letschertweg tussen de aansluitpunten naar bedrijvenpark Strijkviertel, wordt 60 km/u.

De toegang naar de Voornruiters wordt verplaatst naar de zuidkant met een aansluiting op de interne ontsluitingsweg. De huidige ingang aan de noordzijde was een tijdelijke situatie, totdat het bedrijvenpark zou worden ontwikkeld.

Afbeelding 47: Fietsroutes

Fiets

Door bedrijvenpark Strijkviertel komt een doorgaande hoofdfietsroute. Deze loopt vanaf het noorden vanaf de HOV-baan naar het zuiden tussen tennisclub PVDV en hockeyclub Rijnvliet. Dit tracé, tussen de tennisclub en hockeyclub, blijft openbaar, net als de rest van de route. Bij de sportzone kruist de route het water en loopt parallel aan de ontsluitingsweg voor Strijkviertel naar het balkon aan de Strijkviertelplas. De route buigt af naar zuidelijke en daarna zuidwestelijke richting.
De hoofdfietsroute sluit in noordelijke richting aan op de fietsroute via Rijnvliet richting Leidsche Rijn Centrum. Hierbij wordt direct ten noorden van de sportvelden de belangrijke oost-west doorfietsroute (Vleuterweide - Utrecht Centrum) gekruist. In westelijke richting sluit de hoofdfietsroute aan op de Letschertweg richting De Meern, Veldhuizen en polder Rijnenburg. De doorgaande fietsroute is een vrijliggend fietspad zonder kruisingen met autoverkeer, met uitzondering van de ingang naar de Voornruiters.

Er komt een vrijliggend, recreatief fietspad in de Groene Scheg. Het bestaande Oudenrijnsepad in het zuiden krijgt een recreatieve fietsroute. Voor fietsers wordt het mogelijk om Strijkviertel te bereiken vanaf het noorden van de Strijkviertelplas langs de Voornruiters naar het zuiden. Tenslotte komt er een fietsroute via de zuidelijke en oostelijke binnenstraat parallel aan de Letschertweg naar Rijnvliet en richting Papendorp.

Fietsers en gemotoriseerd verkeer maken samen gebruik van de binnen straten. Ook zijn er ruime voetpaden. Het bestaande fietspad langs de Strijkviertelplas, in beheer bij het Recreatieschap, blijft gehandhaafd. Zo ontstaat op het bedrijventerrein een fijnmazig fiets- en wandelnetwerk.

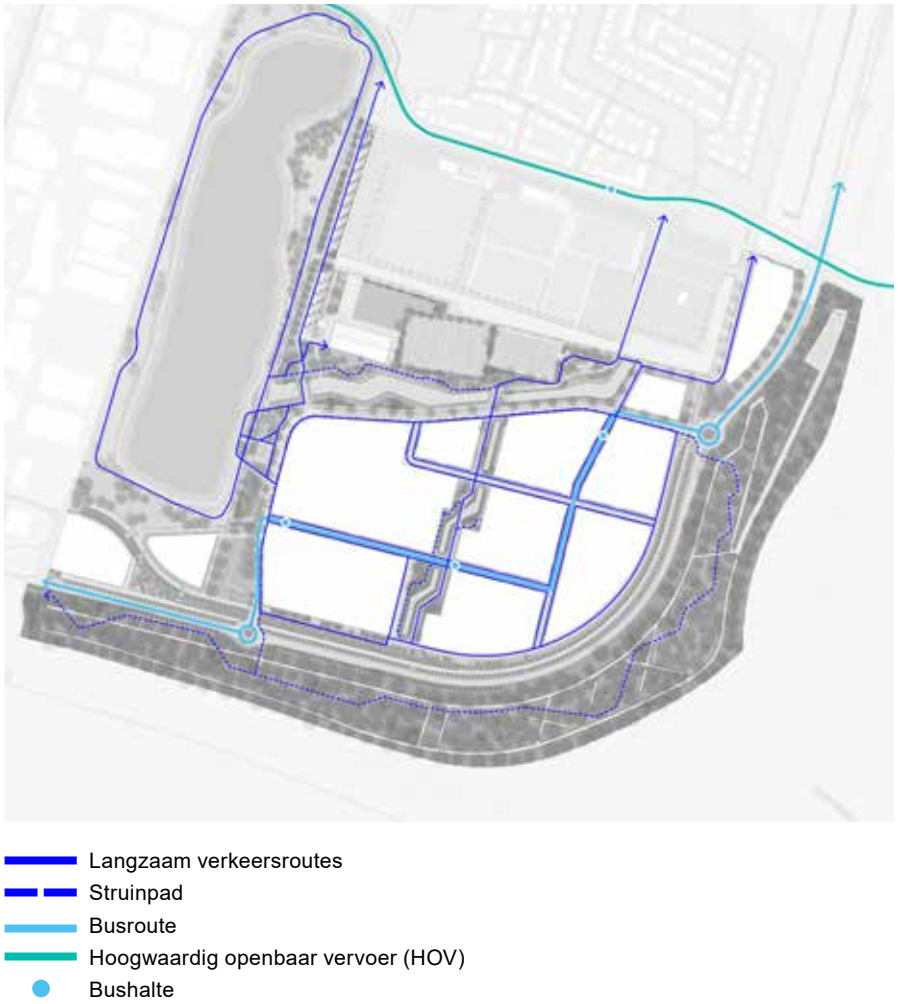


Afbeelding 48: Openbaar vervoer en wandelroutes

Openbaar vervoer en wandelpaden

Het Bedrijvenpark Strijkviertel is goed met de bus bereikbaar. In afbeelding 48 zijn de routes aangegeven. De bestaande HOV-baan bij het sportpark zorgt voor een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer. De beoogde buslijn door Strijkviertel is een wijziging van de route van buslijn 24, en kent een routing centraal door Strijkviertel met drie bushaltes. Hierdoor heeft de bus een zo optimaal mogelijk bedieningsgebied met korte loopafstanden naar de bushaltes. Dit is afgestemd met de provincie.

Er komt een fijnmazig net aan wandelpaden. De groene gebieden zijn toegankelijk voor de wandelaar. Zo kan op het ‘rondje Strijkviertelplas’, dat veel werknemers en bewoners maken, worden gevarieerd met routes op het bedrijvenpark.
De bereikbaarheid van de HOV-baan voor wandelaar en fietser loopt langs het sportpark en takt dan aan op de bushalte.
In het groene gebied tussen de Letschertweg en A2 en A12, in eigendom van Rijkswaterstaat, onderzoeken we de mogelijkheid voor een extra wandelpad.



3.4 Autoparkeren

In Strijkviertel ligt het accent op openbaar vervoer, fietser en voetganger. Dit heeft invloed op de manier waarop het autoparkeren wordt opgelost. Autoparkeren gebeurt op de kavelvelden en uit het zicht, niet in de openbare ruimte.
Het aantal autoparkeerplaatsen dat bij stedelijke ontwikkelingen moet worden gerealiseerd, wordt berekend met parkeernormen uit de gemeentelijk Nota Stallen en Parkeren (NSP). De formeel vigerende Nota is van 2013, naar verwachting stelt de raad in de loop van 2021 de vernieuwde Nota vast.
De parkeernormen hangen af van de ligging van het gebied in de stad. De locatie Strijkviertel is in de NSP aangemerkt als C2, “buiten gebied”, omdat de locatie toen nog helemaal buiten het bebouwde stedelijk gebied lag. Juist de ontwikkeling van Strijkviertel maakt dit gebied onderdeel van aaneengesloten stedelijk gebied dat bovendien nabij een belangrijke HOV-route ligt. Bij een dergelijk gebied past de C2 norm niet meer: deze resulteert in een onevenredig groot aantal parkeerplaatsen, nl. 2745. Dat zijn meer parkeerplaatsen dan het aantal verwachte werknemers. Zo zou worden gefaciliteerd dat elke werknemer zonder problemen met de auto kan komen.

Om te komen tot een parkeernorm die past bij de locatie van het gebied in de stad en bovendien recht doet aan het streven naar realistisch én duurzaam mobiliteitsprofiel, is een maatwerknorm bepaald. Hierbij is rekening gehouden met het aantal werknemers per hectare en met een verdeling over de vervoerwijzen (modal split) die past bij een bedrijvenlocatie als deze. Deze maatwerknorm komt overeen met een aandeel van de auto in het woon-werkverkeer van 50%. Dit is een realistische parkeernorm voor stedelijk gebied, met kenmerken en locatie zoals Strijkviertel.

Op basis van het Provinciaal Arbeidsplaatsen Register, ervaring en vergelijkingen met andere bedrijventerreinen in het land, is berekend hoeveel werknemers op bedrijvenpark Strijkviertel gaan werken. Dat zijn circa 1.900 werknemers, oftewel zo’n 100 werknemers per hectare. Voor de maakbedrijven waarvoor het bedrijvenpark is bedoeld, is dat een arbeidsintensieve norm die past bij het doel om veel werkgelegenheid te creëren. Vanuit het aantal van 1.900 werknemers is vervolgens de parkeernorm per bedrijfssegment uitgewerkt.. Op grond van het programma dat we hanteren leidt dat tot een (theoretisch) totaal aantal parkeerplaatsen op Strijkviertel van 1.189. Bij de uiteindelijke parkeerberekening hanteren we onderstaande normen per bedrijfssector. In tabel 1 staan de specifieke normen voor Strijkviertel (maatwerknormen.)

Tabel 1: Parkeernormen (maatwerknorm)

Functie (Bedrijven of kleinschalige Leisure)	**Totaal** (Parkeernorm (aantal pp / 100 m2 BVO))	**Personeel** (Parkeernorm (aantal pp / 100 m2 BVO))	**Bezoek** (Parkeernorm (aantal pp / 100 m2 BVO))	**Gebaseerd op categorie in NSP** (Parkeernorm (aantal pp / 100 m2 BVO))	
Bedrijven: **Duurzame bouw- en energiebedrijven**	0,65	0,62	0,03	Arbeidsintensieve bedrijven	bezoekersextensieve
Bedrijven: **Maakbedrijven, verplaatsers uit Utrecht**	0,65	0,62	0,03	Arbeidsintensieve bedrijven	bezoekersextensieve
Bedrijven: **Kleinschalige stadsdistributie**	0,19	0,18	0,01	Arbeidsintensieve bedrijven	bezoekersextensieve
Bedrijven: **Innovatie startups/scale-ups/creatieve bedrijvigheid**	0,56	0,45	0,11	Bedrijfsverzamelgebouw/atelier	
Bedrijven: **Laboratoria**	0,65	0,62	0,03	Arbeidsintensieve bedrijven	bezoekersextensieve
Bedrijven: **High Tech**	0,65	0,62	0,03	Arbeidsintensieve bedrijven	bezoekersextensieve
Kleinschalige Leisure: **Fitness**	0,56		90%	Fitness	
Kleinschalige Leisure: **Restaurant Kleinschalige Leisure:**	7,46		80%	Restaurant	
Kleinschalige Leisure: **Evenementen**	2,80		99%	Evenementen	
Kleinschalige Leisure: **Café**	3,73		90%	Café	
Kleinschalige Leisure: **Gemiddeld (gehanteerd in berekening parkeerbalans)**	3,64	0,36	3,27 (90%)		

Deze parkeernormen zijn de basis voor het parkeerbeleid voor het gehele gebied. De verwachting is dat, zeker in stedelijk gebied, het autogebruik gaat veranderen en verminderen. Hierop spelen we in door in het kavelpaspoort voor elk kavelveld een parkeernorm uit te werken.

Het autoparkeren organiseren we op de kavelvelden. Elk veld heeft een eigen centrale parkeervoorziening, waarbij bedrijven parkeerplaatsen kunnen delen. Voor kleinere kavelvelden is bundeling een optie, waarbij voor twee of meer kavelvelden het parkeren in één van de velden wordt opgelost.

Het autoparkeren voor de uitbreiding van het sportpark organiseren we, in de definitieve situatie, op een nabij gelegen kavelveld. Op deze manier maken we dubbelgebruik mogelijk, overdag voor werknemers en bezoekers en in de avond en in het weekend vooral voor de sport.

Voor de Voornruiters organiseren we het parkeren voor paardentrailers en paardenvrachtwagens nabij de rijvereniging. De eisen die gelden vanuit de hippische branche passen we toe.

3.5 Deelmobiliteit en Mobility as a Service (MaaS)

In de nabije toekomst zullen in stedelijke gebieden deelmobiliteit en Mobility as a Service een grote vlucht nemen. Op Bedrijvenpark Strijkviertel is deelmobiliteit beschikbaar vanaf de eerste uitgifte. We verwachten dat het parkmanagement een belangrijke rol speelt bij de organisatie van deelmobiliteit. De parkmanagementvereniging stemt met de bedrijven af wat de behoefte is aan deelmobiliteit. Daarom staat in deze paragraaf een doorkijk van de, te verwachten, ontwikkelingen op het gebied van deelmobiliteit en MaaS.

Mobility-as-a-Service

Mobility-as-a-Service (MaaS) is een verzamelterm voor vervoersmogelijkheden, inclusief openbaar vervoer, die in de vorm van een app aan de gebruiker wordt aangeboden. Via de app kun je een reis op maat plannen, boeken en betalen. De slimme MaaS-app Gaiyo wordt aangeboden in Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern. De bedrijven kunnen aansluiten op deze en mogelijke toekomstige MaaS projecten. In de toekomst maken deelfietssystemen en aanbieders van deelauto's deel uit van het MaaS aanbod. Daarnaast zijn er (toekomstige) mogelijkheden voor taxidiensten, shuttle services en diensten van zelfrijdende voertuigen.

Deelmobiliteit in plaats van de eigen auto

Een passend aanbod van deelfietsen en deelauto's voor zakelijke ritten (deelmobiliteit) draagt bij aan alternatieven voor het gebruiken van de auto door werknemers. Gecombineerd met gebruik van openbaar vervoer is het aantrekkelijker om de auto te laten staan. In de komende jaren introduceert de gemeente een deelfietssysteem voor de stad en dus ook voor Strijkviertel.

Via een app kan de gebruiker de fietsen vinden en gebruiken:

- Als je met het openbaar vervoer naar het werk bent gekomen, kun je voor een zakelijke rit de deelauto of de deelfiets gebruiken.
- Als het gaat om een incidentele woon- werkrit, bijvoorbeeld als de eigen fiets even niet beschikbaar is.
- Gebruik een deelfiets of deelauto vanaf de halte van de HOV busbaan of vanaf één van de NS stations: Centraal, Terwijde of Leidsche Rijn. De zogeheten ‘last mile’.

Als de parkmanagementvereniging een overeenkomst sluit met de vergunde aanbieder(s) en de extra fietsen worden in de openbare ruimte geplaatst, moeten ze ook toegankelijk zijn voor iedereen. Van belang is dat de deelfietsen op korte loopafstand en via veilige looproutes te bereiken zijn. Bedrijven, c.q. de parkmanagementvereniging kunnen ook een overeenkomst aangaan met een andere (niet-vergunde) aanbieder, bijvoorbeeld om meer zekerheid te krijgen over de beschikbaarheid. Naast standaardfietsen kunnen ook e-bikes en bakfietsen in het deelfietsaanbod worden opgenomen. E-bikes kunnen autoritten vervangen vanwege de grotere actieradius. Deelbakfietsen kunnen interessant zijn voor bedrijven om materialen en/of gereedschappen te vervoeren.

Vergoedingen voor de kosten voor het gebruik van deelmobiliteit kunnen de werkgevers in hun HR-mobiliteitsregelingen opnemen, zodat het voor de werknemers ook financieel aantrekkelijk is om er gebruik van te maken.

Onder voorbehoud van besluitvorming door de raad komt per 2021 ook de vergunning beschikbaar voor deel-e-scooters, waarmee deze kunnen bijdragen aan gedeelde mobiliteit. Ook voor deel-e-scooters geldt dat een ordelijke wijze van stallen van belang is voor een blijvende kwaliteit van de openbare ruimte op het bedrijventerrein.

Deelauto’s kunnen een alternatief zijn voor het gebruik van de eigen auto voor zakelijke ritten. Bedrijven kunnen zelf of via een aanbieder deelauto’s beschikbaar stellen. Via een app is dit te organiseren. Deelauto’s zijn elektrisch aangedreven en gemakkelijk bereikbaar op de centrale parkeervoorzieningen op de kavelvelden.

Afbeelding 49: Groene lijst om het Bedrijvenpark heen

3.6 Uitwerking groen en ecologie

In het ontwerp geven we letterlijk en figuurlijk veel ruimte voor groen. Ruim 30% van de oppervlakte van het plangebied binnen de Letschertweg bestaat uit groen en water. Voor het hele plangebied, inclusief de groene zone tussen de Letschertweg en de rijkswegen A2 en A12 is dat zelfs ruim 50%. De gemeentelijke hoofdgroenstructuur omringt het hele terrein, zie afbeelding 49. We verbinden (met ‘stapstenen’) de kwaliteiten van de bestaande groenstructuur met het groen in het ontwerp. Zo ontstaat een fijnmazig netwerk van groenblauwe verbindingen. Naast de ecologische verbetering vergroot de groenstructuur van Bedrijvenpark Strijkviertel de recreatieve en landschappelijke kwaliteit van het bestaande stedelijk groen.

De groenstructuur binnen Bedrijvenpark Strijkviertel is opgebouwd uit een aantal herkenbare groengebieden, zoals in paragraaf 2.3 is beschreven.



Afbeelding 50: Principes voor de inrichting van de openbare ruimte

Voor het landschapsontwerp zijn per groengebied op hoofdlijnen ontwerpprincipes opgezet om bestaande natuur, groen en biodiversiteit in Strijkviertel te versterken. In de vervolgfase werken we dat verder uit in een ontwerp.

Principes voor het hele gebied

Deze komen ook deels terug in hoofdstuk 2:

- Versterken van bestaande groenstructuur door inheemse bomen en beplanting toe te voegen
- Toevoegen van verticale gelaagdheid met vruchtdragende struiken, heesters en het versterken van bestaand opgaand groen
- Versterken van de bestaande groenstructuur door inrichting geschikt te maken voor doelsoorten uit de Utrechtse soortenlijst, zoals grote kattenstaart, egel, grote klokjesbij en huismus
- Versterken opgaand groen voor bijvoorbeeld vleermuizen. Het hoge opgaand groen langs de zuid- en westkant van het plangebied is van essentieel belang als vliegroute en foerageergebied van vleermuizen.
- Aanbrengen van afwisseling in open en beschutte plekken
- Toepassen van ecologisch maaibeheer
- Minimaliseren van verharding
- Water passerende verharding waar mogelijk
- Stimuleren van groene daken, in combinatie met zonnepanelen
- Groene gevels in de interne binnenstraten. Dit kan grondgebonden, door struiken en klimplanten tegen de gevel op te laten groeien of in combinatie met niet-grondgebonden (groene gevel inclusief irrigatiesysteem).
- Het integreren van verblijfsplaatsen (bijvoorbeeld voor vogels) in de gebouwen en stimuleren van natuurinclusief bouwen
- De ondergrondse ruimte voor kabels en leidingen zodanig ordenen dat er ruimte ontstaat voor groen. Deze vrijkomende ruimte wordt dan ingezet voor ‘volle’ grond voor groen en bomen.



Bomen verder van de zuidoever



Bomen dichter bij de noordoever



Versterken bestaande groenstructuur



Standaard talud 1:3



Ecologisch talud 1:5/1:10



Voldoende opgaand groen voor bijvoorbeeld vleermuizen



Kruiden- en bloemrijke beplanting versterkt de biodiversiteit



Afwateren op open water



Waterpasserende verharding



Minimaliseren verharding

Voor de verschillende groenzones zijn specifieke principes geformuleerd.

Strijkviertelplaszone, inclusief balkon:
- Bij belangrijke vliegroutes van vleermuizen vleermuisvriendelijke verlichting of geen verlichting toepassen
- De bestaande bomenstructuur zoveel mogelijk intact laten, en de vliegroutes voor vleermuizen in stand houden.

Sportzone:
- Aanleg van plas-dras gebieden waaronder een ecologische oever met een flauw oplopend talud.
- Bomen dichter bij de noordoever van een watergang en verder weg bij de zuidoever.
- Inpassen faunapassages (voor amfibieën en kleine zoogdieren) onder de Letschertweg, ter hoogte van de fietstunnel en aan de oostzijde. Hierdoor ontstaat een doorlopende verbinding van Rijnenburg tot aan de A2 en verder.

De Groene Scheg:
- Toevoegen van bloemrijk gras, ook hooiland genoemd
- Toepassen van een flauw oplopend talud, minimaal 1:3

Met het toepassen van de ontwerpprincipes versterken we de biodiversiteit in het gebied voor insecten, vogels, grondgebonden zoogdieren en amfibieën.
In het gebied komt ook de grote modderkruiper voor. Een vis die is beschermd onder de wet Natuurbescherming. Combineren van het bedrijvenpark met voldoende ruimte voor een goede biotoop blijkt niet mogelijk te zijn. In overleg met bevoegd gezag, de provincie, zorgen we voor een goede biotoop en een duurzame populatie elders in de stad.

Bomeninventarisatie
In het plangebied staan binnen het gebied van de Letschertweg in totaal 500 bomen. Er is een klein aantal boomsoorten aanwezig:
1. circa 130 knotwilgen
2. circa 110 knot elzen
3. circa 120 zomereiken
4. circa 150 essen

De knotwilgen zijn grotendeels in goede staat en hebben een goede toekomstverwachting. Sommige knotelzen zijn afgestorven. De overige knotelzen zijn niet allemaal in goede staat en hun toekomstverwachting is dan ook verschillend. Alle eiken zijn van goede kwaliteit en gaan nog lang mee. Vrijwel alle essen hebben dood hout en hebben in meer of mindere mate essentaksterfte. Het is lastig om de toekomstverwachting van deze bomen te bepalen, want het verloop van de essentaksterfte is nog onduidelijk.
In praktische en economische zin is vrijwel geen enkele boom uit de lijst verplantbaar. Alle knotwilgen zijn als verplantbaar aangemerkt, maar wilgen van dit formaat worden hoe dan ook niet verplant in Utrecht.

3.7 Energie

Utrecht wil koploper zijn op het gebied van duurzame energie. Gebiedsontwikkelingen volgen daarvoor het Utrechts Energie Protocol (UEP). Dit is een stappenplan voor duurzame invulling van de energievoorziening. Belangrijk uitgangspunt is dat nieuwe ontwikkelingsgebieden niet meer worden aangesloten op het gasnet. Het UEP heeft een duidelijke opbouw van maatregelen:

- Stap 1: doe eerst zoveel mogelijk op gebouw- of perceelniveau
- Stap 2: kijk daarna naar de duurzame mogelijkheden binnen het gebied
- Stap 3: kijk ten slotte buiten het plangebied voor het opwekken van duurzame energie

Op grond van het UEP kan duurzame energie van buiten het plangebied komen als het technisch, financieel en/of organisatorisch niet haalbaar blijkt een gebied energieneutraal te ontwikkelen op perceelniveau en op gebiedsniveau.

Onderzoek naar de mogelijkheden voor energieneutraal Strijkviertel

De gemeente heeft een technische studie uitgevoerd of Strijkviertel energieneutraal ontwikkeld kan worden voor elektriciteit, verwarmen en verkoelen. De financiële aspecten van het energiesysteem zijn heel globaal meegenomen, de organisatorische aspecten nog niet. Zowel de toekomstige energievraag als ook het aanbod van energie zijn in beeld gebracht. Bijlage 3 bevat het gehele rapport.

Elektriciteit

Het (toekomstige) elektriciteitsverbruik in Strijkviertel bestaat uit drie onderdelen:

- de gebouwgebonden elektriciteitsvraag: de elektriciteitsvraag van installaties voor verwarming en koeling van ruimtes, ventilatie, warmtapwater en verlichting.
- de gebruiksgebonden elektriciteitsvraag: het verbruik voor ‘huishoudelijke’ apparatuur (keuken- en kantineapparatuur, computers, kopieerapparaten, printers enz.), bedrijfsapparatuur en machines. Dat wil zeggen: al het energieverbruik binnen het gebouw en op de kavel, exclusief verlichting.
- de gebiedsgebonden elektriciteitsvraag: het energieverbruik in de openbare ruimte, zoals verkeersregelinstallaties en straatverlichting (maar niet oplaadpunten voor elektrisch vervoer).

Het programma in Strijkviertel kenmerkt zich waarschijnlijk door een hoge gebruiksgebonden elektriciteitsvraag voor de productieprocessen van de toekomstige bedrijven. Deze is lastig van tevoren in te schatten, omdat het energieverbruik voor productieprocessen bedrijfsspecifiek is. Daarom is er een laag en hoog scenario voor de elektriciteitsvraag uitgewerkt.

De schattingen voor de totale elektriciteitsvraag variëren tussen de 20 en 106 GWh per jaar, dat is een groot verschil. Om klimaatneutraal te zijn, wordt de elektriciteitsvraag duurzaam geproduceerd in het gebied.

Door de grote onzekerheid in de energievraag, is gekeken naar het energieaanbod. Het leeuwendeel van het aanbod bestaat uit beschikbaar (dak-)oppervlak voor zonnepanelen (PV-panelen).
In tabel 2 staan de scenario’s voor de energievraag en het beschikbare aanbod aan dakoppervlak bij elkaar.

Tabel 2: Scenario's globale energie (stroom)vraag van bedrijven en aanbod

Onderdeel	Programma Strijkviertel	
Verbruiksprognose bedrijven & oppervlak PV-panelen	Lage energievraag	Hoge energievraag
Totale vraag elektriciteit (GWh per jaar)	20	106
Benodigd vermogen PV-panelen tbv vraag (MW piek)	22	118
Benodigd oppervlak PV-panelen (hectare)	11 ha	59 ha
Uitgeefbaar oppervlak (hectare)	19 ha	19 ha
Verhouding benodigd oppervlak PV en uitgeefbaar oppervlak (%)	58%*	310%

*) maximaal 60% van een dak kan worden benut voor zonnepanelen. De overige 40% is nodig voor installaties en andere functies

Voor het gehele plangebied komt daar waarschijnlijk nog een elektriciteitsvraag van ongeveer 21 GWh per jaar bij voor oplaadpunten voor elektrisch vervoer. Deze elektriciteitsvraag is in het Utrechts Energie Protocol niet opgenomen in de definitie van een klimaatneutraal gebied.

Op grond van het energieaanbod is klimaatneutraal Strijkviertel niet mogelijk. Er is een tekort aan dakoppervlak voor zonnepanelen.
De verhouding tussen benodigd oppervlak zonnepanelen en uitgeefbaar oppervlak kavels varieert tussen circa 60% en 300%. Het dakoppervlak kan maximaal 60% worden gebruikt voor zonnepanelen.
In het meest energiezuinige scenario zou het beschikbare dakoppervlak net genoeg zijn voor de behoefte aan stroom. Het dak ligt dan 'vol' met zonnepanelen.

Voor de ontwikkeling van Strijkviertel betekent dit dat we laag energieverbruik van gebouwen stimuleren door inzet op hoogwaardige schilisolatie en gebouwinstallaties met hoge energieprestatie.
Verder zetten we in op het gebruik van het dak voor plaatsing van PV-panelen, eventueel in combinatie met andere functies zoals groen of waterberging.

We onderzoeken of, naast het benutten van het dakoppervlak voor zonnepanelen (eventueel in combinatie met groen en/of waterberging), er kansen zijn in het gebied om duurzame energie op te wekken.

Gezien de onzekerheid in de energievraag is het waarschijnlijk noodzakelijk om duurzame elektriciteit van buiten het plangebied te halen (stap 3 van het Utrechts Energie Protocol).
Er wordt door gemeente en bedrijven concreet uitgewerkt waar en hoe de opwek zal plaatsvinden, bijvoorbeeld met een windturbine of zonneweide. De opgewekte energie van deze installatie moet ten goede komen aan de gebiedsontwikkeling in Strijkviertel. Dit kan bijvoorbeeld geregeld worden via een Power Purchase Agreement, waarin bedrijven gezamenlijk investeren. Parkmanagement kan in de organisatie hiervan een rol spelen (zie paragraaf 5.2.)

Warmte en koude is mogelijk

Gegeven dat er geen gas- of stadswarmteleiding komt, zullen warmte en koude moeten komen van oplossingen die elektriciteit gebruiken, zoals buitenluchtwarmtepompen, infra roodpanelen en bodemenergiesystemen.
In het gebied zijn voldoende warmtebronnen op lage temperatuur aanwezig. Technisch en qua capaciteit lijkt het mogelijk om het gehele gebied van warmte en koude te voorzien door middel van een (collectief) bodemenergiesysteem, eventueel in combinatie met onttrekking van warmte aan oppervlaktewater. De bodem van het plangebied is uitstekend geschikt als buffer voor energie, maar er geldt wel een beperking voor het opslaan van warmte en koude tot 50 meter diepte.
Het is nog niet zeker of bodemenergie voor een kavelveld de beste oplossing is. Bij distributie- en maakbedrijven kan de warmtevraag namelijk laag zijn. In dat geval is het voordeliger om infraroodpanelen te installeren in de ruimtes die verwarmd dienen te worden.

3.8 Klimaatadaptatie

Het ontwerp voor Strijkviertel wordt klimaatadaptief: wateropvang van hevige buien, tegengaan van droogte en tegengaan van hittestress. Klimaatadaptatie draagt bij aan de verblijfskwaliteit voor het gebied.

Voor Strijkviertel werken we dat als volgt uit:
Voor heel Leidsche Rijn geldt dat 90% van de jaarlijkse neerslag in de bodem wordt geïnfiltreerd. Omgerekend is hiervoor 45 mm waterberging nodig als compensatie van verhard oppervlak. Dat geldt voor zowel de openbare ruimte als op de kavels. Strijkviertel is onderdeel van het Watersysteem Leidsche Rijn, een deel van de vereiste waterberging van Strijkviertel is in het Watersysteem al opgelost in Veldhuizen, Vleuterweide en de Haarrijnseplas. Hiermee resteert een opgave van 12 mm per m2 toename van verhard oppervalk.

Uitgangspunt is dat regenwater wordt vastgehouden in het gebied, zo veel mogelijk infiltreert in de bodem en, indien nodig, vertraagd wordt afgegeven aan riool en of afvoerend oppervlaktewater. Dat doen we door in de openbare ruimte geen verharding aan te brengen waar dat niet nodig is. We leggen een IT-riool aan om de afvoer naar het oppervlaktewater te vertragen. Ook voor de kavelvelden geldt de eis van 15 mm waterberging. De kaveleigenaar vult zelf in hoe aan de eis wordt voldaan. Oplossingsmogelijkheden zijn het toepassen van (een combinatie van) water passerende verharding, kratjes, waterberging op daken, aanleg van een IT-riool en het toepassen van groen op de kavel.

Door de omvangrijke openbare ruimte, met veel groen en water, gaan we hittestress tegen. In de binnenstraten zijn gevels deels groen, aangevuld met groenstructuren langs de gevel. De schaduwwerking van de gebouwen zorgt voor verkoeling.

Hoofdstuk 4 Bodem, civiele techniek en milieu

4.1 Bodem: archeologie en cultuurhistorie

Archeologie

Het grootste deel van dit deelgebied is archeologisch onderzocht. Zo is ter plaatse van de tennisvereniging een Duitse bommenwerper (Junkers88A) opgegraven. Ten zuiden van de manege is een mogelijke cultusplaats onderzocht en in het zuidelijk deel van het plangebied is bij proefonderzoek een nederzetting uit de IJzertijd gevonden. Deze moet nog worden opgegraven. Ook zal in een gebied ten oosten hiervan nog proefonderzoek moeten worden uitgevoerd. Dat gebeurt in de periode van bouwrijp maken.

Cultuurhistorie

Het gebied kent een zeer oude geschiedenis en dat heeft te maken met de ligging in het stroomgebied van rivieren die hier lang voor het begin van de jaartelling stroomden. Deze stroomgordels zorgden voor hoger en lager gelegen delen. In het gebied zijn nog sporen van de rivieren en van de zogenaamde crevasses, geulen die zijn ontstaan zijn door een doorbraak. In afbeelding 51 zijn de stroomgordel en crevasses op kaart weergegeven. Op de hoger gelegen delen kan in de bronstijd (2000 v. Chr.) bewoning hebben plaatsgevonden.



Afbeelding 51: Stroomgordel en crevasses in het gebied

4.2 Civiele techniek

Ophogen

De gemiddelde hoogte van het maaiveld ligt op circa +0.00 NAP. Het gebied wordt ruim een meter opgehoogd, tot +1,25 NAP. Het ophogen van het gebied gebeurt op een duurzame manier door overtollige grond uit de nabije omgeving te verwerken. Die grond komt uit het noordelijk gelegen woonproject Rijnvliet én de uitkomende grond van Strijkviertel zelf. Met de nieuwe hoogte ontstaat er voldoende drooglegging voor het gebied.

Om zetting van de nieuwe riolering en wegen te voorkomen wordt de slechte grond vervangen door zand. Dit biedt ook de mogelijkheid om infiltratie riool aan te brengen. Dit is een duurzame manier om te voldoen aan de waterberging. Het watersysteem draagt zo bij aan de eisen en wensen met betrekking tot klimaatadaptatie. Overtollig water wordt afgevoerd naar het watersysteem Leidsche Rijn.

Watersysteem

Strijkviertel ligt in de polder Oudenrijn. Ook de woonwijk en sportpark Rijnvliet liggen in deze polder. Het oppervlaktewatersysteem wordt gevoed vanuit Rijnvliet, in het noorden. Ten westen en oosten van de sportvelden wordt water aangevoerd met een peil van -0.80 NAP. Via de bestaande watergangen stroomt het water naar het zuidwesten en is daar verbonden met het watersysteem langs de Letschertweg met een peil van -1.10 NAP.

In de toekomstige situatie blijft het waterpeil in Strijkviertel op -0.80 NAP. De bestaande sloten worden gedempt en er worden nieuwe watergangen gegraven. Via de nieuwe watergangen stroomt het water net als in de huidige situatie naar het zuidwesten waar het aansluit op het bestaande watersysteem.
Bijlage 2 bevat de waterparagraaf met daarin de verdere uitwerking.

Riolering

In Strijkviertel wordt het hemelwater zoveel mogelijk binnen het plangebied verwerkt. Het afvalwater wordt verzameld door middel van vrij verval riolering, en naar een wijkgemaal getransporteerd.

Van daaruit wordt het via een persleiding aangesloten op het perssysteem van Papendorp, dat het afvoert naar de rioolzuiveringsinstallatie in de Wetering van het Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden.

Hemelwater wordt vastgehouden, geïnfiltreerd en vertraagd. Dit vindt plaats op zowel kavel niveau als in de openbare ruimte. Onder de wegen wordt een infiltratie riool toegepast.

Kabels en Leidingen

Nabij de oostelijke rotonde liggen doorgaande waterleidingen van Waternet. Deze transporteren vanuit de Lek voorgezuiverd water naar Kennemerland om het daar in de duinen te filteren en er drinkwater voor onder andere Amsterdam van te maken. Op deze waterleidingen en de daarbij behorende zakelijk rechtstrook van 20 meter mag niet worden gebouwd.

Aan de westkant van het plangebied brengt Tennet in 2021 de 150 KV leiding ondergronds. Ook hierbij geldt een zakelijk rechtstrook waarboven geen gebouwen mogen komen. De huidige mast in het zuidwesten blijft gehandhaafd.

In het gebied wordt een nieuwe nutsinfrastructuur aangelegd.

De nutsleidingen zijn ontworpen conform de atlas nutsleidingen. Dit betekent dat er in elke straat stroken gereserveerd zijn voor de aanleg van de nutsvoorzieningen. Zie hiervoor de dwarsprofielen 7, 8 en 11 in paragraaf 2.3.

4.3 Milieu

Zonering

Geluid, stof, geur en gevaar beïnvloeden vaak de kwaliteit van de leef- en woonomgeving. De beoogde ontwikkeling is het realiseren van een bedrijventerrein met bedrijven en activiteiten met een milieucategorie van maximaal 3.1. De daarmee corresponderende richtafstand is 50 meter ten opzichte van een rustige woonwijk. De minimale afstand tot de in aanbouw zijnde woonwijk Rijvliet is circa 300 meter. De afstand tot de woningen voldoet hiermee aan de richtafstanden voor milieuzonering en daarmee is er voldaan een goede ruimtelijke ordening, Het bedrijventerrein hoeft niet nader onderzocht te worden op de genoemde aspecten.

Hoofdstuk 5 Flexibiliteit in het vervolg

5.1 Uitgiftestrategie

De gemeente geeft de grond uit in kavelvelden. Het plangebied telt er 14, zoals in figuur 52 is weergegeven op de kaart. De grond is op twee kavels na in eigendom van de gemeente Utrecht. De particuliere kavels liggen ten zuiden van de Strijkviertelplas en worden in het stedenbouwkundig plan meegenomen in de planvorming. De oppervlakte van de 2 particuliere kavels zijn respectievelijk 0,6 en 1 ha. De oppervlakte van de 12 bedrijfskavels in gemeentelijk eigendom is 18,3 ha.



Afbeelding 52: Overzicht kavelvelden met oppervlaktes per kavelveld

1.	7.077	m2	6.	18.857	m2	11.	14.199	m2
2.	15.205	m2	7.	6.358	m2	12.	10.695	m2
3.	16.381	m2	8.	31.752	m2	13.	6.012	m2
4.	17.491	m2	9.	15.784	m2	14.	9.540	m2
5.	19.045	m2	10.	10.625	m2			

Gemeentelijke gronduitgifte in kavelvelden

De kavelvelden verschillen in oppervlak, zoals aangegeven in figuur 52. De kleinste kavels meten minder dan een hectare, de grootste kavel is ruim 3 hectare. De meeste kavels hebben een oppervlak tussen de 1,5 en 2 ha.

Op een kavelveld is plek voor meerdere gebouwen en bedrijven die voorzieningen delen. De ambities voor een circulair en duurzaam bedrijvenpark kunnen via uitgifte in kavelvelden het beste worden gerealiseerd. In paragraaf 2.4 staan de ontwikkelprincipes voor de kavelvelden beschreven en in paragraaf 3.2 de principes voor circulair bouwen. De principes worden per kavelveld uitgewerkt in een kavelpaspoort. Zie hiervoor paragraaf 2.5.

De gemeente geeft elk kavelveld in erfpacht uit. In het algemeen wordt deze in onderhandse uitgifte uitgegeven. Uitgifte zal zijn aan een groep ondernemingen die een kavelveld wil afnemen, dan wel aan een ontwikkelaar. Kenmerk van deze partijen is dat zij zich in de kavel- en gebouwontwikkeling laten leiden door betrokkenheid op langere termijn, waarbij de gebruiksfase en fase van hergebruik van materialen onderdeel zijn van de ontwikkeling. Dit heeft consequenties voor de hele vastgoedketen, van ontwikkelaar, ondernemer tot belegger. De werkwijze van elke partij in deze keten verandert vanwege de langere termijn van betrokkenheid.

Gemeentelijk begeleidingsteam

De gronduitgifte gebeurt in nauwe samenwerking met een gemeentelijk begeleidingsteam. Het team bestaat uit de vastgoedadviseur, stedenbouwkundig supervisor, adviseur duurzaamheid en circulair, adviseur economische zaken en een financieel en juridisch adviseur. Zij faciliteren partijen om de ambities op het gebied van duurzaamheid en circulair ook realistisch en realiseerbaar te maken. In de transitiefase naar circulaire bouwontwikkeling, is circulair bouwen nog experimenteel. Samen met de ondernemer wordt gezocht naar innovaties, op basis van bedrijfsspecifieke kansen. Daarbij wordt scherp gekeken naar de toepassing van haalbare, bewezen maatregelen en gezocht naar innovatieve en kansrijke oplossingen. Het begeleidingsteam werkt nauw samen met de ontwikkelende partij bij het haalbaar en daarmee realiseerbaar maken van de circulaire ambities.

Uitgifteproces

Voordat de gemeente de gronden uitgeeft, doorlopen partijen de volgende fases van verkenning, ontwerp naar de uiteindelijke uitgifte.

1) Verkenning tot en met kavelpaspoort:

- Er zijn vrijblijvende, verkennende gesprekken tussen gemeente en geïnteresseerde partij(-en) over een kavelveld.
- De gemeente stelt een kavelpaspoort op voor het kavelveld. Hierin staan de specifieke uitgangspunten voor de ontwikkeling van het desbetreffende kavelveld. De basis voor het kavelpaspoort is het stedenbouwkundig plan.

Meer informatie over het kavelpaspoort staat in paragraaf 2.5.

2) Schetsontwerp tot en met optie overeenkomst:

- Op basis van het kavelpaspoort maakt de ontwikkelende partij een schetsontwerp voor het gehele kavelveld en een architectonisch ontwerp voor de bedrijfspanden. Hierin worden ook de duurzame en circulaire maatregelen uitgewerkt en toegelicht. Een materialenpaspoort is onderdeel van het ontwerp.
- Op grond van de gesprekken en het ontwerp beslist gemeente of de potentiële erfpachter de uitgangspunten omarmt, kan realiseren en langdurig betrokken blijft in de gebruiksfase.
- De partijen sluiten een optieovereenkomst. Deze bevat afspraken over de werkwijze, de organisatie voor het gehele ontwikkeltraject, kavelpaspoort en de belangrijkste onderwerpen over de gronduitgifte zoals kavel, kavelgrootte en grondprijs.
- Partijen betalen een optievergoeding, die wordt verrekend met de grondprijs bij uitgifte van het kavelveld.

3) Voorlopig en definitief ontwerp tot en met uitgifte overeenkomst:

- De ontwikkelende partij werkt het ontwerp verder uit tot voorlopig en daarna een definitief ontwerp, in tijdsbestek van circa een jaar.
- Elke ontwerpfase wordt afgesloten met een goedkeuring door het begeleidingsteam, waarbij het ontwerp wordt getoetst aan het Stedenbouwkundig Plan, het kavelpaspoort en de circulaire principes.
- Als de gemeente het ontwerp goedkeurt, wordt een uitgifteovereenkomst gesloten.
- Daarna wordt binnen twee maanden de omgevingsvergunning door de ontwikkelende partij aangevraagd.

Grondprijzen

De ontwikkelvelden en kavels worden uitgegeven op basis van de actuele financiële kaders in de gemeentelijke grondprijzenbrief. Deze wordt jaarlijks bijgesteld. De bijdrage in het parkmanagement zal een verplicht en onlosmakelijk onderdeel van de uitgifte zijn.

5.2 Parkmanagement

Inleiding

Parkmanagement is een belangrijk instrument om een goed werkklimaat en de kwaliteit van het openbare en het private gebied nu en in de toekomst te borgen. Elke onderneming is lid van de vereniging.
Een parkmanagement vereniging verzorgt diensten op het terrein. Denk hierbij aan beheer en onderhoud, gladheidsbestrijding, terreinbeveiliging, bewaken en deelnemen aan Keurmerk Veilig Ondernemen, bedrijfsbewegwijzering, afvalinzameling, bewaken van stedenbouwkundige voorschriften en management van de operationele beheerorganisatie, collectief parkeren, versterken van lokale verbindingen, energiemanagement, vervoer coördinatie, milieuzorg, gezamenlijke voorzieningen als sport en horeca.

In maart 1997 is bestuurlijk besloten parkmanagement verplicht in te voeren op alle bedrijven- en kantorenlocaties binnen Leidsche Rijn. Daarbij zijn enkele uitgangspunten vastgesteld, waaronder een basispakket, verplichting tot financiële bijdrage, etc. Tevens is besloten parkmanagement per gebied nader uit te werken.

Voor Strijkviertel zetten we met parkmanagement in op een aantrekkelijk werkklimaat en slimme dienstverlening zodat de gebruikers van het bedrijventerrein zich hier thuis voelen. We zetten in op integrale oplossingen die meerwaarde bieden voor alle doelgroepen in het gebied. Met de duurzame ontwikkeling en hoge kwaliteit op bedrijvenpark Strijkviertel wordt parkmanagement nog belangrijker. Bijvoorbeeld bij het delen van voorzieningen, zoals parkeren, deelauto's en deelfietsen. In de toekomst zou het mogelijk kunnen zijn dat de parkmanagement vereniging een rol heeft in het beheren van materiaalstromen op de werklocaties. Mogelijk kan ook investering in en exploitatie van lokale, duurzame energieopwekking op gebiedsniveau in het pakket worden opgenomen. Parkamanagement ontzorgt zo bedrijven die een surplus aan energie kunnen genereren of niet de financiële middelen hebben om die opwekkingscapaciteit te maximaliseren.

Organisatie van parkmanagement

Parkmanagement organiseren we door het oprichten van een vereniging parkmanagement. Hiervoor stellen we een ondernemingsplan op. Bedrijven en andere instellingen die zich op Bedrijvenpark Strijkviertel gaan vestigen worden automatisch lid van de vereniging. Bij de ondertekening van het erfpachtcontract wordt dat geregeld. De gemeente Utrecht is (bijzonder) lid van deze vereniging.
Bedrijven betalen een jaarlijkse contributie en nemen diensten af, minimaal het basispakket. Om te garanderen dat derden (bijv. bij verkoop van het bedrijf c.q. kavel) zich ook binden aan de tussen de oorspronkelijke partijen overeengekomen afspraken wordt een kwalitatieve verplichting in het contract opgenomen. Met het lidmaatschap verkrijgen ondernemingen democratisch stemrecht over de gezamenlijke invulling van parkamanagement, waarbij het basispakket het uitgangspunt is. Het aantal stemmen dat een bedrijf in de ledenvergadering heeft, hangt af van hun vierkante meters bruto vloeroppervlakte of de kaveloppervlakte.

Beheerorganisatie

De vereniging sluit een contract af met een beheerorganisatie die voor de feitelijke uitvoering van parkmanagement zorgdraagt. Op haar beurt huurt de beheerorganisatie onderaannemers in die het uiteindelijke werk op de terreinen verrichten. Daarnaast onderzoekt de beheerorganisatie waaraan de bedrijven -bovenop het basispakket- nog meer behoefte hebben en biedt dit aan de bedrijven als optioneel pakket aan.

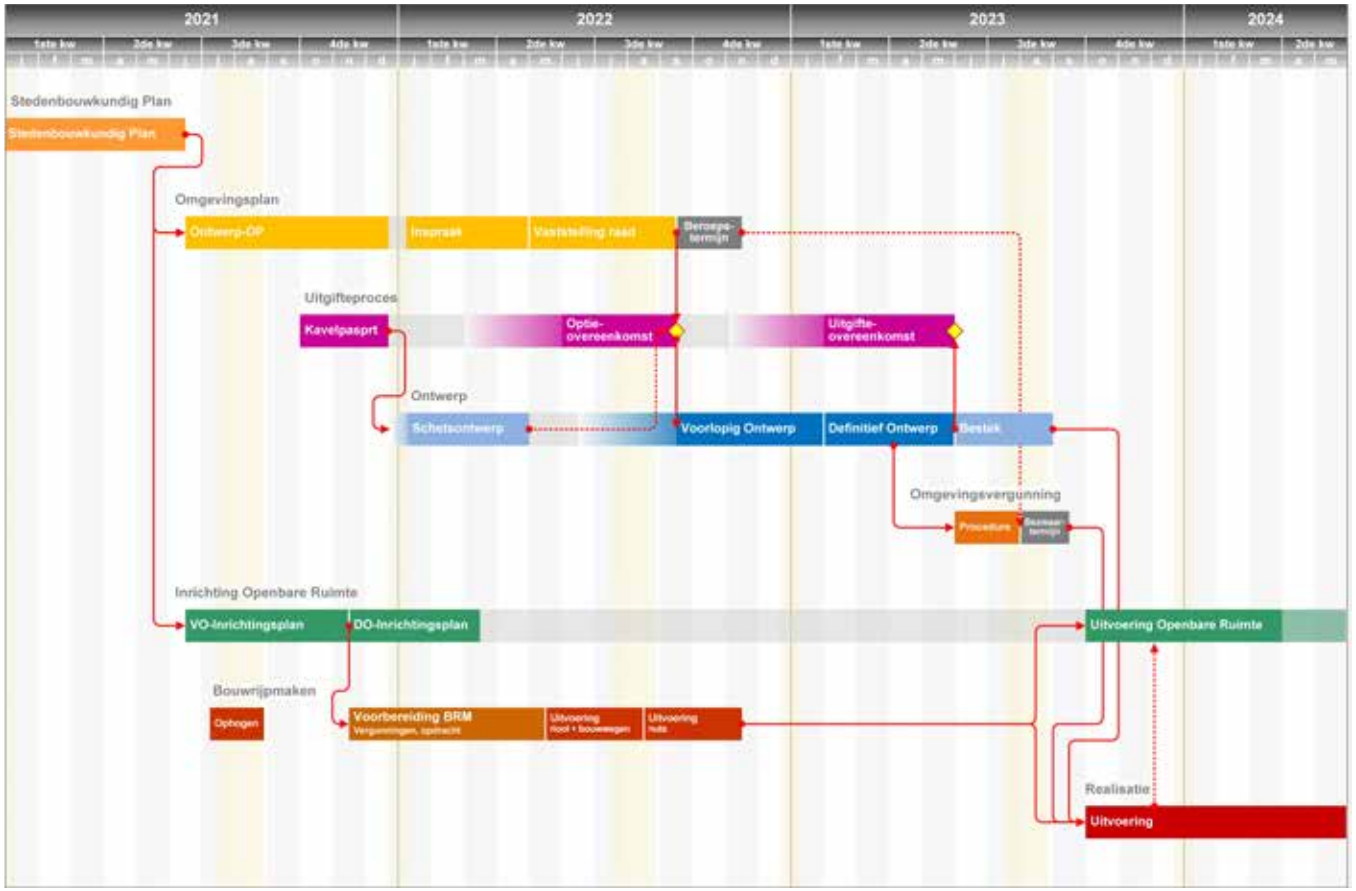
De beheerorganisatie is namens de vereniging het directe aanspreekpunt voor de bedrijven. Zij regelt daarnaast alle verenigingszaken als vergaderingen, beleidsstukken en verslagen, opdat de leden en het bestuur daar niet extra mee worden belast. De leden dragen naar rato bij in de kosten voor parkmanagement. De gemeente Utrecht neemt de kosten van het beheer en onderhoud voor haar rekening, alsmede een deel van de kosten van management en bewegwijzering.

5.3 Planning

In onderstaande figuur staan de belangrijkste stappen om vanaf een vastgesteld stedenbouwkundig plan tot de eerste uitgifte van een kavel te komen.

Stroomschema indicatieve bouwplanning van 2021 - 2024

Afbeelding 53: indicatieve planning ontwikkeling bedrijvenpark Strijkviertel



In afbeelding 53 is de indicatie planning voor het traject tot aan de eerste uitgifte weergegeven. De verwachting is dat we in 2023 de eerste kavel uitgeven. In de tussentijd, in 2021 en 2022, werken we aan vier sporen om de eerste kaveluitgifte mogelijk te maken:

- 1. Opstellen en in procedure brengen van het omgevingsplan (bestemmingsplan). Hiermee wordt het grondgebruik en ontwerp juridisch vastgelegd. De basis hiervoor is het Stedenbouwkundig Plan. De verwachting is dat eind 2022 het omgevingsplan in werking is.
- 2. Het inrichtingsplan voor de openbare ruimte, bestaande uit een voorlopig (VOIP) en definitief ontwerp (DOIP). In 2022 ronden we het ontwerp af.
- 3. Ter voorbereiding van de uitgifte van de kavels, werken we voor elk kavelveld een kavelpaspoort uit. Dat doen we per kavelveld en starten als we met ontwikkelaar en ondernemers samenwerken richting uitgifte.
- 4. Realisatie, bestaande uit het bouw- en woonrijp maken. Het bouwrijp maken gebeurt in fases vanaf 2021. Woonrijp maken, met name de inrichting van water en groen doen we zo snel mogelijk. De groene zones kunnen zich dan al vroegtijdig ontwikkelen. De inrichting van de binnenstraten rond de kavelvelden doen we in fases en loopt gelijk op met de bouw van de kavelvelden.

5.4 Financiën

Financiële haalbaarheid

Dit Stedenbouwkundig Plan is de basis voor de ontwikkeling van bedrijvenpark Strijkviertel. De gemeente geeft door middel van actief grondbeleid de kavelvelden uit en richt de openbare ruimte in.
De grondexploitatie is het financiële kader voor de ontwikkeling. Geconcludeerd kan worden dat het Stedenbouwkundig plan past binnen de grondexploitatie.

Subsidiemogelijkheden

Voor de realisatie van (onderdelen van) Bedrijvenpark Strijkviertel onderzoeken we het aanvragen van mogelijk bijdragen vanuit andere overheden (Provincie, Rijk, Europa). De Europese Unie stelt veel van de middelen via subsidieprogramma's beschikbaar. De subsidieprogramma's ondersteunen de lange termijn doelen van de Europese Commissie: Groen, Digitaal en Veerkrachtig Europa. Voor Strijkviertel biedt dat vooral mogelijkheden binnen het thema Groen, waarin Circulaire Economie in de breedte een belangrijk onderdeel is. De Europese Commissie ziet dat voor het bereiken van haar doelstellingen de steden en regio's belangrijke spelers zijn.

Europese subsidies kunnen een bijdrage leveren in zowel de ontwikkelingsfase als de realisatiefase, als er sprake is van een vernieuwende aanpak. De meerwaarde voor Europa zit in het leereffect, in de hoop dat de aanpak ook elders toegepast kan worden. Om subsidies te kunnen aanvragen dienen de plannen verder uitgewerkt te worden om aan te tonen dat de uitvoering daadwerkelijk plaats kan vinden. Voor aanvragen moet vaak in internationaal verband worden samengewerkt. Daarnaast is het vaak een vereiste dat wordt samengewerkt met lokale stakeholders in de quadriple helix (overheid, kennispartijen, bedrijfsleven en burgers).

5.5 Consultatie partijen en omgeving

Aan het stedenbouwkundig plan hebben veel partijen bijgedragen met hun kennis en kunde. Op diverse momenten in het planproces hebben we marktconsultaties gehouden om het programma en circulaire ambities te toetsen en ons te laten inspireren door mooie voorbeelden. Om zo de balans te houden tussen ambitie en realiteit. Ook hebben we de omgeving geïnformeerd over de plannen en bevraagd naar verdere invulling.

We hebben de volgende workshops en gesprekken gehouden:

- workshop programma en parkmanagement
- workshop circulaire ambities voor Strijkviertel
- werkbezoeken aan Hof van Cartesius, Werkspoorfabriek, Park 20/20 (Hoofddorp), Imagewharf (Amsterdam).
- deelname aan praktijkprogramma circulaire werklocaties van SKBN
- adviesgesprekken met regionale bedrijfsmakelaars, ontwikkelaars en ondernemers
- adviesgesprekken met Fietsersbond en Rijkswaterstaat
- participatie met de omgeving

Al deze gesprekken leverden heel veel informatie op. Daarom beperken we ons tot de belangrijkste punten.

Uit de gesprekken komt naar voren dat het voorziene programma voor bedrijvenpark Strijkviertel past op deze locatie. Aan ruimte voor arbeidsintensieve maakbedrijven is en blijft behoefte. Voor de gewenste levendigheid op het terrein is een gevarieerd programma belangrijk; door kleinschalige vrije tijdsbedrijven, creatieve bedrijvigheid en menging met (MBO-) onderwijs toe te voegen, zorgt dat voor levendigheid gedurende de dag, ’s avonds en in het weekend. De combinatie van werken met groen, sport en recreatie kan veel kwaliteit opleveren. Het vele groen en water in het gebied draagt bij aan de duurzame identiteit.
Ook vanuit circulair oogpunt biedt groen veel kansen; voor de biodiversiteit en bewegen.

Met de ondernemers, bewoners en sportverenigingen uit de omgeving zijn twee online gesprekken gevoerd en hebben mensen gelegenheid gehad om schriftelijk te reageren op de plannen. De meeste reacties gaan over de mogelijke invloed van het bedrijvenpark op de woonwijk Rijnvliet, alsmede over verkeer en parkeren. Verder hebben een aantal ondernemers aangegeven geïnteresseerd te zijn in vestiging op Strijkviertel.

De volgende opmerkingen uit de reacties nemen we mee in het vervolgtraject:

- De wens van ondernemers voor een verzamelgebouw voor (kleine) bedrijven uit de buurt is opgenomen in het programma voor Strijkviertel.
- Bij het ontwerp van de openbare ruimte betrekken we de mensen uit de omgeving.
- De zorgen van bewoners van Rijnvliet over de parkeerdruk door uitbreiding van het sportpark en ontwikkeling van het bedrijvenpark gaan we monitoren.
- De wens voor meer levendigheid in de omgeving, genoemd zijn horeca en festivals, versterken we door uitbreiding van het programma.

In bijlage1 staan alle reacties uit de participatie en de beantwoording daarvan.

Bijlagen

Bijlage 1 Participatie met de omgeving

Bijlage 2 Waterparagraaf

Bijlage 3 Verkenning energieneutraal Strijkviertel, DWA



Gemeente Utrecht

Bezoekadres: Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht
Postadres: Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Telefoon: 030 - 286 00 00

Bijlage 1 Informatieavonden 'Ontwikkeling Bedrijvenpark Strijkviertel'
10 november en 1 december en binnengekomen reacties; vragen en antwoorden weergegeven in onderstaand verslag

Vragen/opmerkingen en Antwoorden/reacties over mobiliteit en parkeren

Vraag: Ik denk dat de wijk veel meer behoefte heeft aan een supermarkt in de buurt, ik voorzie dat er anders veel bezorgwagens van supermarkten door de wijk zullen rijden, wat gevaarlijk kan zijn met de vele kinderen in de wijk.
Antwoord: Er komt geen detailhandel op Strijkviertel. Dat blijft in de huidige winkelcentra. Uitgangspunt voor detailhandelsbeleid is het versterken van de bestaande structuur van binnenstad-stadsdeelcentra-wijk -en buurtcentra. Geen solitaire winkels. Nieuwe ontwikkelingen alleen daar waar er grote stadswijken worden toegevoegd lees Merwede. Een bouwmarkt of tuincentrum niet i.v.m. grote verkeersaantrekkende werking.

Vraag: Verkeersoverlast is nu al een probleem. Het gepresenteerde plan biedt geen zicht op het verminderen van verkeersdruk.
Antwoord: De nieuwe rotondes zijn robuust bemeten op de verwerking van het extra verkeer van en naar Strijkviertel. Daarnaast wil Utrecht als stad groeien. Hiervoor is een schaalsprong nodig met een andere insteek op mobiliteit. Dat betekent dat het autogebruik in principe niet verder mag toenemen en met name wordt ingezet op gebruik en stimuleren van fiets en openbaar vervoer.
Dat is ook de insteek voor Strijkviertel; een totaalpakket van maatregelen, met goede fietsverbindingen en goed openbaar vervoer.

Vraag: Hoe wordt er voorkomen dat men in Rijnvliet gaat parkeren?
Antwoord: De loopafstand tot de woonwijk is relatief groot en er liggen ook nog parkeerplaatsen bij de sportterreinen, dus verwachten wij niet dat parkeren in de wijk veel zal gebeuren. Verder komen er voldoende parkeerplaatsen op het bedrijventerrein en bieden bedrijven alternatieve vervoersmogelijkheden aan voor werknemers en bezoekers van Strijkviertel. Zo verminderen we de verkeers- en parkeerdruk. Monitoring nadat eerste kavels zijn ontwikkeld.

Vraag: Ik heb geen behoefte aan de gemeentelijke standaardoplossing: betaald parkeren invoeren in de woonwijk!
Antwoord: Er komt geen betaald parkeren in Rijnvliet.

Vraag: Parkeren is volgens mij de grootste angst van bewoners. Papendorp is daarin niet echt een succes!!
Antwoord: Wij verwachten dat met name werknemers uit (de omgeving van) Utrecht in Strijkviertel komen werken, die goed met fiets of OV naar het bedrijventerrein kunnen komen. Naast een goede OV-ontsluiting worden daarom ook goede fietsroutes en stallingen aangelegd naar en door het bedrijventerrein. Daardoor zal naar verwachting minder gebruik worden gemaakt van de auto.
Er komen voldoende parkeerplaatsen op het bedrijventerrein. Na komst van de eerste bedrijven wordt door monitoring bezien of het aantal parkeerplaatsen bijstelling behoeft om te voorkomen dat er ongewenste parkeerverdringing gaat plaatsvinden.
Papendorp wordt overigens ook naar de toekomst toe alleen maar beter bediend met (H-)OV en fietsroutes. Sinds Corona is de parkeerdruk in Papendorp overigens zeer afgenomen, als gevolg van meer thuiswerken.

Vraag: Is er ook nagedacht over parkeren? U heeft het over 1900 werknemers, OV en fietsen klinkt in theorie leuk, maar praktijk is vaak anders.

Antwoord: Het mobiliteitsplan voor Strijkviertel is een samenhangend pakket van maatregelen. Parkeren op eigen terrein stimuleert ook andere maatregelen zoals goede fietsvoorzieningen en deelmobiliteit voor zakelijke ritten. Verder stimuleren we gebruik van de HOV-baan, door goede verbinding direct vanuit de bushalte het gebied in, in combinatie met deelfietsen. We gaan er van uit dat 50% van de werknemers met de auto komt. Daarop baseren we het aantal parkeerplaatsen. De andere helft komt met de fiets, scooter of openbaar vervoer. Deze 50% is niet ambitieus of heel krap en komt overeen met wat voor dergelijke bestemmingen in stedelijk gebied gebruikelijk is.
Naast OV worden ook goede fietsroutes en stallingen aangelegd naar en door het bedrijventerrein. Wij verwachten dat veel werknemers uit Utrecht hier komen werken, die goed met fiets of OV naar het bedrijventerrein kunnen komen. Papendorp wordt overigens naar de toekomst toe alleen maar beter bediend met (H-)OV en fietsroutes.

Vraag: Komt er nog een extra OV-verbinding voor het bedrijvenpark?
Antwoord: Ja, er wordt een bestaande buslijn omgeleid via het bedrijvenpark om dit te bedienen.

Vraag: Hoe wordt het verkeer van de werknemers beperkt, komt er een aparte weg?
Antwoord: Werknemers worden gestimuleerd om zoveel mogelijk met fiets en OV naar het werk te komen. Verder worden deelfietsen en deelauto’s geplaatst om ook het zakelijk autoverkeer te beperken. Er komt geen aparte weg.

Vraag: Hoe gaat men om met de extra verkeersoverlast door de uitbreiding van de sportvelden?
Antwoord: Er zijn extra parkeerplaatsen nodig door de uitbreiding van de sportvelden. Het 1e hockeyveld is vooralsnog een trainingsveld en zal voorlopig niet op wedstrijddagen worden gebruikt. De extra parkeerplaatsen komen op Strijkviertel.

Vraag: Kan je als voetganger fietser dan onder/over de Letschertweg of is het een gelijkvloerse kruising?
Antwoord: Als in de groenzone aan de andere kant van de Letschertweg (langs A2 en A12) een wandelpad komt, dan is de bedoeling die via een oversteek over de Letschertweg te verbinden met Strijkviertel. In de volgende fase, bij het ontwerp van de openbare ruimte nemen we een besluit over het wel of niet aanleggen van een wandelpad. Ook de grondeigenaar, Rijkswaterstaat moet hiervoor toestemming geven.

Vraag: Het gebied rondom Strijkviertel is nu al overbelast met auto's. Wat gaat er gebeuren als er nog meer verkeer bijkomt?
Antwoord: De nieuwe rotondes zijn robuust bemeten op de verwerking van het extra verkeer van en naar Strijkviertel. Daarnaast wil Utrecht als stad groeien. Hiervoor is een schaalsprong nodig met een andere insteek op mobiliteit. Dat betekent dat het autogebruik in principe niet verder mag toenemen en met name wordt ingezet op gebruik en stimuleren van fiets en openbaar vervoer. Dat is ook de insteek voor Strijkviertel; een totaalpakket van maatregelen, met goede fietsverbindingen en goed openbaar vervoer.

Vraag: Waarom zou je überhaupt een 'sluiproute' naar de woonwijk rijnvliet willen? Dit is wat mij betreft totaal niet gewenst.
Antwoord: De toegang voor autoverkeer bij de ‘oude’ Letschertweg is één van de ontsluitingswegen van Rijnvliet en onderdeel van het stedenbouwkundig plan van Rijnvliet. Hier alleen herkomst- en bestemmingsverkeer voor Rijnvliet dat van de oude Letschertweg gebruik maakt en dus geen doorgaand verkeer. Sluipverkeer zal niet door de woonwijk rijden via deze weg, want dat is geen route richting A2/A12.

Vraag: Die dubbele rotondes verderop op de Letschertweg zijn ook een drama. Goed doorgerekend? Op hoeveel auto's hebben jullie dit dan berekend?
Antwoord: De verkeersbelasting is doorgerekend met het verkeersmodel 2030. In dit model zijn de (omliggende) ontwikkelingen opgenomen. In de kruispuntberekeningen is rekening gehouden met extra verkeer van en naar Strijkviertel om zo tot robuuste kruispuntoplossingen te komen, die fluctuaties/pieken in het verkeersaanbod kunnen opvangen.

Vraag: Is er al onderzoek gedaan naar fijnstofuitstoot? Kan me niet voorstellen dat in deze hoek met extra verkeer dit onder de leefbare norm blijft.
Antwoord: Dit wordt meegenomen in Bestemmingsplan.

Vragen/opmerkingen en Antwoorden/reacties over openbare ruimte, horeca en vrije tijd

Vraag: Horeca is ook meer welkom dan het zoveelste MKB bedrijf, aangezien dit nu ook ontbreekt in de wijk.
Antwoord: Aan de noordzijde van de Strijkviertelplas komt er sowieso horeca. Een café-restaurant met vergadermogelijkheid en een speelbos.
In het plangebied van Strijkviertel is ruimte voor kleinschalige leisure, waaronder horeca.

Vraag: Bedankt voor de toelichting van vanavond op de plannen rondom het nieuwe bedrijvenpark. Ik zou graag met u contact komen als geïnteresseerde voor een toekomstige horeca locatie aan de strijkviertelplas. Het is mij in de plannen niet duidelijk geworden welke en hoeveel locaties toegekend zijn aan horeca.
Antwoord: Fijn dat u belangstelling heeft. We nemen contact met u op.

Vraag: Vanuit de bewoners is er veel behoefte aan horeca en supermarkt gelegenheden. Dit is tevens een methode om veel verkeer tegen te gaan, gezien de huidige ligging van horeca en supermarkten in Leidsche Rijn. Hier lijkt geen gehoor aan gegeven te worden.
Antwoord: Er komt geen detailhandel op Strijkviertel. Dat blijft in de huidige winkelcentra.

Vraag: Komt er ook nog horeca aan de plas? Horeca op het bedrijventerrein zelf? Komt er ook iets van kleinschalige horeca die wellicht ook buiten werk/kantoor tijden open zijn in combinatie met de plannen en sportvelden?
Antwoord: Aan de noordzijde van de Strijkviertelplas komt er sowieso horeca. Een café-restaurant met vergadermogelijkheid en een speelbos. In samenspraak met het Recreatieschap, de beheerder van de plas, en met de gemeente. In het plangebied van Strijkviertel is ruimte voor kleinschalige leisure, waaronder horeca.

Vraag: Wat voor leisure/vrijetijdsbedrijven kunnen er komen?
Antwoord: We denken aan sport, kleinschalige horeca en de onverwachte verassing. In ieder geval geen grootschalige horeca, geen detailhandel.

Vraag: Bouw liever een supermarkt op het bedrijventerrein Strijkviertel. Er zijn geen winkels in rijnvliet.
Antwoord: Er komt geen detailhandel op Strijkviertel. Dat blijft in de huidige winkelcentra.

Vraag: Ik zag ook foodtrucks bij locatie 9 (balkon Strijkviertelplas).
Antwoord: Kleine festivals zijn mogelijk in het plan, zoals bijvoorbeeld een foodtruckfestival.
Het festivalterrein op het strand van de Strijkviertelplas blijft beschikbaar als festivalterrein. Dat verandert niet.

Vraag: Als bewoners hebben we geen behoefte aan bedrijven, maar juist aan groen en eventueel supermarkt en horeca.
Antwoord: Het terrein heeft veel groen, zo'n 30% van het totale plangebied bestaat uit groen. In het verdere ontwerp voor groen en openbare ruimte willen we juist ook de behoefte van omwonenden, recreanten en sporters verwerken. In de stad is en blijft behoefte aan bedrijfskavels; op stedelijk niveau is dat nodig. Er komt geen detailhandel op Strijkviertel. Dat blijft in de huidige winkelcentra.

Vraag: Wat zijn de plannen voor een eventuele horecavoorzieningen en wat is de locatie? Komt er ook een horeca met drive in (denk aan Mc Donalds), anderen geven aan dat die noordelijker buiten het SV gebied komt. We vinden festivals zo leuk, jammer dat die niet meer kunnen. Hoe gaat gemeente eisen stellen aan de ontwikkelaars om mooie gevels te realiseren?
Antwoord: Aan de Noordzijde van de Strijkviertelplas komt een horecagelegenheid (WOOD) van de ondernemers van het Central Park festival. Zij gaan daar een horeca ontwikkelen met speelbos en congresfunctie. In het plangebied van Strijkviertel is ruimte voor kleinschalige leisure, waaronder horeca. Er komt een Mc Donalds vestiging op Hooggelegen. Er zijn geen plannen voor een drive in-horeca op Strijkviertel. Festivals op en rond Strijkviertelplas (Lief en Verknipt) kunnen gewoon blijven i.o.m. recreatieschap. Festival Central Park, heeft al in 2019 besloten om naar park Transwijk te verplaatsen. Uitgangspunten en voorwaarden over gevels staan in het Stedenbouwkundig Plan en in de kavelpaspoorten die voor de uitgifte van elke kavelveld worden opgesteld. Bijvoorbeeld dat een % van de kavels groen wordt ingevuld en vanaf de straat zicht is op de productie in het pand ('vitirine')

Vraag: Wat gebeurt er met de dieren die op het terrein leven? O.a. hazen en konijnen, staan sinds deze maand op de lijst met bedreigde diersoorten.
Antwoord: Als eerste creëren wij gebieden waar konijnen en hazen betere leefomstandigheden hebben. Ervaring is dat de dieren zich verplaatsen zodra onze voorbereidende werkzaamheden starten.

Vragen/opmerkingen en Antwoorden/reacties over programma

Vraag: Leuke bedrijven met leuke uitstraling bij de plas en sportvelden. Langs A12 saaie MKB-hallen. Wat ga je op de etage doen?
Antwoord: We voorzien een mix van bedrijven, waarbij bijvoorbeeld startende bedrijven (Start ups) en groeiende bedrijven (scale ups) die ook kantoorachtige werk hebben op een verdieping zijn gevestigd. Ook sommige leisure (vrije tijdsbedrijven) kunnen op een verdieping.

Vraag: Hoe hoog mogen de gebouwen worden?
Antwoord: Zo'n 15 meter tot 20 meter zullen de gebouwen worden.

Vraag: Op basis waarvan is er bepaald dat er daar een bedrijfsterrein moet komen en geen woonwijk? Wat een onzin dat het van oudsher zo bedoeld is. Er is zoiets als voortschrijdend inzicht.
Antwoord: In 2005 is in de ontwikkelvisie centrale zone opgenomen dat op Strijkviertel een bedrijventerrein komt. Er is gekozen om eerst Haarrijn en de Wetering te ontwikkelen. Die zijn nu vrijwel klaar, uitgegeven. De vraag naar bedrijfskavels blijft groot, zo'n 1,5 ha per jaar. Daarom is het nu nodig om Strijkviertel te ontwikkelen om aan de vraag te blijven voldoen. Dat vinden we als stad belangrijk, omdat het doel is om dichtbij huis te werken.

Vraag: Een van de belangrijke doelgroepen zijn startups, scale ups en creatieve industrie. Terwijl daar 'beperkte ruimte' voor is. Daarnaast de thuiswerk golf die veroorzaakt dat er meer behoefte komt naar kleinere ruimtes zoals 200-500 m2. Vanwaar de focus op voornamelijk 1000m2 +? Waarom gaat er zoveel aandacht toe naar grote maak industrie 1000-5000m2 en is er zo weinig ruimte voor kleinere

bedrijven?
Antwoord: Midden en Kleinbedrijf is tussen de 1000 en 5000 m2 en er is vraag naar. Lage Weide wordt voor het Midden en Kleinbedrijf door de sterke prijsstijging van bedrijfshuisvesting moeilijker betaalbaar. En andere locaties zijn er nu niet. Terrein Wetering Noord is uitgegeven en Wetering Zuid is gelieerd aan gezondheid. Deze bedrijven willen we behouden voor de stad.
Voor kleinere bedrijven is er voldoende ruimte in de stad.

Vraag: In maakindustrie, zeker bij startups en scale ups mbt duurzame en circulaire ontwikkelingen, is veel ruimte nodig en zijn de marges lager dan bij bijvoorbeeld de kennisindustrie. In hoeverre zijn deze plannen betaalbaar?
Antwoord: De ontwikkeling van het gehele gebied moet financieel haalbaar zijn, want anders mag je geen bestemmingsplan vaststellen. We rekenen nu de grondexploitatie door en het blijkt dat het financieel haalbaar is. De haalbaarheid van dit plan voor de projectontwikkelaar, belegger en uiteindelijk de huurder of koper hebben we besproken met ontwikkelaars en investeerders en zij reageren daar positief op. Ten slotte maken we ook een doorrekening voor de hele investering. Dus niet alleen voor de grondexploitatie maar ook voor het realiseren van het gebouw en de huurprijs.

Vraag: Is er een mogelijkheid voor een bedrijfsverzamelgebouw?
Antwoord: We gaan uitgeven in kavelvelden en daar is zeker de mogelijkheid voor een bedrijfsverzamelgebouw. We stimuleren een bedrijfsgebouw met meerdere verdiepingen.

Vraag: En moderne maak industrie zoals de creatieve industrie die digitale producten creëert?
Antwoord: Er is zowel ruimte voor ICT als voor creatieve maakbedrijven. Bij maakbedrijven is het onderscheid tussen productie en ontwerp niet altijd duidelijk. Deze combinatie kan wel. Er komt geen 100% kantoorbestemming. In het later op te stellen bestemmingsplan maken we hier een duidelijke omschrijving voor.

Vraag: Zijn er op dit moment al bedrijven die aangegeven hebben hier graag te willen vestigen?
Antwoord: Ja, er hebben zich diverse bedrijven en ontwikkelaars gemeld met interesse.

Vraag: Is er ruimte voor stadslandbouw?
Antwoord: Er is geen grootschalige ruimte beschikbaar voor stadslandbouw.

Vraag: Wij willen graag verkennen of er ruimte in de plannen is voor ons stadslandbouw bedrijf de Tuinders. De Tuinders is een vernieuwend moestuinenconcept, waarbij tuinieren in plaats van een solo sport een teamsport is. Met wekelijkse begeleiding van een trainer (ervaren tuinder), die alle randvoorwaarde bewaakt, verbouwen de deelnemers een jaar lang gezamenlijk hun eigen groentepakket. Zo leren ze over groenten, zijn ze actief buiten bezig, leren ze hun buurtbewoners kennen en creëren ze een levendige plek in de wijk. Wij geloven dat de Tuinders kan bijdragen aan een gezonde stad door het hebben van een groentetuin behapbaar te maken voor de deelnemers.
Voor de Tuinders zijn wij opzoek naar percelen vanaf 1000m2 (1/5 voetbalveld) geschikt voor voedselproductie. Met betrekking tot de plannen willen wij ons graag melden als vrije-tijdsbedrijf en Sport en recreatie.
Vragen die wij hebben zijn:
Is er een wens voor een groen initiatief?
Is er ruimte voor een stadslandbouwbedrijf?
Perceel prijzen, huur pacht, koop?
Kwaliteit van de grond?
Antwoord: Er is geen grootschalige ruimte beschikbaar voor stadslandbouw in de openbare ruimte.

We nemen met u contact op hierover.

Vraag: Zijn er ergens voorbeelden van dit soort terreinen in Utrecht en omgeving?
Antwoord: Er is niet een terrein dat er heel erg op lijkt. De combinatie van maakbedrijven, groene openbare ruimte en circulaire ontwikkeling is nieuw. Op het niveau van een kavelveld is Imagewharf in Amsterdam een voorbeeld. Dit vanwege het ruimte geven aan bedrijfsoppervlak in combinatie met veel groen en een mooie uitstraling. In Utrecht is Werkspoorfabriek een mooi voorbeeld. Dat is in een bestaand gebouw, maar wel met een combinatie van maakbedrijven, creatieve bedrijven en meerdere verdiepingen.

Vraag: Is het niet zinvoller om eerst de vele leegstaande bedrijvenpanden in de regio te renoveren (op een circulaire wijze)? In plaats van deze groene zone te vol te bouwen met nog meer bedrijven. Wij hebben de indruk dat er in Utrecht al zoveel leegstaande bedrijfspanden zijn (waaronder Bedrijvenpark Oudenrijn) en zouden veel liever zien dat het groen blijft. Het zou gestimuleerd moeten worden bestaande terreinen op te knappen i.p.v. nieuwe aan te leggen.
Antwoord: In Utrecht is er een grote behoefte aan bedrijfskavels. Op bijvoorbeeld Lage Weide worden kavels opnieuw bebouwd en komt er meer bedrijfsoppervlak voor terug. Dat zie je ook op het naastgelegen bedrijventerrein Oudenrijn. Er is relatief weinig leegstand in Utrecht. Op de huidige terreinen is het aan de eigenaar om een terrein op te knappen.

Vraag: Hoe zit het met de leegstand en ruimte op Papendorp?
Antwoord: Papendorp is een kantorenlocatie en daarmee een geheel ander segment dan Strijkviertel. Overigens is de kantorenleegstand in Utrecht onder het frictieniveau van 4%.

Vraag: Hoe verhoudt de ontwikkeling van dit terrein t.o.v. de economische ontwikkelingen door o.a. Corona?
Antwoord: De veranderingen in behoefte aan nieuwe bedrijfsruimte hangen erg af van het soort bedrijf, van de branche. Bijvoorbeeld stadsdistributie en maakbedrijven zitten in de lift. De evenementensector heeft het erg zwaar.

Vraag: Wordt het oude strijkviertelbedrijventerrein herontwikkeld?
Antwoord: Er vindt een particuliere herontwikkeling plaats op het terrein van Klop, oftewel Strijkviertelpark. Bestemmingen zijn reguliere bedrijvigheid, horeca en sport.

Vraag: Er is nog geen goed antwoord gegeven op de vele lege kantoorpanden in de omgeving.
Antwoord: De kantoren (Rijnzathe) langs de A12 staan deels leeg. Op Strijkviertel komen geen kantoorgebouwen. Nieuwe kantoorlocaties liggen bij stationslocaties, dan wel op een knooppunt van verschillende vervoerssystemen.

Vraag: Het verbaast veel bewoners van Rijnvliet dat er gekozen wordt voor een bedrijventerrein terwijl er veel bestaande bedrijventerreinen (Oudenrijn/Lageweide) leegstand hebben. Ook is er meer behoefte aan woningen, betaalbare woningen vooral. Nieuwe bedrijventerreinen speelt het versoberen en leegloop van bestaande industrie en bedrijventerreinen.
Antwoord: Leegstand op bedrijventerrein Oudenrijn valt mee, er worden momenteel een aantal grotere leegstaande panden gerenoveerd en zijn al grotendeels verhuurd. Als ondernemer momenteel op zoek naar een bedrijfsruimte van 250-350 m2 is het uitermate lastig in Utrecht.

Vraag: Hoe rijmt u meer vraag dan aanbod ondanks de grote leegstand en de afnemende vraag naar kantoorruimte i.v.m. de tendens dat er meer thuisgewerkt gaat worden?
Antwoord: Er komt geen 100% kantoor op Strijkviertel. Bij maakbedrijven is het zo dat er altijd ‘gemaakt’, geproduceerd wordt. Dat kan vrijwel nooit thuis.

Vraag: Hoe en waar tegen kun je bezwaar maken?
In hoeverre is het nog mogelijk tegen dit plan bezwaar aan te tekenen?
Ik vind het bizar dat we nu nog slechts 9 dagen hebben om hier bezwaar tegen aan te tekenen
En het bestemmingsplan?
Is er een template voor bezwaar? Of gewoon willekeurig mailen met vragen en opmerkingen?
Antwoord: In de algemene toelichting staat het overzicht van de vervolgstappen en waarop en wanneer u kunt reageren, o.a. de procedure voor het bestemmingsplan.

U kunt een reactie mailen naar strijkviertel@utrecht.nl. De vragen en reacties op de informatieavonden nemen we ook mee in de beantwoording van alle vragen.
Er is geen formulier voor het reageren op het Stedenbouwkundig Plan.

Vraag: McDonalds wordt hier ook gevestigd. Is dit meegenomen in verkeersonderzoek? McDonalds komt op Hooggelegen.
Antwoord: In de verkeersstudie voor Strijkviertel is de komst van McDonalds op Hooggelegen niet direct meegenomen. Aan de komst van McDonalds op Hooggelegen worden voorwaarden meegegeven. Zoals voldoende buffer- en parkeermogelijkheid op eigen terrein om te voorkomen dat er terugslag van verkeer naar de Stadsbaan of parkeeroverlast in de directe omgeving gaat plaatsvinden.

Vraag: Is er al wat bekend over de grondprijzen?
Antwoord: Dat is nog niet bekend. Uit het vastgestelde Stedenbouwkundig Plan moet blijken wat de kaders worden en dan kan een meer gerichte grondprijs worden bepaald. De bandbreedtes voor grondprijzen van nieuwe bedrijfskavels voor het grondprijsbeleid zijn wel openbaar: https://www.utrecht.nl/ondernemen/vergunningen-en-regels/bodem-en-bouwgrond/bouwgrond-kopen-of-gebruiken/

Vraag: Wordt er ook nagedacht over verwarming? Elektra? Is er voor hen (kracht)stroom aanwezig in de vorm van een putkast. En water / riool aansluiting is daar over nagedacht?
Antwoord: In het Stedenbouwkundig Plan zijn de tracés voor kabels en leidingen aangegeven. Daarvoor zijn standaarden voor wat betreft de ligging van de Tracey's. In het verdere ontwerp wordt dat verder uitgedetailleerd en afgestemd met de nutsbedrijven. Ook de benodigde capaciteit van elke nuts wordt dan berekend en aangelegd.

Vraag: Het is vooral verbazingwekkend dat wij als bewoners van Rijnvliet altijd vooral op de hoogte zijn gesteld van het herontwikkelen van bedrijventerrein Strijkviertel en omliggende bedrijventerreinen, maar dat er nu weer een nieuw bedrijventerrein wordt ontwikkeld. Met alle gevolgen voor het groen, de natuur, de uitstoot en de verkeerssituatie. Als je op het kaartje kijkt, wordt Rijnvliet straks aan 3 kanten omgeven door bedrijventerreinen. Is dit wenselijk voor een wijk die wordt verkocht als groene wijk? De bewoners van Rijnvliet zullen hier waarschijnlijk massaal bezwaar tegen aantekenen. Dit is niet de wijk die ons voorgespiegeld was. Toen wij ons huis kochten, eind 1997, is ons verteld door de gemeente dat dit terrein een woonbestemming had. Dus heel lang zijn deze plannen er nog niet.
Antwoord: De plannen voor Strijkviertel zijn 15 jaar geleden vastgesteld. In de Ontwikkelvisie Centrale Zone. Nu worden de plannen concreet en informeren wij u voor hierover. Dat komt omdat nu de plannen meer vorm krijgen. Bij de ontwikkeling van Rijnvliet was bekend dat aan de andere kant van het sportpark een bedrijventerrein komt. Rijnvliet wordt omgeven door de (bebouwing van) de Rijksstraatweg, bedrijventerrein Oudenrijn, de Strijkviertelplas, sportpark Oudenrijn en de A12. Bedrijvenpark Strijkviertel ligt vanuit Rijnvliet gezien nog achter het sportpark.

Vraag: Rijnvliet werd verkocht als een groene wijk. Nu wordt deze straks omringt door drie bedrijventerreinen, wat o.a. de leefbaarheid en woningwaarde in het gedrang brengt. Waarom wordt een bedrijventerrein als Oudenrijn niet herzien, alvorens een nieuw bedrijventerrein te ontwikkelen?
Antwoord: In 2005 is in de Ontwikkelvisie Centrale Zone opgenomen dat op Strijkviertel een bedrijventerrein komt. Er is gekozen om eerst Haarrijn en de Wetering te ontwikkelen. Die zijn nu vrijwel klaar, uitgegeven. De vraag naar bedrijfskavels blijft groot, zo'n 1,5 ha per jaar. Daarom is het nu nodig om Strijkviertel te ontwikkelen om aan de vraag te blijven voldoen. Dat vinden we als stad belangrijk, omdat het doel is om dichtbij huis te werken. Bij de ontwikkeling van Rijnvliet was al bekend dat Strijkviertel als bedrijvenpark zou worden ontwikkeld. Tussen Rijnvliet en Strijkviertel ligt het sportpark Rijnvliet, dat wordt uitgebreid. De leefbaarheid zal daarmee niet onder druk komen te staan. Verder wordt in het Bedrijvenpark veel groen aangelegd, waar gewandeld en gefietst kan worden en ruimte is voor kleinschalige leisure. In het groen zal het prettig verblijven zijn.

Vragen/opmerkingen en Antwoorden/reacties over sport

Vraag: Wanneer zijn de sportvelden uitgeefbaar?
Antwoord: De verwachting is dat het eerste sportveld in 2021 door de gemeente opgeleverd wordt.

Vraag: En welke sportverenigingen zullen hier nog bij komen?
Antwoord: Op dit moment is het beeld dat er geen nieuwe sportverenigingen structureel bijkomen. Wel is het zodat de hockey, voetbal en rugbyvelden in eigendom zijn van de gemeente en dat ook gebruik mogelijk is door andere verenigingen/gebruikers volgens de algemene gebruiksvoorwaarden. Het is dus denkbaar dat andere verenigingen die nu een tekort hebben ook gebruik kunnen gaan maken van deze velden.

Vraag: Wij hebben altijd begrepen dat er 2 hockeyvelden zouden worden gereserveerd om de groei van de hockeysport op te vangen. In de plannen en de toelichting van de stedenbouwkundige John de Groot lijkt het op 1 hockeyveld en 1 rugbyveld. Uiteraard begrijpen wij dat de gemeente meerdere sportbeoefenaars wil faciliteren. Wij doen echter wel een uitdrukkelijk verzoek om onze beoogde groeimogelijkheden te borgen. Hierbij vragen wij ons af of een efficiëntere indeling van de grondstrook/watergangen niet kan leiden tot een betere benutting van de ruimte voor de sportvelden?
Antwoord: Voor de uitbreiding van sportpark Rijnvliet is bestuurlijk akkoord over de uitbreiding met 2 hockeyvelden. Uit het capaciteitsonderzoek van het Mulierinstituut blijkt ook behoefte aan een extra rugbyveld in de stad. De gemeentelijke afdeling Sport onderzoekt waar deze toekomstige capaciteit een plek krijgt. Dat is nu nog niet bekend. Vanuit de ontwikkeling van Strijkviertel reserveren we ruimte voor 2 velden. Er kunnen niet meer velden ingepast worden. Ook niet met een efficiëntere indeling.

Vragen/opmerkingen en antwoorden/reacties over bezwaren en diversen

Er zijn meerdere vragen gesteld over de mogelijkheden om te reageren op het Stedenbouwkundig Plan en de vervolgstappen tot en met uitvoering.
In de bijgevoegde planning geven we aan wat die vervolgstappen zijn en welke mogelijkheden er zijn om te reageren. De planning is indicatief.

Vraag: Kunt u toelichten wanneer er officieel bezwaar kan worden gemaakt tegen het bestemmingsplan?
Het lijkt mij dat de bewoners van Rijnvliet zeer slecht/ niet geïnformeerd zijn. Bij de verkoop van ons nieuwbouwhuis is het bedrijventerrein Strijkviertel nooit ter sprake geweest.
Dit zal tevens resulteren in meer drukte bij de toegangswegen.
Het lijkt mij logischer als bestaande bedrijventerreinen eerst worden gemoderniseerd (waarvan er al 2 liggen op loopafstand).
Antwoord: De procedure voor het opstellen van het bestemmingsplan starten we in de eerste helft van 2021. De verwachting is dat in het vierde kwartaal van 2021 óf in het eerste kwartaal van 2022 het bestemmingsplan ter visie wordt gelegd en er zienswijzen (u noemt bezwaar, officieel heet het ‘zienswijze’) kunnen worden ingediend.
De plannen voor Strijkviertel zijn 15 jaar geleden vastgesteld. In de Ontwikkelvisie Centrale Zone. Nu worden de plannen concreet en informeren wij u voor hierover. Dat komt omdat nu de plannen meer vorm krijgen. Bij de ontwikkeling van Rijnvliet was bekend dat aan de andere kant van het sportpark een bedrijventerrein komt.

De verkeersbelasting is doorgerekend met In het verkeersmodel 2030. In dit model zijn de (omliggende) ontwikkelingen opgenomen. In de kruispuntberekeningen is rekening gehouden met extra verkeer van en naar Strijkviertel om zo tot robuuste kruispuntoplossingen te komen, die fluctuaties/pieken in het verkeersaanbod kunnen opvangen.
In Utrecht is er een grote behoefte aan bedrijfskavels. Op bijvoorbeeld Lage Weide worden kavels opnieuw bebouwd en komt er meer bedrijfsoppervlak voor terug. Dat zie je ook op het naastgelegen bedrijventerrein Oudenrijn. Er is relatief weinig leegstand in Utrecht.
Op de huidige terreinen is het aan de eigenaar om een terrein op te knappen.

Vraag: Ter kennisgeving
Allereerst willen we bezwaar maken omdat wij veel te laat betrokken zijn bij dit gehele proces. Om het te vergelijken met een ander proces, ten noordwesten van onze woonwijk, is de bestemming van een industrieterrein onlangs veranderd en nog voordat we kwamen te wonen in Rijnvliet zijn we al geïnformeerd over deze wijziging. Tevens konden wij hierover meepraten over toekomstige bestemmingen. Hetzelfde gebeurt er met betrekking tot een duurzaam energieproject (Rijnenburg) dat zelfs verder van onze woonwijk ligt. Ook hierbij worden wij actief betrokken en kunnen wij invloed uitoefenen op het eindproces, om een zo fijn mogelijke leefomgeving te behouden!
Bij het gebied van het bedrijvenpark Strijkviertel hadden wij geïnformeerd willen worden over deze bestemmingswijziging van evenementen terrein (wat het momenteel nog is volgens mij), naar bedrijventerrein.
Onze wijk is een groene, vrije woonwijk en zou een luxere modernere woonwijk moeten worden. Door de toevoeging van het bedrijvenpark Strijkviertel komt onze wijk echter nu volledig tussen bedrijventerreinen te liggen en verliest het het vrije groene, karakter (wat ons bij de verkoop door Van Wanrooij beloofd is).
Als er inspraak was gevraagd over de bestemming van dit gebied had ik me kunnen voorstellen dat er eerder voor een recreatief natuurpark bestemming oid gekozen zou worden, wat een toevoeging zou zijn voor alle families met kinderen die hier zijn komen wonen.
Alternatieven
Verder vinden wij het aanleggen van wederom een nieuw bedrijvenpark in deze tijd echt niet nodig zou moeten zijn. Beter zou er gekeken kunnen worden naar het renoveren van lang leegstaande kantoorgebouwen, om deze groener moderner te maken zodat bedrijven zich daar gaan vestigen. Of eventueel (als je echt wilt uitbreiden) het bestaande bedrijventerrein Papendorp verder uitbouwen. Dit in plaats van een huidig groen, open stuk naast een woonwijk & en een mooie waterplas (Strijkviertel) volbouwen met bedrijven om zo een nieuw, luxe en groene woonwijk volledig in te sluiten tussen bedrijven.
Met een korte blik op Funda Zakelijk kan je al meer dan 60 beschikbare ruimtes vinden, in een kleine straal om Rijnvliet heen:
https://www.fundainbusiness.nl/kaart/alle-bedrijfsaanbod/utrecht/rijnvliet/?zoom=15&center=52.07514525861648,5.069844900829015
Hoe kan het dan dat er nu een nieuw gebied zou worden aangelegd voor nog meer bedrijfsgebouwen?! Waarom wordt de kostbare ruimte nu gebruikt om nog meer bedrijven te plaatsen? Dit zou beter gebruikt kunnen worden om de unieke omgeving beter te gebruiken, zoveel waterplassen zijn er niet rondom Utrecht....
Ligging van onze woonwijk
Onze woonwijk heeft het de kenmerken waterrijk, ruim & groen.
https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/bouwen/bouwprojecten/leidsche-rijn/buurten/rijnvliet/
Met de toevoeging van dit bedrijvenpark zal onze wijk volledig tussen bedrijventerreinen in liggen, met nog een waterplas daarnaast is dat wel een hele vreemde manier om onze wijk kenmerken, die door de gemeente zelf worden genoemd, niet serieus genomen. Binnen de wijk zit je ruim met veel water en groen, en dan loop je een willekeurige kant op om midden in de bedrijventerreinen te komen. Dit is

niet het beeld waarmee veel van wij een huis hebben gekocht hier en wij zijn dan ook erg teleurgesteld met deze beslissing.
Inrichting van huidige plan
Met betrekking tot het huidige plan dat afgelopen Dinsdag werd gepresenteerd hebben we inhoudelijk ook nog 2 bezwaren.
Ten eerste staan wij niet achter de keuze van het soort bedrijven. Deze zullen op geen enkele manier een toevoeging voor onze wijk zijn, als hierin nog horeca of een supermarkt zat dan zouden we kunnen zeggen dat we tenminste nog wat kunnen halen uit dit gebied, echter de bedrijven waar jullie op richten zijn geenzins een toevoeging voor onze wijk of omgeving.
Ten tweede werd er stil gestaan bij het 'groene' karakter van dit bedrijvenpark. Dit viel in de opzet ook zwaar tegen. Behalve een kleine dunne groene strook langs het water leek dit groene karakter helemaal nergens op. Daarnaast is het een relatief klein gebied, waardoor het allemaal krap op elkaar staat. Daarom past dit bedrijventerrein helemaal niet bij de kenmerken van onze woonwijk!
Wij hopen dat de bestemming van dit gebied nog kan worden aangepast en dat er een passendere bestemming gevonden kan worden, waarbij wij de bewoners van Rijnvliet ook inspraak hebben op de bestemming van dit gebied. Daarnaast hopen we dat het gebied beter kan worden ingericht conform de kenmerken van onze wijk.
Antwoord: De plannen voor Strijkviertel zijn 15 jaar geleden vastgesteld. In de Ontwikkelvisie Centrale Zone. Nu worden de plannen concreet en informeren wij u hierover. Dat komt omdat nu de plannen meer vorm krijgen. Bij de ontwikkeling van Rijnvliet was bekend dat aan de andere kant van het sportpark een bedrijventerrein komt.
Wat betreft de bestemming voor welke bedrijven: die zijn met name gebaseerd op de behoeften in de stad en regio.
Fijn dat u aangeeft betrokken te willen worden bij het proces, voor een fijne leefomgeving. We nodigen u van harte uit om mee te praten over de invulling van de openbare ruimte en het creëren van een fijne leefomgeving. Daar starten we in de eerste van 2021 mee. In het plan is letterlijk veel ruimte voor groen en water.
Het terrein is tot nu toe gebruikt als grasland, door bruikleners. In 2019 was er festival Central Park op de graslanden. Het strand aan de Strijkviertelplas blijft festivalterrein.
In Utrecht is er een grote behoefte aan bedrijfskavels. Op bijvoorbeeld Lage Weide worden kavels opnieuw bebouwd en komt er meer bedrijfsoppervlak voor terug. Dat zie je ook op het naastgelegen bedrijventerrein Oudenrijn. Er is relatief weinig leegstand in Utrecht.
Op de huidige terreinen is het aan de eigenaar om een terrein op te knappen.
Papendorp is een kantorenlocatie en daarmee een geheel ander segment dan Strijkviertel. Overigens is de kantorenleegstand in Utrecht onder het frictieniveau van 4 %
Anno december 2020 zijn de beschikbare ruimtes in de omgeving van Rijnvliet kantoren en bedrijfsruimtes tot circa 500 m2. In Utrecht en omgeving is grote behoefte aan wat grotere bedrijfsruimten, tussen de 1.000 en 5.000 m2 vloeroppervlak. Daar wordt op Strijkviertel in voorzien.
In Rijnvliet zijn de kenmerken inderdaad waterrijk, ruim, groen en eetbaar groen. De woonwijk blijft in het zuiden aan de Strijkviertelplas en aan het sportpark Rijnvliet grenzen.
Bedrijvenpark Strijkviertel ligt ten zuiden van het sportpark.
Er is veel ruimte voor groen en water in het plan, en tevens voor wandelen en fietsen. Die mogelijkheden zijn in de toekomst groter dan anno 2020.
In het plan is ruimte voor kleinschalige leisure, zoals horeca en fitness. Ook ten noorden en aan de Strijkviertelplas komt een horecavoorziening.
In de stad en regio is behoefte aan ruimte voor de bedrijven waarvoor Strijkviertel is bedoeld. Die willen we graag in de stad houden.
Het plan combineert bedrijfsbestemmingen met een goede openbare ruimte. Een openbare ruimte waar het prettig verblijven is voor omwonenden, recreanten, sporters en werknemers. Ruimte voor recreatie aan de Strijkviertelplas breiden we uit, bij de uitbreiding van het sportpark is er veel ruimte

voor groen en een grote watergang. In het zuiden van het plan blijft het huidige eikenlaantje en de groene strook naar de Letschertweg behouden. Van noord naar zuid komt dwars door het plan een groene scheg met een watergang. We nodigen u van harte uit om de openbare ruimte mee vorm te geven.
Gezien de grote behoefte aan bedrijfskavels in de stad en de schaarse ruimte die daarvoor beschikbaar is, is dit terrein hard nodig voor bedrijfsvestiging.

Vraag: Naar aanleiding van de Zoommeeting vorige week maken wij bezwaar tegen de plannen voor een nieuw bedrijventerrein/ uitbreiding van het al bestaande bedrijventerrein bij het Strijkviertel. De groene ruimte die hiervoor moet wijken is nauw verbonden met de woonwijk Rijnvliet. Zowel qua uitzicht, als qua geluid, verkeer en drukte in de wijk is het niet wenselijk dat dit bedrijventerrein er komt. Helaas is bij het bedenken van de plannen niet gedacht vanuit de huidige gebruikers en al aanwezige aandachtspunten van het gebied. Er is een papieren plan gemaakt zonder realistisch praktijkonderzoek.
Zo is het op de Letcherweg tijdens spitstijden nu al filerijden door het verkeer vanuit het bestaande bedrijventerrein en het sluipverkeer van de A12. Als er rotondes komen en nog meer verkeer gaat het compleet vastlopen rondom de woonwijk, waarmee de enige uitgang (!) van de wijk geblokkeerd gaat worden door de verkeersdrukte. Dat voorkom je niet met extra fietspaden en busverkeer. Daarbij is de huidige verkeersituatie rondom het sportpark en de wijk al onoverzichtelijk en gevaarlijk voor fietsers. Dat wordt hiermee alleen maar erger. Routes richting de woonwijk zijn dan ook zeer onwenselijk, want dat creëert extra sluipverkeer in de woonwijk, op de busbaan en zelfs de fietspaden. Dat probleem doet zich nu al regelmatig voor namelijk.
Een tweede punt is de hoeveelheid groen en het uitzicht en aanzicht van de woonwijk. Dat betekent dat de bouwhoogte beperkt moet blijven en er een flinke groene strook met bomen noodzakelijk is achter de sportvelden, zodat de bedrijfspanden uit beeld blijven en er geen overlast is van verkeer en ander geluid in de wijk.
Kortom, als bewoners zitten wij niet te wachten op nog meer bedrijven om ons heen. Met Papendorp en Oudenrijn is de wijk Rijnvliet al flink ingebouwd tussen de bedrijvenparken. Dat bevordert de groene opzet van de woonwijk niet en beperkt de ruimtelijke opzet van het gebied met de Strijkviertelplas. Nog meer bedrijven zijn geen aanwinst voor het groene en natuurlijke karakter van de omgeving.
Graag ontvang ik een reactie op alle vragen en opmerkingen en word ik meegenomen in de verdere besluitvorming rondom dit plan. Zolang er op alle bedrijventerreinen en op andere plekken in de stad panden leegstaan en steeds meer mensen thuiswerken is de noodzaak van nog meer bedrijfspanden niet uit te leggen. Meer bedrijven vraagt ook om meer woningen en die zijn er niet. De vraag is dus waar de noodzaak van deze bedrijfspanden op gebaseerd is.
Antwoord: In Rijnvliet zijn de kenmerken inderdaad waterrijk, ruim, groen en eetbaar groen. De woonwijk blijft in het zuiden aan de Strijkviertelplas en aan het sportpark Rijnvliet grenzen. Bedrijvenpark Strijkviertel ligt ten zuiden van het sportpark.
Er is veel ruimte voor groen en water in het plan, en tevens voor wandelen en fietsen. Die mogelijkheden zijn in de toekomst groter dan anno 2020. Door naast ruimte voor bedrijven ook veel ruimte te maken voor groen en recreatie willen we dat het terrein ook voor omwonenden, recreanten en werknemers een fijne plek is om te verblijven.
De bedrijfsbestemmingen voor Strijkviertel komen voort uit de behoefte die er is op vooral stedelijk niveau en worden gestaafd door onderzoek in 2020 van Stec naar de behoefte aan werklocaties. In Utrecht is dit voorlopig het laatste terrein dat beschikbaar is voor bedrijfsvestiging.
De verkeersbelasting is doorgerekend met In het verkeersmodel 2030. In dit model zijn de (omliggende) ontwikkelingen opgenomen. In de kruispuntberekeningen is rekening gehouden met extra verkeer van en naar Strijkviertel om zo tot robuuste kruispuntoplossingen te komen, die fluctuaties/pieken in het verkeersaanbod kunnen opvangen.

De toegang voor autoverkeer bij de ‘oude’ Letschertweg is één van de ontsluitingswegen van Rijnvliet en onderdeel van het stedenbouwkundig plan van Rijnvliet. Het alleen herkomst- en bestemmingsverkeer voor Rijnvliet dat van de oude Letschertweg gebruik maakt en dus geen doorgaand verkeer. Sluipverkeer zal niet door de woonwijk rijden via deze weg, want dat is geen route richting A2/A12.
De woonwijk Rijnvliet blijft (vanzelfsprekend) groen en de ruimtelijke opzet, met de ligging van Rijnvliet, sportpark Rijnvliet en Bedrijvenpark Strijkviertel blijft zoals die sinds 2005 in de Ontwikkelvisie Centrale Zone is beschreven.
U ontvangt de antwoorden op alle vragen, waaronder die van u, in dit overzicht. Tevens worden de vragen en antwoorden onderdeel van het Stedenbouwkundig Plan.
We houden u en andere bewoners op de hoogte van het verloop en besluitmomenten van het project via Wijkberichten en de projectwebsite.

Vraag: Wij zijn tegen het bedrijvenpark, maar zijn ons er ook van bewust dat het bedrijvenpark er op den duur waarschijnlijk wel gaat komen. We zouden dan ook graag meer inspraak willen in de daadwerkelijke vormgeving van het bedrijvenpark en dus (indirect) als bewoners van de wijk, invloed op het uiteindelijke ontwerp.
Onderstaand een opsomming van onze concrete bezwaren, incl. een toelichting met verbetervoorstellen per aandachtspunt. We willen jullie expliciet vragen om deze bezwaren in behandeling te nemen en de aangedragen oplossingsrichting expliciet mee te nemen in de uiteindelijke besluitvorming.
Zaken die wij graag anders zouden zien in het project:

- Verbindingsweg tussen het bedrijvenpark en de wijk is niet wenselijk: dit i.v.m. het risico dat toekomstige werknemers (maar ook leveranciers, klanten) etc. hun auto in de wijk (en bij de sportvelden) parkeren >>> meer risico i.v.m. verkeersdrukte-/veiligheid, etc. Zeker gelet op de (beperkte) parkeergelegenheid die men wil hanteren in het project, is dit naar onze mening een niet wenselijk risico.
- Parkeergelegenheid op eigen terrein bedrijvenpark: verzoek aan de gemeente om hier nogmaals goed naar te kijken. Het 'verkeersluw' inrichten van het berdrijvenpark met weinig parkeervakken klinkt op papier leuk (aankomst met fiets, OV, etc.) maar praktijk is vaak anders (het gemak van de auto wordt daarbij naar onze mening onderschat).
- Een duidelijke groenstrook tussen sportvelden en bedrijvenpark: als het bedrijvenpark er dan toch moet komen, dan graag met een duidelijke, grote groenstrook met bomen, struiken en planten die ervoor zorgen dat het aanzicht vanuit de wijk mooi groen blijft (voor zover mogelijk) en de bedrijfspanden zoveel mogelijk uit beeld blijven;
- Een maximale bouwhoogte aan de panden op het bedrijvenpark: ik weet niet of er al richtlijnen voor bouwhoogtes zijn opgenomen in het plan, maar anders het dringende verzoek aan de gemeente om de bouwhoogte zoveel mogelijk beperkt te houden (dit ook wederom i.v.m. het aanzicht vanuit de wijk).

Antwoord: We nodigen u van harte uit om mee te denken over het verdere ontwerp van de openbare ruimte. Hiermee beginnen we in 2021.
De verbindingsweg, via de oude Letschertweg is een randvoorwaarde die wij hebben meegekregen vanuit de ontwikkeling van woonwijk Rijnvliet en die in ieder geval nodig is voor de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten.
De parkeergelegenheid voor werknemers en bezoekers is 50% van het totaal. Dat is niet ambitieus voor stedelijk gebied, nl 50% van het totaal.
Door autoparkeren op eigen terrein te realiseren (en niet in de openbare ruimte) geven we bedrijven ook een impuls om goed naar hun mobiliteitsbeleid te kijken. De kosten voor parkeren worden dan direct gevoeld.

De huidige afstand tussen de busbaan, het zuidelijkste deel van de woonwijk Rijnvliet en de huidige watergang ten zuiden van het sportpark is nu ruim 240 meter. Het sportpark breidt uit met twee sportvelden en een groenstrook met brede watergang. Daarmee is de afstand tussen woonwijk en bedrijven ruim 300 meter en inderdaad met een groenstrook ertussen.
Op het terrein komen bedrijfsgebouwen tot maximaal circa 20 meter hoog. Gezien de afstand tot de woonwijk en het groen en sportpark tussen de twee gebieden, zal vanuit de woonwijk weinig tot niets te zien zijn van de bedrijfsgebouwen.

Vraag: Hoe gaan jullie ervoor zorgen dat er midden en klein bedrijven komen?
Antwoord: Er zijn ondernemers die zich hebben aangemeld. We gaan in gesprek met die partijen en checken of ze binnen de kaders blijven. Het bestemmingsplan regelt een aantal zaken, zo willen we als gemeente geen grote distributiecentra, ook door de opzet van het terrein worden kleinere kavels gemaakt en sturen we op het type bedrijven.

Vraag: Wordt de grond verkocht en moet een bedrijf zelf ontwikkelen?
Antwoord: De grond wordt in erfpacht uitgegeven. Ontwikkeling vindt plaats in kavelvelden, waarop meerdere bedrijfsruimten komen. Projectontwikkelaars of bijvoorbeeld meerdere ondernemingen die samenwerken kunnen een kavelveld ontwikkelen.

Vraag: Wat wordt het aangezicht? Hoe wordt voorkomen dat we tegen bedrijfshallen aankijken. Kun je zorgen dat we niet op de bedrijven uitkijken? wat zijn de bouwhoogten?
Antwoord: Het gaat om maakbedrijven. Er komen geen torens, wel een bebouwd terrein, maar geen grote hoogte. Er wordt gedacht aan ca. 3 lagen voor bedrijfsbebouwing. Dat kan tot max. ca 20 meter hoog worden.

Vraag: Een vraag over de indeling van het gebied. Ik ga ervanuit dat er geen geluidsschermen om de A12 komt , er is ons ooit verteld dat er woningen en geluidschermen komen.
Waarom wordt de strook tussen SV-kavels en de snelweg niet bebouwd en het terrein in die richting opgeschoven?
Antwoord: De zone tussen Letschertweg en A2/A12 is eigendom van Rijkswaterstaat. Ze houden dit in eigendom voor mogelijke toekomstige ontwikkelingen (er speelt nu niets concreets).
Daarnaast is de zone om het bedrijfsgebied heen gemeentelijke hoofdgroenstructuur. Daarin mogen we als gemeente niet bouwen. Dat is de reden dat we uit deze strook blijven en de groenstructuur handhaven. Het heeft ook te maken dat de elektraleiding onder de grond gebracht wordt.
Geluidschermen komen er inderdaad niet, er komt wel een tijdelijk geluidsscherm nabij A2. Op het moment dat daar bebouwing wordt gerealiseerd op die plek dan wordt dat tevens een ‘geluid afschermend element en kan dit tijdelijke scherm weer weg.
Op Strijkviertel komen naar de A12/A2 geen geluidschermen. Dit omdat ‘werken’ niet een geluidsgevoelige functie is. Reden dat dit gebied nooit een woonbestemming heeft gekregen is omdat dit een geluidsgevoelige zone is.
Toelichting dat de bedrijfsbestemming er al is sinds vorige eeuw, bij het begin van de LRU-ontwikkeling. Begin deze eeuw zijn er wel plannen geweest, maar die zijn door de crisis stilgevallen. (Dit als reactie op de vragen uit de vorige bijeenkomst).

Vraag: Ligt Rijnvliet voldoende ver van de snelweg, of liggen de woningen net buiten de geluidszone?
Antwoord: De wet milieubeheer geeft beperkingen voor de bestemming daarom is Strijkviertel een bedrijventerrein en was hier geen woningbouw mogelijk.
Het betreft cat. 3.1 bedrijven. Deze hebben een hinderzone van ca. 50 meter, daarbuiten geld de wettelijk toegestane geluid (of andere hinder) niveaus.

Vraag: In het begin van SV zitten bedrijven die klem komen te zitten in het huidige bedrijventerrein. Vraag is of het klopt dat die verplaatst worden naar het nieuwe bedrijventerrein (zoals bijvoorbeeld het kraanbedrijf Van der Tol)?
Zijn er al bedrijven die zich gemeld hebben?
Antwoord: Het is niet bekend dat er afspraken over verplaatsing zijn.
Er zijn meldingen van bedrijven in vrijetijdsector bedrijven in fitnessbranche, duurzame stadsdistributie, creatieve ontwerpers, meer bedrijfsmatige makers, zoals meubelmakers geen kunstenaars.

Vragen/opmerkingen en antwoorden/reacties van belangstellenden en ondernemers
Er hebben zich meerdere ondernemers en ontwikkelaars gemeld met interesse. Deze mensen spreken we individueel. Hieronder beantwoorden we alleen de vragen die algemeen van aard zijn.

Vraag: Als potentieel toekomstig huurder en duurzaam/sociaal ondernemer én buurtbewoner, heb ik zeer veel interesse in de ontwikkelingen en toekomstige mogelijkheden voor mijn bedrijf.
Er zijn een aantal vragen waar ik nieuwsgierig naar ben. Ik stel ze bij deze vast, mocht het handig zijn om die mee te nemen in de voorbereidingen.

- Hebben toekomstige huurders inspraak of kunnen ze bijdragen aan het design/realisering van de gebouwen? Wij werken aan duurzaam cementvrij en straks ook volledig circulair esthetisch beton. Dat is bij uitstek geschikt voor bijvoorbeeld gevelbekleding. Als wij ons steentje bij kunnen dragen; of de gemeente kan voor ons een launching customer zijn in deze, dan zou dat een hele leuke en vooral ook waardevolle manier zijn van samenwerking.
- In het plan wordt veel ruimte gegeven voor arbeidsintensieve maakindustrie op kavels van 1000-5000m2. Hoeveel maakbedrijven zijn er in die orde van grootte waarvan u verwacht dat die ook daadwerkelijk zullen neerstrijken op strijkviertel?
- In welke mate wordt het oude gedeelte van strijkviertel ook circulair (gemaakt)?
- vierkante meters in Utrecht zijn duur. Makers zetten per vierkante meter veel minder om dan de kennisindustrie bijvoorbeeld. Daarnaast hebben ze ook nog eens veel vierkante meters nodig. Hoe denkt u de kavels + ontwikkeling betaalbaar te houden?
- Er zijn veel kleine makers, bedrijven en zzpers in de creatieve sector. Deze kunnen a. niet veel meters afnemen en b. hebben zij ook geen groot budget. Ik denk dat slechts 2 kavels voor bedrijfsverzamelgebouwen te weinig is voor deze groep en dat het ook nog eens te duur is voor ze. Wat kunt u daaraan doen om dit toch interessant en rendabel voor ze te maken? Partijen als de Plaatsmaker en Vechtclub zijn dan goede organisatoren hiervoor, maar zij lopen ook tegen het probleem op dat hun huurders weinig budget hebben.
- Dit moet een circulair bedrijventerrein worden. Onlangs was ik te gast bij de raadsinformatiebijeenkomst Circulaire economie op 29 september 2020, waar mij gevraagd werd als duurzaam/circulair ondernemer input te geven op de gepresenteerde plannen. Veel circulaire ondernemers zijn startups, gestart vanuit noodzaak of wens om de wereld beter te maken en niet (per se) om veel geld te verdienen. Deze groep is ontzettend belangrijk, maar krijgt in Utrecht moeilijk voet aan de grond, vanwege het feit dat bedrijven en consumenten hen nog moeilijk bereiken én de meters duur en plekken om hun plannen te realiseren schaars zijn. Mijn 1-minute pitch tijdens de bijeenkomst was deze:
  - Een groene loper naar Strijkviertel toe is een super idee. Ik zou als lokale ondernemer en inwoner van Leidsche Rijn maar wat graag daar zitten! Ik heb ruimte nodig om ons concept te kunnen testen. Maar ik heb ook geld nodig. Een subsidie is leuk, maar liever een launching customer zoals de gemeente of een andere grote opdrachtgever, die op deze manier onderzoek en realisatie tegelijk financiert én er iets concreets voor terugkrijgt. Bijkomend voordeel is dat de investering direct ten goede komt aan de stad; local for local als het ware. Duurzame initiatieven zijn vaak duurder, maar die

kunnen pas goedkoper worden als schaalgrootte optreedt, het efficiënter wordt of een langere terugverdienperiode ontstaat. De gemeente kan daar een beslissende rol hebben door dit te faciliteren. Je hebt maar een paar ingrediënten nodig: goedkopere vierkante meters voor duurzame initiatieven, toegankelijke opdrachten of samenwerkingen die gerealiseerd worden door lokale sociale ondernemingen. Bijvoorbeeld door middel van een hub, platform of ander toegangspunt, waardoor financiering voor onderzoek en ontwikkeling (er moet ook gewoon brood op de plank) middels kleine opdrachten, of deelopdrachten in grotere projecten kunnen worden gestart. Met elkaar, voor utrecht.

o Welke mogelijkheden ziet u hiervoor in de ontwikkeling van bedrijvenpark Strijkviertel?

Zoals u ziet; ik wil wel. :) 3 jaar is nog ver weg, maar komt snel dichtbij. Ik hoop dat er straks mogelijkheden zijn voor mijn bedrijf en die voor mijn collega (duurzame) makers
Ik wil over 2 jaar waarschijnlijk 200m2. Kan dat op Strijkviertel. Met de huidige prijzen is Lage Weide niet betaalbaar

Antwoord: Als u zich wilt vestigen op Strijkviertel dan is het mogelijk dat u kunt bijdragen aan de verdere uitwerking van de kavelvelden. Dat is mede afhankelijk van de ontwikkelende partij van een kavelveld. Vanuit de gemeente staan we daar positief tegenover.
Uit verschillende onderzoeken door de jaren heen is er een constante vraag naar bedrijfsruimten van 1000 tot 5000 m2 bvo in Utrecht en omgeving. Dat blijkt ook onderzoek van Stec, in opdracht van gemeenten in de regio Utrecht (waaronder stad Utrecht) naar de ontwikkeling van werklocaties.
Er zijn nu nog geen plannen voor circulaire herstructurering van het huidige bedrijventerrein Oudenrijn (dat is de officiële naam)
Het plan moet financieel haalbaar zijn, om onder andere het bestemmingsplan vast te kunnen stellen. We onderzoeken de financiële haalbaarheid in de grondexploitatie, en bijvoorbeeld ook in gesprekken met makelaars, investeerders en ontwikkelaars. Zij reageren positief hierop, en er vinden gesprekken plaats met partijen over ontwikkeling. Tenslotte laten we de totale business case doorrekenen op haalbaarheid.
We mikken per kavelveld op een goede mix van verschillende bedrijfsgroepen en verschillende ruimtevragen. Door uit te gaan van gedeelde functies en van verschillende groottes in ruimten willen we een menging creëren van ondernemingen met verschillende prijsniveaus.
Fijn dat u enthousiast bent over de plannen! Wij nemen contact met op om uw ideeën te bespreken.
We programmeren ook bedrijfsruimten van minder dan 1000m2, Daar zal waarschijnlijk ook een ruimte van 200 m2 bij zitten. Dat is wel een volgende stap; we zijn nu bezig met het opstellen van de kaders en uitgangspunten voor het hele plan.

Vraag: Kunnen jullie de presentatie toezenden? Of is deze ergens te downloaden?
In hoeverre is het stedenbouwkundig plan van toepassing op particuliere kavels.
Antwoord: De presentaties zijn toegezonden.
Het stedenbouwkundig plan gaat over het hele plangebied, met grondeigendom van gemeente, particulieren of andere organisaties. Het nog op te stellen bestemmingsplan, waarin bestemmingen juridisch worden vastgelegd, gaat over het gemeentelijk grondgebied.
Voor particuliere kavels zijn we in gesprek met de eigenaren.

Vraag: Kan ik zelf als ondernemer met andere belangstellende bedrijven met een ontwikkelaar uit IJsselstein aankomen?
Is er voorrang voor bedrijven uit Oudenrijn?
Start ups en maakbedrijven kunnen over het algemeen geen grote kavels kopen, hoe zien jullie dat voor je?
Voor kleinere bedrijven is het moeilijk om een plek te vinden omdat het zo duur is. In de maakindustrie zijn locaties duur. Hoe maken jullie de prijs interessant voor ons?

Antwoord: Ja we gaan graag met u in gesprek.
Nee zij krijgen geen voorrang. Combinaties van bedrijven worden bekeken.
Stapelen maakt het interessant. We denken aan een combinatie van horeca, sport en leisure.
MKB heeft onze aandacht. In samenwerking met de ontwikkelaars /eigenaren willen we kijken hoe we binnen een bedrijfsverzamelgebouw met ingroei-huren kunnen werken, zelfs voor pre-starters.
Hof van Cartesius is meer voor creatieve en circulaire (maak)bedrijven. We kijken hoe we aanvullend kunnen zijn.

Vraag: Wat is de procedure voor het verkrijgen van een kavel en hoeveel kost een kavel? Ik heb belangstelling voor een kavel.
Hoe kan ik me aanmelden?
Is er een verdeling gemaakt van soorten bedrijven die op het bedrijvenpark mogen komen?
Wat zijn de prijzen voor een kavel?
Ik zit niet te wachten op weer te huren, ik wil nu zelf een pand kopen.
In hoeverre worden panden circulair en duurzaam gebouwd?
Hebben we daar ook invloed op? Aan circulair en duurzaam bouwen hangt ook een prijskaartje. Wordt de bouw uitgevoerd door lokale leveranciers?
Hoe kunnen we een unit kopen bij een ontwikkelaar?
Kun je ook kopen zonder ontwikkelaar?
Wat gebeurt er met het Oude Strijkviertel=Oudenrijn.
Alle ondernemers willen op de begane grond een locatie hebben.
Antwoord: We geven kavelvelden uit aan ontwikkelaars, zodat verschillende bedrijven op één kavel terecht komen.
We maken een lijst van geïnteresseerden en met hen gaan we in gesprek.
Sportscholen kunnen bijvoorbeeld langs de strijkviertelplas komen, distributiebedrijven langs A12, A2 zijde.
Dat weten we nog niet.
Panden worden circulair gebouwd (materialen) en zijn ook duurzaam in die zin dat ze ok losgekoppeld kunnen worden, zodat het pand mee kan groeien met de ontwikkelingen in de tijd. We gaan in gesprek met belangstellenden. We rekenen nu door wat alles gaat kosten. Door circulair te willen bouwen in kavelvelden breng je al een filter aan in mogelijke ontwikkelaars.
T.z.t. zorgen we voor een match tussen de ontwikkelaars en de belangstellende ondernemers. Al bij de ontwikkeling wordt gekeken naar wat waar kan komen voor welke ondernemer(s).
We kunnen kijken hoe we aan uw wensen tegemoet kunnen komen. Verkoop kan ook aan groepjes ondernemers.
Dat blijft. Dat terrein loopt goed. Langs de A12 staan enkele kantoorunits leeg maar dat lijkt nu ook weer wat aan te trekken. Ook daar kijken we naar mogelijkheden voor transformatie. Maar daar zijn we afhankelijk van private partijen. Hetzelfde gebeurt op Lage Weijde.
Achbouni ziet wel een mogelijkheid om het kantoor gelieerd aan het schoonmaakbedrijf op de etage te hebben.
Voor beide sportcentra is het geluid een ‘probleem’ als zij op etage zouden zijn gevestigd.

Vraag: Ik wil graag opslag op de begane grond en boven een kantoorruimte. Het liefst tussen de 200m2 en 500m2.
Hebben horecaondernemers zich al gemeld?
Komt er ook een supermarkt in de buurt?
Hebben jullie al architecten op het oog?
Antwoord: Ja met name voor de strook langs de Strijkviertelplas.

Nee, we versterken de bestaande winkelcentra. Solitaire winkels/supermarkten op bedrijventerrein is niet toegestaan.
Nee, we hebben wel belangstelling van ontwikkelaars.

Bijlage 2: Waterparagraaf

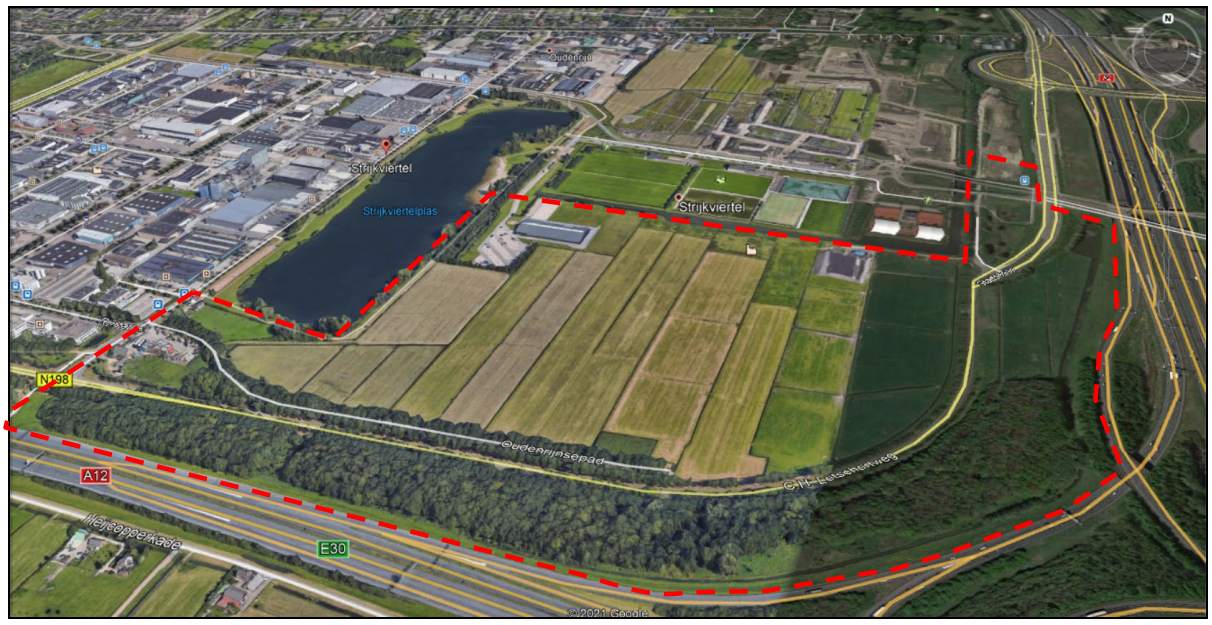
1 Inleiding

Tussen de Strijkviertelplas, sportpark Rijnvliet en de C.H. Letschertweg ontwikkelt de gemeente het Bedrijvenpark Strijkviertel. Een groen, circulair, duurzaam bedrijventerrein voor kleine bedrijven. Onze snelgroeiende stad heeft dit bedrijventerrein hard nodig voor meer banen. Het bedrijvenpark is voor kleine bedrijven (MKB) die het milieu weinig belasten en nauwelijks overlast veroorzaken voor de omgeving. Hierbij valt te denken aan bedrijven zoals:

- starters: start-ups (jonge bedrijven) en scale-ups (jonge bedrijven die al wat succes hebben)
- (duurzame) bouwbedrijven, ICT, laboratoria
- duurzame stadsdistributie (bedrijven die op een milieuvriendelijke manier goederen verspreiden)
- creatieve en vrije-tijdsbedrijven

Bedrijvenpark Strijkviertel wordt op een duurzame, circulaire manier ontwikkeld. Dat betekent dat de materialen voor de gebouwen en openbare ruimte duurzaam en opnieuw te gebruiken zijn. Er is weinig ruimte op het bedrijvenpark. Om ruimte te besparen, is de wens dat bedrijven een aantal voorzieningen delen, zoals parkeerplaatsen voor werknemers en laad- en losstraten. Groene gevels op de daken zorgen voor koelte in hete zomers net als een systeem van opslag van water op de daken en onder de grond. Ook zorgt dit ervoor dat er minder wateroverlast is bij zware regenbuien. Door de ontwikkeling van Strijkviertel is er meer ruimte voor sport en recreatie:

- sportpark Rijnvliet kan uitbreiden met 2 sportvelden
- er komen meer wandel – en fietspaden
- er komt een steiger die bereikbaar is vanuit de openbare strook groen
- door het bedrijvenpark komt een brede openbare groenstrook voor wandelen fietsen.



Afbeelding 1. Huidige locatie



Afbeelding 2: Ontwerp inrichting bedrijventerrein Strijkviertel

De concept inrichting van het bedrijventerrein is weergegeven in afbeelding 2. Dit wordt in samenwerking met HDSR verder uitgewerkt tot een waterstructuurplan.

Door ruimtelijke ontwikkelingen kan het functioneren van het watersysteem onder druk komen te staan. Om dit in goede banen te leiden wordt de ‘Watertoets’ doorlopen. Met de watertoets worden de waterhuishoudkundige gevolgen van plannen vroegtijdig inzichtelijk gemaakt, de afwegingen expliciet en toetsbaar vastgelegd en in het wateradvies van de waterbeheerders opgenomen. De resultaten van de watertoets worden vastgelegd in een ‘Waterparagraaf’ en maakt onderdeel uit (wettelijk verplicht) van de ruimtelijke plannen.
Deze waterparagraaf is opgesteld ter verantwoording en afsluiting van de watertoets ten behoeve van het bestemmingsplan bedrijvenpark Strijkviertel, gelegen in de gemeente Utrecht.

2 Beleidskader

Betrokken partijen
De betrokken partijen in dit watertoetsproces zijn:

Aanvrager:	Gemeente Utrecht, Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller:	Gemeente Utrecht, Stadsbedrijven – Stadsingenieurs
Adviseurs:	Waterschap Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (beheerder oppervlaktewater)
	Gemeente Utrecht, Stadsbedrijven – Beheer openbare Ruimte (beheerder riolering, oppervlaktewater)

Beleid op hoofdlijnen
In het algemeen is het beleid gericht op een duurzaam en robuust waterbeheer. De basisprincipes voor omgaan met water zijn:
- Klimaatbestendige leefomgeving (ruimtelijke adaptatie)
- Vasthouden - bergen – vertraagd afvoeren (waterkwantiteit)
- Gescheiden inzamelen-gescheiden afvoeren-gescheiden verwerken (waterkwaliteit)
- Zorgen voor een waarborg tegen overstroming - overstromingsrobuust bouwen (veiligheid)

Beleidsdocumenten
Dit beleid is per overheidsniveau in de onderstaande beleidsdocumenten verankerd:
- Europese richtlijn: Kaderrichtlijn Water (KRW);
- Rijksbeleid: Nationaal Waterplan, WB21, NBW, Waterwet, etc.;
- Provinciaal beleid: Nota Planbeoordeling, Waterhuishoudingsplan, Beleidsplan Milieu en Water,
- Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028, Bodem-, Water- en Milieuplan 2016-2021,
- Provinciale verordening en de provinciale milieuverordening;
- Gemeentelijk beleid: Plan Gemeentelijke Watertaken Utrecht 2016-2019;
- Waterschapsbeleid van HDSR en AGV: Waterwet, Waterbeheerplan “Waterkoers 2016-2021”, Beleidsregels Keur 2019, en Legger.

Invulling zorgplichten door de gemeente
De gemeente Utrecht heeft in het Plan Gemeentelijke Watertaken 2016-2019 beschreven hoe invulling wordt gegeven aan de wettelijke zorgplichten voor afvalwater, hemelwater en grondwater. Ook de wijze van beheer van oppervlaktewater wordt beschreven. Op basis van de zorgplichten heeft de gemeente op het gebied van water de volgende taken:
- een veilige inzameling en transport van afvalwater, zonder risico's voor de volksgezondheid en het milieu;
- het inzamelen en verwerken van hemelwater zonder dat er wateroverlast optreedt;
- het voorkomen en verminderen van structurele grondwateroverlast;
- het samen met de waterschappen realiseren van veilig, gezond en aantrekkelijk oppervlaktewater waarlangs het goed wonen, werken en recreëren is.

Regelgeving riolering
Voor installatietechnische eisen voor leidingwerk binnen het perceel geldt het Bouwbesluit en de voorschriften in de Omgevingsvergunning voor de Wabo activiteit Bouw. In de aanvraag om Omgevingsvergunning moet het leidingplan voor riolering en hemelwater tot en met de grens van het terrein of erf zijn uitgewerkt. Voorschriften en instructies voor het aan (laten) sluiten op openbare voorzieningen voor de inzameling, transport of verwerking van afvalwater worden gesteld in de Omgevingsvergunning. Onder meer worden voorschriften aan plaats, aanlegdiepte en diameter van leidingwerk ter plaatse van de grens van het erf in de omgevingsvergunning gesteld wanneer sprake is van aansluiting op openbare riolering en afvalwater die op riolering kan en mag worden gebracht.

Voor de afvoer of verwerking van huishoudelijk afvalwater, eventueel bedrijfsafvalwater, en hemelwater gelden de op de activiteit betrekking hebbende algemene lozingsregels van het Activiteitenbesluit Milieubeheer, het Besluit Lozen Afvalwater Huishoudens of het Besluit Lozen Buiten Inrichtingen.
Het hemelwater mag niet aangesloten worden op het gemengde stelsel en zal middels een voorziening geïnfiltreerd moeten worden in de bodem.

Afvoer hemelwater binnen de gemeente
Bij de afvoer van overtollig hemelwater is infiltratie van water in de bodem het uitgangspunt. Oppervlakkige afvoer naar de infiltratievoorziening en infiltratie via wadi's heeft daarbij de voorkeur. Als oppervlakkige infiltratie niet mogelijk is, is ondergrondse infiltratie door middel van bijvoorbeeld een infiltratieriool een optie. Als infiltratie niet mogelijk is, kan hemelwater via een bodempassage

worden geloosd op oppervlaktewater. Schoon hemelwater (bijvoorbeeld vanaf dakoppervlakken) kan direct worden afgevoerd naar oppervlaktewater. Speciale aandacht wordt besteed aan duurzaam bouwen en een duurzaam gebruik van de openbare ruimte om een goede kwaliteit van het afgekoppelde hemelwater te garanderen. Bij het infiltreren van schoon hemelwater in de bodem (afkoppelen) kan het afvalwater worden afgevoerd naar het vuilwaterriool/DWA.

HDSR eist ten behoeve van tegengaan van versneld afvoeren een compensatie in de vorm van nieuw te graven oppervlaktewater van 15% ten opzichte van het toegenomen verhard oppervlak, of 45 mm waterberging over het toegenomen verhard oppervlak. Vanuit de gemeente wordt de klimaatadaptatie-eis gesteld dat bij voorkeur 100%, maar minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag over het totaal verhard oppervlak wordt opgevangen en geïnfiltreerd. Daarnaast wordt gesteld dat een extreme bui van 80 mm in één uur verwerkt moet kunnen worden zonder dat er schade optreedt in gebouwen en vitale infrastructuur, zoals nutsvoorzieningen, door instromend regenwater.

Waterkwaliteit
De gemeente streeft conform het beleid van de Europese Kaderrichtlijn Water samen met de waterbeheerder naar een goede ecologische en chemische kwaliteit van het oppervlaktewater. Dit betekent dat de waterkwaliteit veerkrachtig is, ook bij extreem weer en lange termijn klimaateffecten. Dit sluit aan bij de ambitie vastgesteld door de Gemeente Utrecht in regionaal (Winnet) verband (regionaal afvalwaterketen beleid, 2014). Deze zegt dat de waterkwaliteit, ook het te realiseren, open water in het gebied dient te voldoen aan het streefbeeld *zichtbaar*.

De aanleg van natuurvriendelijke oevers en het voorkomen van bronnen van vervuiling van het oppervlaktewater dragen bij aan een goede ecologische en chemische kwaliteit van het oppervlaktewater. Ten behoeve van een goede waterkwaliteit en ecologie is verbinding van waterpartijen van belang. Zo ook bij aan te leggen natuurvriendelijke oevers zodat een ecologische verbinding ontstaat.

Het hemelwater van dakoppervlak en erfverharding kan direct worden afgevoerd naar de infiltratievoorziening of wadi. Op deze manier wordt het hemelwater op een natuurlijke wijze gezuiverd en geïnfiltreerd.

Om vervuiling van afstromend hemelwater en verslechtering van de waterkwaliteit te voorkomen, dienen geen uitlogende bouwmaterialen (zoals zink, lood en koper) te worden toegepast voor dak, dakgoot en regenpijp.

Klimaatadaptatie
Het klimaat verandert: Hogere temperaturen, een sneller stijgende zeespiegel, nattere winters, heftigere buien en kans op drogere zomers. Daar moeten we, ook volgens het KNMI, in de toekomst in Nederland rekening mee houden. De verwachting van het KNMI is dat het klimaat in Nederland in 2050 ongeveer overeen zal komen met het huidige klimaat in Zuid-Frankrijk. Maar ook nu al is de klimaatverandering merkbaar.

Extreme neerslag, droogte en hitte kunnen leiden tot maatschappelijke ontwrichting. Dit geeft aanleiding om aanpassing van de inrichting van de bebouwde omgeving aan het veranderende klimaat te agenderen en aan te werken. Dit beleid is vorig jaar vastgelegd in de Deltabeslissing voor Nederland. In de deltabeslissing Ruimtelijke adaptatie heeft het Deltaprogramma voorstellen opgenomen om de ruimtelijke inrichting van Nederland klimaatbestendig en water robuust te maken. Alle overheden en marktpartijen zijn daar samen verantwoordelijk voor. De Deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie heeft als doel:

- De bebouwde omgeving is in 2050 nog steeds aantrekkelijk om te leven;
- Uiterlijk in 2020 zijn ruimtelijke ingrepen klimaatbestendig opgebouwd en getoetst.

De gemeente Utrecht heeft samen met 9 andere overheden deze deltabeslissing onderschreven en werkt samen in de Coalitie Regio Utrecht aan de opgaven.

Klimaatverandering heeft effecten op grote schaal maar ook op de kleine schaal van een stad. Door de toenemende hoeveelheid verharding in steden wordt het steeds moeilijker om water makkelijk weg te krijgen. Daarom wordt geappelleerd aan een duurzame manier van bouwen waar klimaatadaptie een onderdeel van is. Groene daken en vertraagt afvoeren maken hier een onderdeel van uit.

Ontwerpeisen vanuit de gemeente
De ontwerpeisen die uit bovenstaande volgen zijn opgenomen in het Handboek Openbare Ruimte, onderdeel riolen, rioolgemalen en drainage (versie 2018.02, uitgave oktober 2018, www.utrecht.nl).

Daarnaast stelt de gemeente eisen aan het ontwerp van watergangen waarvan zij eigenaar of beheerder is of wordt.

Watervergunning – onttrekking en lozing
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 waarbij middels bronbemaling globaal meer dan 100 m3 per uur, langer dan 6 maanden en dieper dan 9 m grondwater wordt onttrokken, dient een vergunning te worden aangevraagd bij het waterschap HDSR (zie artikel 3.10 Keur 2009). Indien de grondwateronttrekking bij deze criteria onder de grenswaarden blijft, kan volstaan worden met een melding. Een (tijdelijke) lozing van grondwater op de openbare riolering is niet toegestaan, tenzij bij Algemene maatregel van bestuur (lozingsbesluiten) of bij maatwerkvoorschrift als bedoeld in de Wet Milieubeheer anders is bepaald.

Watervergunning - Keur
Ten behoeve van het dempen en graven, aanleggen van vlonders en steigers, bouwen in en langs water en uitvoeren van HDD boringen onder watergangen, kunstwerken en peilscheidingen door, is een Watervergunning van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden noodzakelijk. Alle wateraspecten (inclusief Keur-aspecten) worden in de watervergunning geregeld.

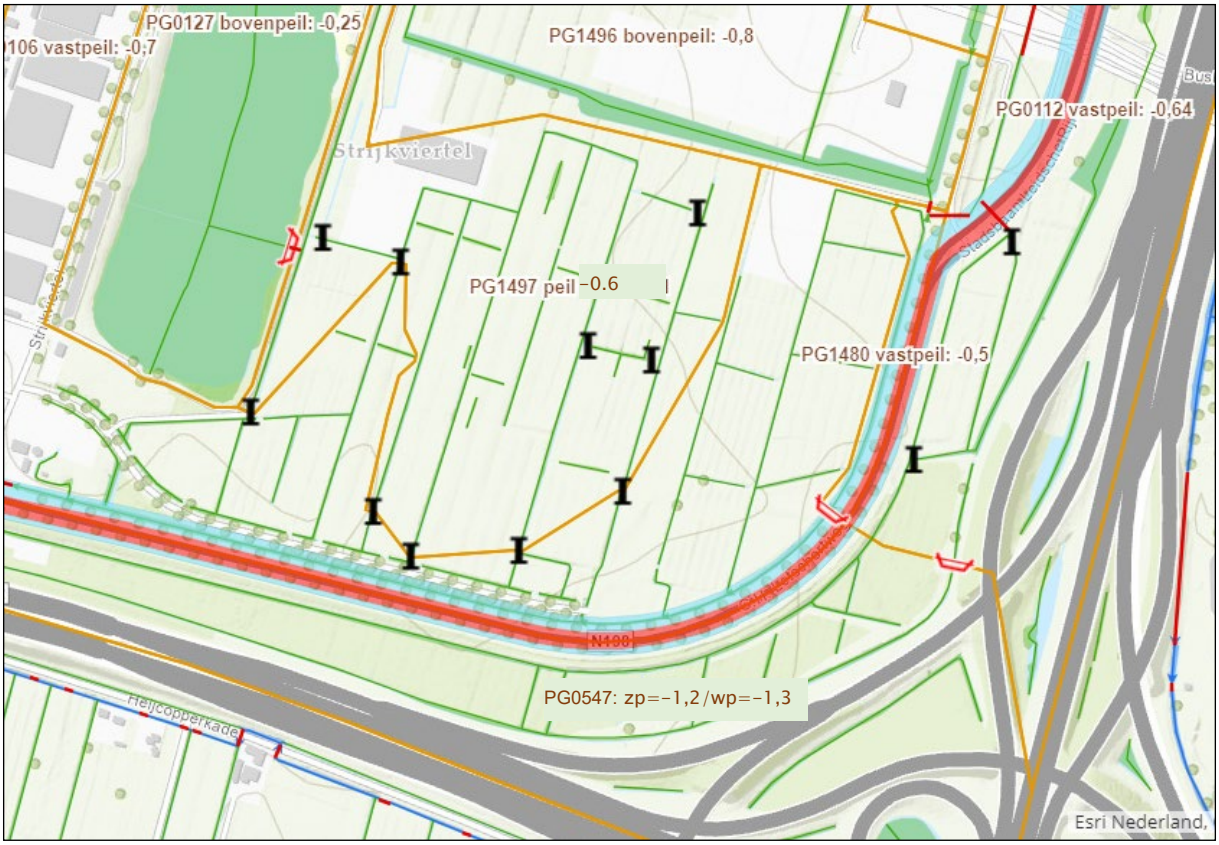
Rechtstreekse afvoer van hemelwater naar oppervlaktewater is vergunning- of meldingsplichtig in het kader van de Waterwet.

3 Water in relatie tot het plangebied

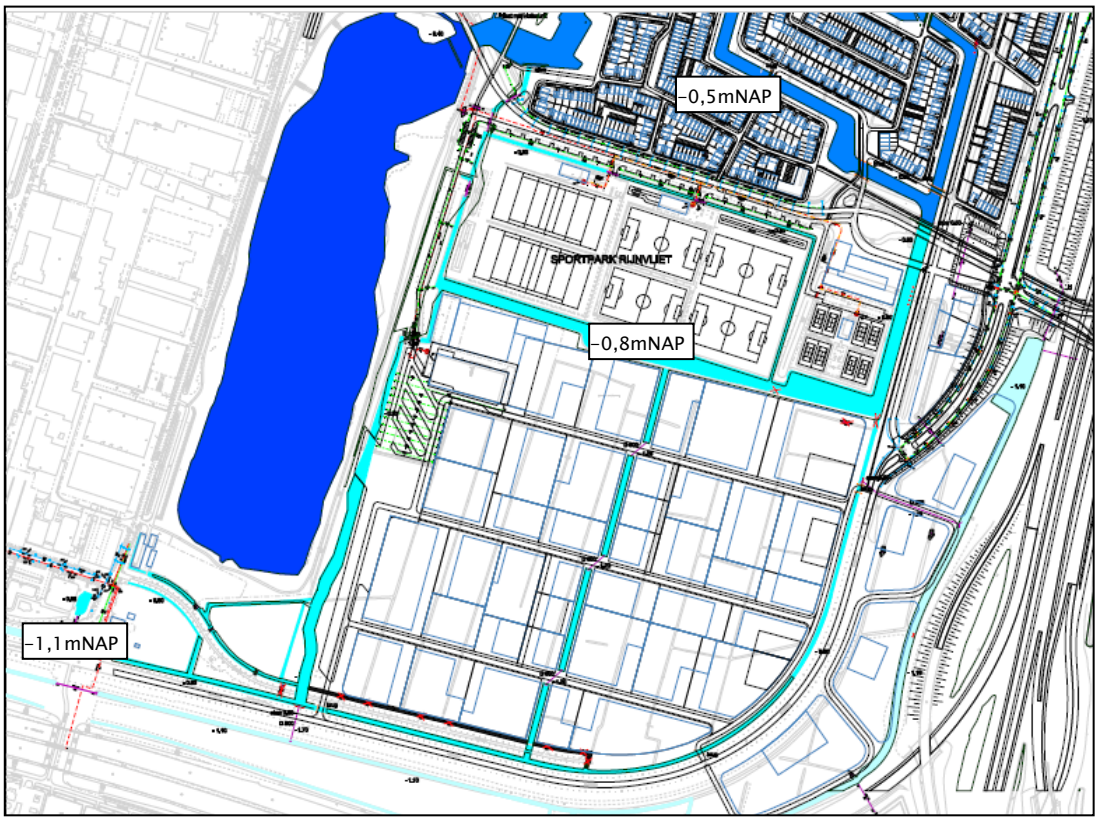
Oppervlaktewater
Oppervlaktewateren zijn in eigendom van het HDSR. Zij zijn verantwoordelijk voor het functionele kwantiteits- en kwaliteitsbeheer van deze watergangen. In de bestaande situatie ligt er binnen het plangebied oppervlaktewater, dat grotendeels gedempt zal worden, en weer teruggebracht in de nieuwe situatie. In het totaal wordt 3358 m2 aan oppervlaktewater extra aangebracht.

Oppervlakte plangebied: 628477 m2
Huidig oppervlaktewater 39015m2
Toekomstige oppervlaktewater 42373 m2

Het huidige waterpeil in Strijkviertel is grotendeels -0.60 mNAP en rond de sportvelden -0.80 mNAP. Om het watersysteem in Strijkviertel naar het zuiden af te laten stromen wordt het nieuwe waterpeil -0.80 NAP. Hierdoor kan vanuit de nieuwe inlaat in Rijnvliet het water via Strijkviertel richting de plas bij Veldhuizen stromen. Bij de boerderij Strijkviertel 76 is het peil nu -0.60 NAP.



Afbeelding 4: Huidig oppervlaktewater en peilen binnen plangebied (bron: hdsr)



Grondwater

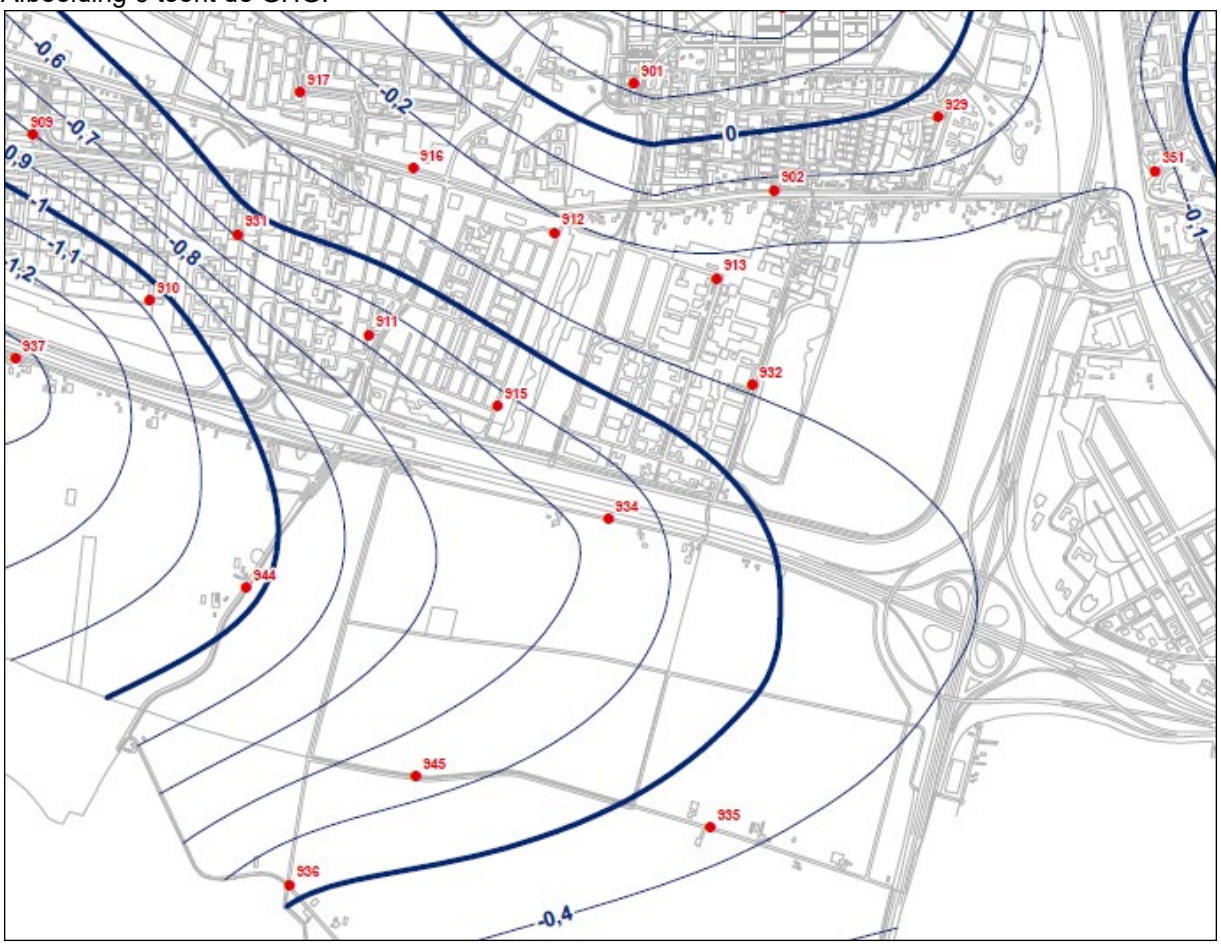
1e watervoerend pakket

Het langjarige grondwaterregime in de diepere ondergrond wordt gereguleerd door de grondwaterstroming in het eerste watervoerend pakket (1e WVP). De gemeente Utrecht beschikt sinds 1962 over een peilbuizenmeetnet. Sinds 2002 worden de grondwaterstanden automatisch opgeslagen door dataloggers die tweemaal per dag het grondwaterpeil registreren.
De gemiddelde, langjarige stijghoogte van het 1e WVP zijn afgeleid uit de dichtstbijzijnde peilbuizen en vastgelegd in de 'Grondwatercontourkaart gemeente Utrecht' (juli- 2019).

Op basis van deze kaart wordt voor het plangebied de volgende gemiddelde stijghoogten en seizoens-variatie verondersteld:

- droge periode, gemiddelde lage grondwaterstand (GLG) = NAP -0,9 m en NAP-0,6 m;
- gemiddeld periode, gemiddelde grondwaterstand (GGG) = NAP -0,5 en NAP -0,6 m;
- natte periode, gemiddelde hoge grondwaterstand (GHG) = NAP -0,5 m en NAP-0,4 m;

De grondwaterstroming in het plangebied is van oost naar west en varieert in natte perioden. Afbeelding 6 toont de GHG.



Afbeelding 6: GHG binnen plangebied (bron: Isohypsenkaart gemeente Utrecht)

Freatisch pakket

De momentane, freatische grondwaterstand is afhankelijk van het neerslagverloop, de bodemopbouw en de aard en omvang van afwatering- en ontwateringsvoorzieningen. Slecht doorlatende lagen als klei en veen belemmeren de interactie met het 1WVP en kunnen een lokale schijngrondwaterstand creëren. Bodemonderzoek dient uit te wijzen wat de lokale bodemgesteldheid is en wat de consequenties hiervoor zijn voor de freatische grondwaterstand en de toepasbaarheid van IT-riolen en wadi's.

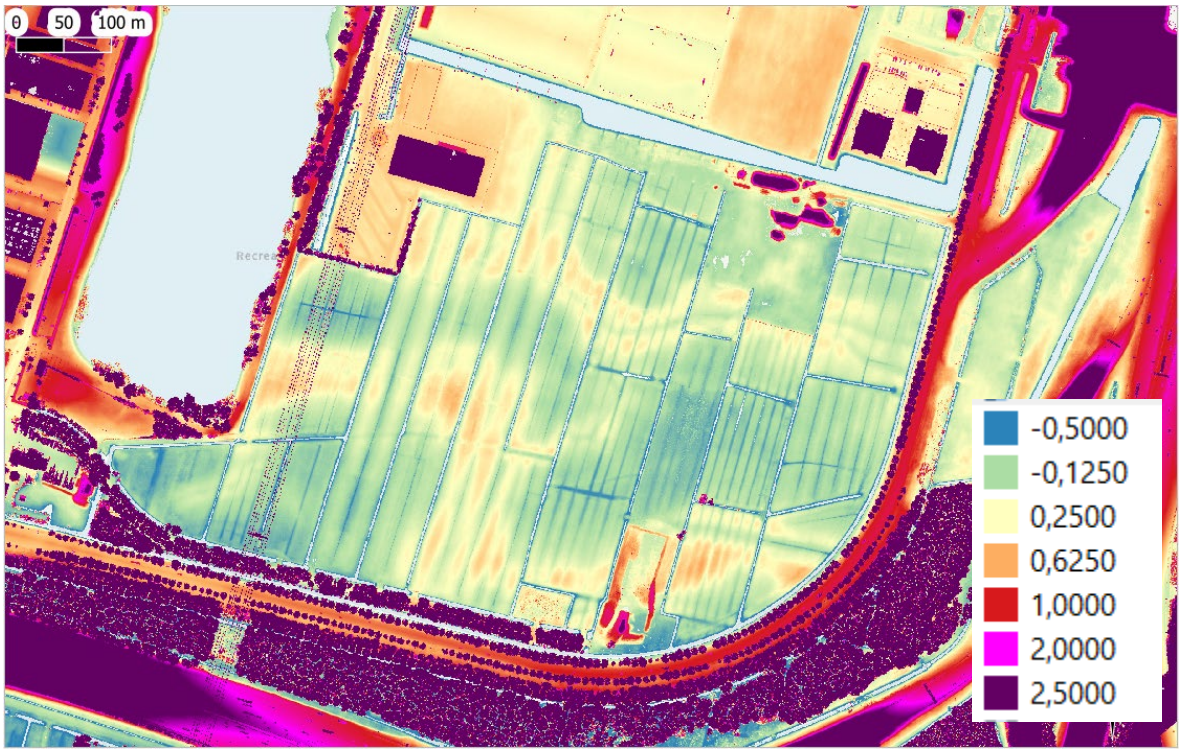
Drooglegging en ontwateringsdiepte

Een droge ondergrond is een belangrijke randvoorwaarde voor het faciliteren van een bestemming van een gebied. Voldoende drooglegging en ontwateringsdiepte in een plangebied is van groot belang om overstroming (inundatie) en grondwateroverlast te voorkomen, juist bij de toepassing van een kelder. Daarnaast geldt dat het vloerpeil van panden 15cm boven de as van de weg ligt.

De drooglegging, het verschil tussen maaiveld en streefpeil, dient conform de norm van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden minimaal 1,0 m te zijn. De ontwateringsdiepte, het hoogteverschil tussen maaiveld en de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG), dient conform de norm van de gemeente Utrecht minimaal 0,7 m te bedragen.

De huidige gemiddelde hoogte van het gebied is 0,00 NAP (afbeelding7). Het gebied wordt opgehoogd naar +1,25 NAP. Met een maximale GHG van -0,4m wordt voldaan aan de drooglegginsgeis en is er voldoende ruimte tussen het grondwater en de hoogte van de wegas om

een infiltratie riool rond 400mm in te passen. Doordat ter plekke van de wegen het profiel wordt doorgraven,

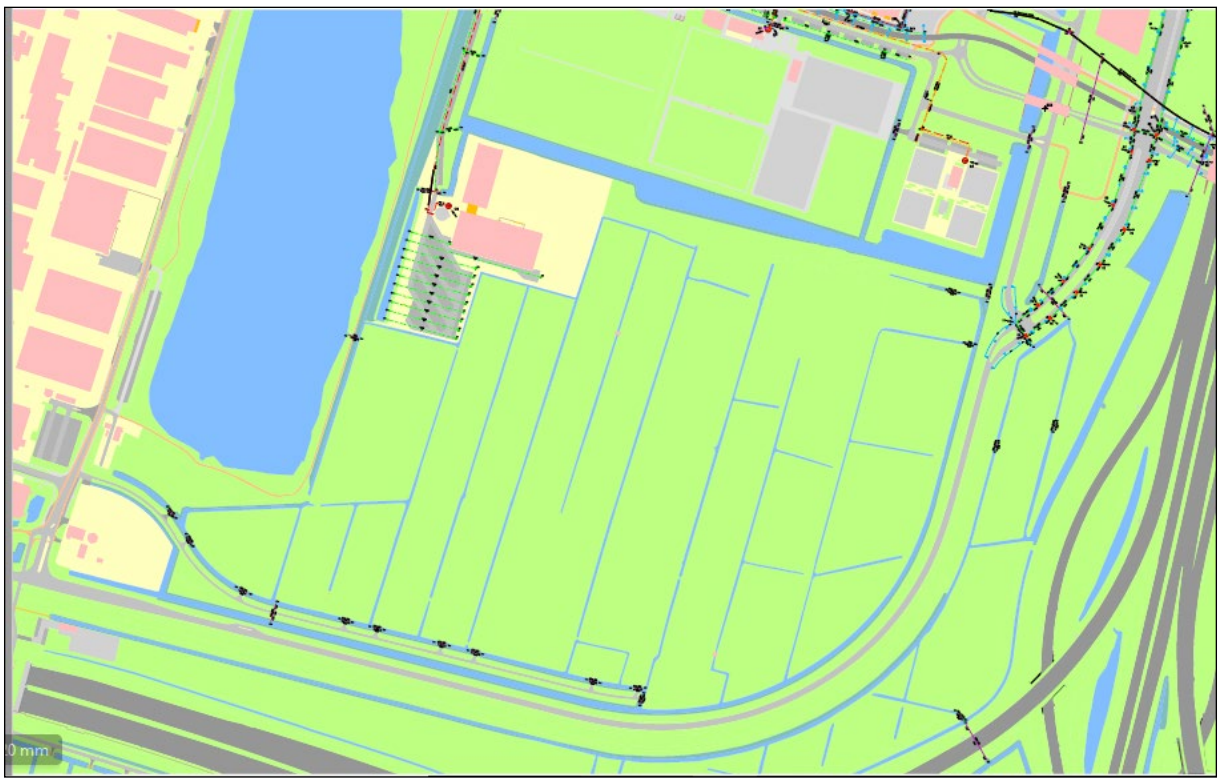


Afbeelding 7: maaiveld hoogte (bron: ahn3), legenda in mNAP

Riolering

In de huidige situatie wordt het afvalwater vanuit de manege via een drukriool geloosd op het vuilwaterstelsel (zie afbeelding 8) ten westen van de Strijkviertelplas (via de noordkant van de plas).

In de toekomstige situatie wordt een gescheiden stelsel aangelegd, waarbij minimaal 90% van het hemelwater op eigen terrein verwerkt wordt. De maatregelen die genomen dienen te worden ten behoeve van het toegenomen verhard oppervlak worden in de volgende paragraaf benoemd.


Afbeelding8: Riolering in en rondom het plangebied (bron: RIOB gemeente Utrecht)

Afstroming hemelwater
Vanwege de toename van verhard oppervlak worden er compensatiemaatregelen uitgevoerd. Bij het berekenen van de watercompensatie volgens de KEUR is de minimale ontwerp voorwaarde 45 mm berging per m^2 toegenomen verhard oppervlak of als het uitgevoerd wordt in oppervlaktewater, dan betreft het 15% van de toegenomen verharding.

Strijkviertel is onderdeel van het watersysteem Leidsche Rijn, waar maatregelen worden uitgevoerd voor het gebied als geheel, maar niet specifiek per deelgebied. Het gebied moet dus als één geheel worden bekeken. Zo zijn de plassen Veldhuizen, -Vleuterweide en Haarrijnseplas als waterberging aangewezen. Deze plassen hebben dus een deelgebied-overstijgende rol wat betreft waterberging. De berging in oppervlaktewater komt overeen met 33mm over het verhard oppervlak. Er is afgesproken om op land nog 15 mm over het verhard oppervlak te bergen. In plaats van het vertraagd afvoeren naar oppervlaktewater wordt dit in het kader van tegengaan van verdroging dit water geïnfiltreerd (gemeentelijke eis om minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag afvangen en infiltreren).

De deelgebieden Rijnvliet (woonwijk) en Strijkviertel (bedrijventerrein) worden gezamenlijk bekeken met betrekking tot het realiseren van oppervlaktewater. Voor het gebied Rijnvliet+ Sportpark+ Strijkviertel moet in het totaal 9 ha oppervlaktewater worden aangelegd (zie voor de onderbouwing ook het rapport 'Actualiseren watersysteem Leidsche Rijn - Hydraulische toetsing van de voorkeursvariant en een scenarioanalyse' Wareco, kenmerk KM34B RAP20141208, status concept, datum 17-12-2014). In Rijnvliet, inclusief het sportpark, wordt op basis van de laatste ontwerpen van de openbare ruimte, zie bijlage 1 een totaal van 7 ha oppervlaktewater gerealiseerd. De geplande 4 ha oppervlaktewater (één-op-één terugbrengen gedempt oppervlaktewater) in Strijkviertel voldoet daarmee ruimschoots aan wat er wordt geëist. Hoe invulling wordt gegeven aan de inrichting met betrekking tot het oppervlaktewater, wordt verder uitgewerkt in de vervolgfase.

Een overzicht van de afvoerende oppervlakken in de huidige en toekomstige situatie is gegeven in tabel 1.

locatie	bestaand	nieuw	toename	Compensatie	
	ha	ha	ha	Versneld afstroming Opp.water (ha)	Klimaatadaptatie infiltratievoorzn
Rijnvliet+Sportpark	0	ntb	ntb	7,07	12mm
Strijkviertel	0	ntb	ntb	4,23	15mm
totaal	0			11,30 (eis=min. 9ha)	

Tabel 1 oppervlak in bestaande en toekomstige situatie

Daarnaast zijn de volgende afspraken uit het verleden relevant voor deze ontwikkeling:
Op dd. 18 okt. 2019 heeft HDSR aangegeven dat:

1. Vanuit waterkwaliteit is de eis dat er minimaal 12 mm berging in infiltratievoorzieningen wordt aangelegd. Vanwege het aangepast gemeentelijk beleid wordt deze eis verhoogd naar 15 mm
2. Voor de aanleg van oppervlaktewater ligt er nog een resterende opgave, zie voor een toelichting bijgevoegde waterparagraaf. Wareco heeft in 2014 geconcludeerd dat tenminste 9 ha open water nodig is in Rijnvliet en Strijkviertel. We moeten even achterhalen hoeveel opp. water nu uiteindelijk is gerealiseerd in Rijnvliet en het sportpark. Dan kunnen we de balans opmaken.
3. Verder hebben wij in een mail dd. 8 maart 2019 aandachtspunten meegegeven ten aanzien van een mogelijke peilverlaging nabij de boerderij Strijkviertel 74.
    a. In de conclusie op pagina 7 staat de volgende zin. Graag de rode tekst toevoegen, zodat we niet in de tekst hoeft te zoeken naar de verwachting: *"Indien de verlaging van de freatische grondwaterstand structureel groter blijkt te zijn dan de verwachte 10 cm, dan kan vervolgonderzoek worden uitgevoerd en kunnen mitigerende maatregelen worden genomen."*
    b. Afbeelding 11: Op dit peilenkaartje is een verkeerd waterpeil aangegeven "vastpeil; -0,80". De juiste waarde moet "vastpeil **-0,90**" zijn. Zie ook tekening peilbesluit:
    c. Opvallend vinden wij de informatie m.b.t. peilbuis *B31H0587* waar een meetfout in lijkt te zitten. In bijlage 3 is te zien dat deze peilbuis het verst van de boerderij staat. Het lijkt ons daarom niet relevant voor deze voormalige boerderij. Misschien wel van

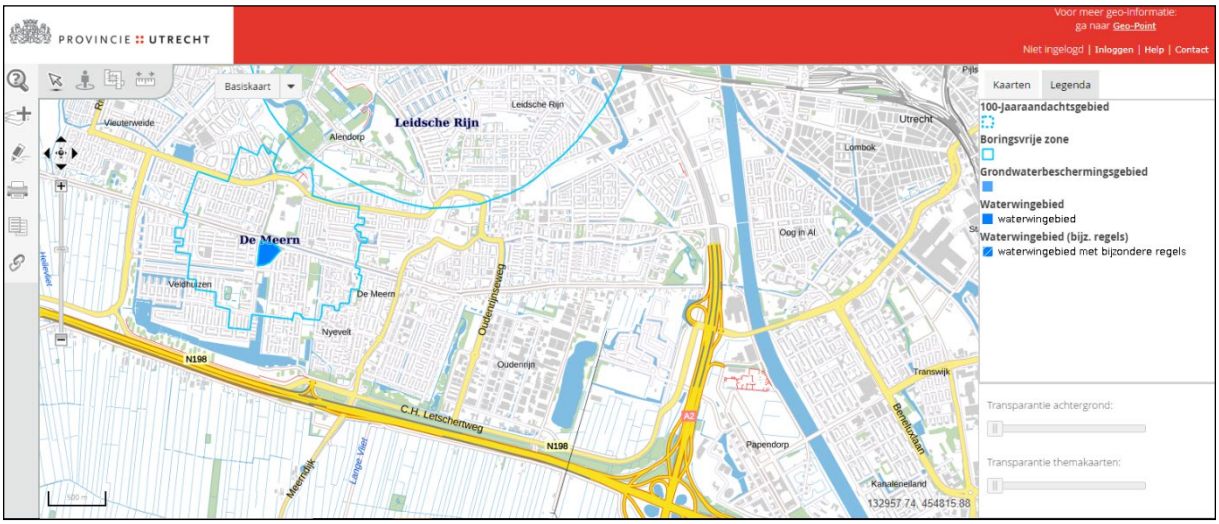
belang om de waarneming te melden bij de eigenaar van deze peilbuis, zodat de waarnemingen gecontroleerd kunnen worden.

Om minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag te infiltreren, worden infiltratievoorzieningen aangelegd met een berging van 15mm. Dit wordt gerealiseerd door de volgende maatregelen uit te voeren:

- Neerslag op kavels wordt op eigen terrein geborgen d.m.v. groene daken, groene inrichting, wadi's, ondergrondse infiltratie voorzieningen.
- Verharding in de openbare ruimte wordt zoveel mogelijk oppervlakkige richting groen en watergangen afgewaterd.
- In Strijkviertel wordt een infiltratie riool aangebracht.
- Waar mogelijk wordt de verharding waterpasserend uitgevoerd.

Waterwinning

Het plangebied maakt geen deel uit van een waterwingebied of grondwaterbeschermingsgebied zoals blijkt uit afbeelding 9. Er gelden dan ook geen specifieke maatregelen t.b.v. de bescherming van drinkwater, behalve de voor iedereen geldende bijzondere zorgplicht (artikel 4 van de PMV 2013). Dit houdt in dat verontreiniging van het grondwater moet worden voorkomen of, voor zover het niet kan worden voorkomen, zoveel mogelijk moet worden beperkt of ongedaan gemaakt. De regels van de PMV gelden onafhankelijk van het bestemmingsplan.

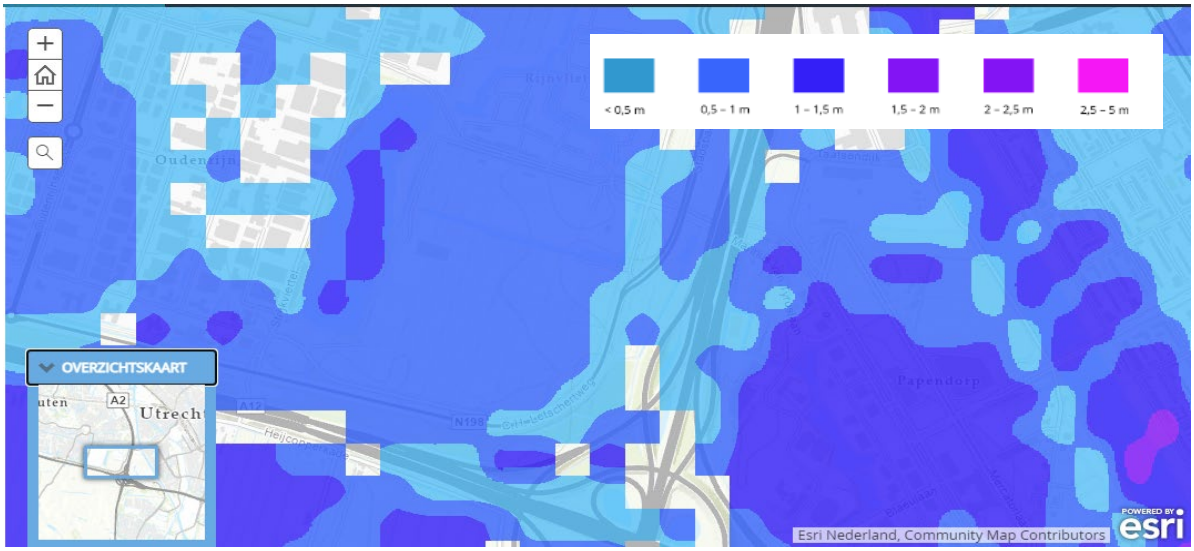


Afbeelding 9 – Beschermingszone drinkwateronttrekking waterwingebied de Meern Noord en Leidsche Rijn (bron Provincie Utrecht)

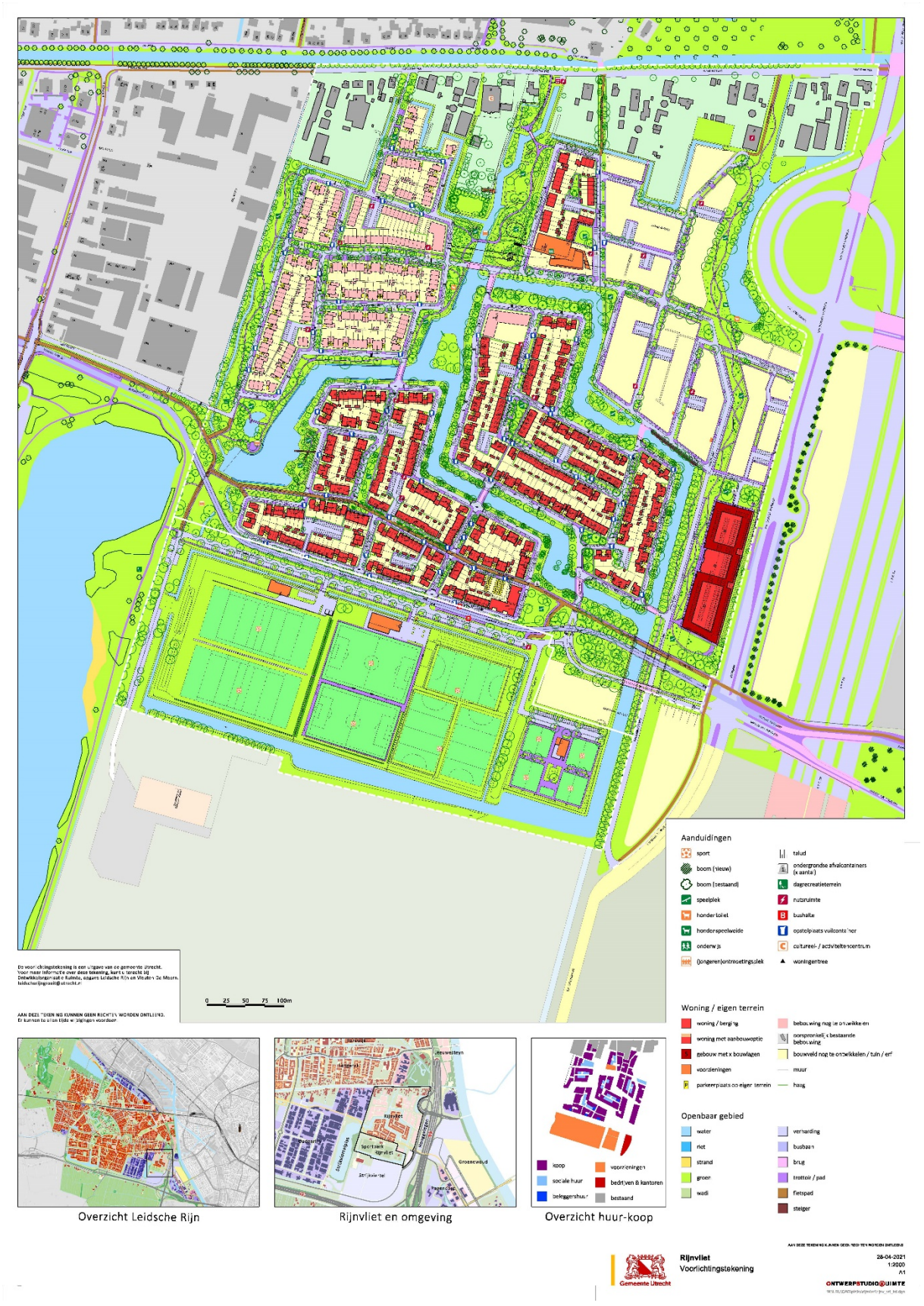
Klimaatadaptatie

Inmiddels hebben het waterschap en de gemeente Utrecht de klimaatstresstest uitgevoerd. Een bui van 80mm in één uur levert in de huidige situatie geen problemen op omdat het eenvoudig kan worden afgevoerd. In de toekomstige situatie wordt er bij het ontwerp van de bovengrond en ondergrond rekening mee gehouden dat deze bui geen schade aan gebouwen en infrastructuur oplevert en tevens binnen 3 uur na einde van de bui de wegen weer begaanbaar zijn.

Klimaatverandering heeft ook invloed op het voorkomen van overstromingen vanuit de rivieren. Voor Utrecht geldt dat overstromingen vanuit de Lek tot de mogelijkheid behoren. In afbeelding 10 is de maximale overstromingsdiepte weergegeven bij het doorbreken van de Lekdijk. Het voorkomen is in de huidige situatie ongeveer ééns per 300 jaar en wordt ongeveer eens in de 10.000 jaar na uitvoering van het versterkingsprogramma (2020-2028). De maximale waterdiepte ligt tussen de 0,5m en 1,0. Door de verhoging tot 1,25mNAP, zal een overstroming naar verwachting niet tot schade aan gebouwen op Strijkviertel leiden.



Afbeelding 10: maximale overstromingsdiepte bij doorbraak Lekdijk



Afbeelding 11: voorlichtingstekening Rijnvliet

Notitie

DWA

Kenmerken

Project	Onderzoek energieneutraal Strijkviertel	**Datum**	11 mei 2020
Auteur	DWA		
Onderwerp	Verkenning energieneutraal Strijkviertel	**Status**	definitief

Verkenning energieneutraal Strijkviertel

Inhoudsopgave

1 Inleiding 2

2 Scenario's bouwvolume naar sector 4

3 Aanpak verkenning 6

4 Getalsmatige uitwerking energievraag en potentie inzet PV 8

4.1 Verkenning WKO 9

4.2 Kostenindicatie installaties opwekking warmte en koude 10

5 Getalsmatige uitwerking van ruimtelijke uitwerking 11

6 Conclusies en vervolgstappen 12

Alle gebruikte afbeeldingen in dit document zijn decoratief bedoeld.

1 Inleiding

De gemeente Utrecht werkt momenteel plannen uit om naast knooppunt Oudenrijn het circulair industriegebied Strijkviertel te ontwikkelen.

Momenteel is het plangebied nog weiland, ingesloten door de A2, de A12, de Strijkviertelplas en sportaccommodaties. Het terrein is bestemd programma voor kleinschalige en innovatieve maakindustrie, stadsdistributie, ICT en high tech, bouw- en energiebedrijven en kleinschalige leisure. Het uitgeefbaar terrein voor bedrijfskavels is 19 hectare. Er is een ontwerpschets gereed. De ambitie is om Strijkviertel circulair te ontwikkelen, zowel in de openbare ruimte als op de kavels.



De afbeelding is decoratief bedoeld.

Vanuit de gemeente is de ambitie uitgesproken het terrein aardgasloos en energieneutraal te ontwikkelen, als onderdeel van de circulaire ambitie. Dat wil zeggen dat er in het gebied op jaarbasis evenveel energie duurzaam wordt opgewekt als gebruikt. Het doel van dit onderzoek is om in kaart te brengen welke mogelijkheden er zijn om deze ontwikkeling van duurzame energie te voorzien, waarbij de potentie van het gebied om in de energiebehoefte te voorzien als vertrekpunt geldt.

Energieneutraliteit is dus een uitgangspunt voor het onderzoek, volgens de stappen van het Utrechts Energie protocol. Dit protocol geeft houvast bij het invullen van de ambitie om gebieden maximaal klimaatneutraal te (her)ontwikkelen op basis van maatregelen in de sfeer van vraagbeperking en optimalisatie van de energieopwekking. De formulering geeft een duidelijke voorkeur voor *locatie*: in de eerste stap zoveel mogelijk op *gebouw/perceelniveau*, pas daarna zoveel mogelijk op *gebiedsniveau* en tenslotte alleen *buiten het plangebied* als dat niet anders kan. Het Utrechts Energie protocol laat dus alleen ruimte voor opwekking van duurzame energie *buiten het plangebied*, als energieneutraliteit technisch, financieel en/of organisatorisch niet haalbaar blijkt op *gebouw/perceelniveau* en op *gebiedsniveau*.

De ruimtelijke uitwerking is onderdeel van dit onderzoek. Dit onderdeel brengt letterlijk ideeën in beeld van de mogelijkheden en consequenties voor energieneutraliteit op *gebiedsniveau*. De visualisaties tonen hoe de diverse energiemaatregelen hun weerslag kunnen vinden op de ruimtelijke indeling. Deze toevoeging biedt inzicht in de verdere ontwikkeling van dit bedrijventerrein.

Deze ruimtelijke uitwerking is tot stand gekomen in samenwerking met landschapsarchitect LAP Landscape & Urban Design. Deze notitie betreft techniek en energie, en dient als onderlegger voor de korte ruimtelijke verkenning. De bijdrage van de landschapsarchitect maakt de technisch-energetische mogelijkheden visueel door schetsen en/of tekeningen, wat nuttige input is en richting geeft voor verdere stedenbouwkundige uitwerking.

Navolgende afbeelding toont de ontwerpschets van het plangebied. Dit is de schets die wordt uitgewerkt tot een maatvaste tekening in het uiteindelijk Stedenbouwkundig Plan. Deze Verkenning van het energiepotentieel is ook onderdeel van het Stedenbouwkundig Plan voor de ontwikkeling van Strijkviertel.



Ontwerpschets van het plangebied, indicatieve maatvoering 300 meter (as noord-zuid) bij 600 meter (as oost-west), gele stroken zijn openbare wegen

De afbeelding is decoratief bedoeld.

2 Scenario's bouwvolume naar sector

Om te kunnen toetsen of het binnen het gebied mogelijk is voldoende energie op te wekken is het van belang om een beeld te hebben van de toekomstige gebruikers van het industriegebied. Omdat dit nog niet bekend is, werken we hier met een aantal aannames. Dat wil zeggen dat we rekenen met aantal scenario's waarin verschillende typen gebruikers op het terrein gevestigd zijn.

Onderstaande tabellen tonen de aangeleverde bouwvolumes voor de verschillende beoogde sectoren, met onderscheid naar diverse bebouwingsscenario's. Deze scenario's geven een zo realistisch mogelijke verdeling van de eindgebruikers of sectoren. Deze verdeling van de verschillende typen eindgebruikers dient als basis om per scenario het totale energieverbruik in te schatten. Daarmee krijgen we zicht op de mogelijkheden en beperkingen van het vestigen van deze verschillende gebruikersprofielen op het terrein. De scenario's hebben we in samenspraak met de gemeente als volgt gedefinieerd:

1 Hoofdzakelijk maakindustrie met productiefaciliteiten: kenmerkend is de relatief lage warmte- en koudevraag, maar wel een hoge elektriciteitsvraag.

2 Hoofdzakelijk bedrijven met hallen (bijvoorbeeld ten behoeve van opslag en/of logistiek): deze kenmerkt zich door een relatief lage behoefte aan zowel warmte, koude als elektriciteit.

3 Een mix van functies (industrie, hallen en voor zover van toepassing kantoren) volgens de huidige plannen. Omdat de plannen nog fluïde zijn en zich in een conceptuele fase bevinden, werken we hier met een ruwe aanname ten aanzien van de verdeling. Tijdens de opstartfase is de verdeling afgestemd op de laatste inzichten.

De omschrijving van de sectoren is in dit stadium van de planvorming nog globaal voor het inschatten van de energievraag van de eindgebruikers. Binnen de sectoren bestaat grote diversiteit in de vraag naar energie. De verbruiksprognose van elektriciteit kent daarom ook een ruime bandbreedte van onzekerheid.

Tabel 2.1 Uitgeefbaar in m² kavel per sector

Sector	Basis	Alternatief 1	Alternatief 2
Duurzame bouw en energiebedrijven	50.000	72.500	40.000
Maakbedrijven, verplaatsers uit Utrecht	50.000	90.000	40.000
Kleinschalige stadsdistributie (duurzaam vervoer)	30.000	16.000	35.000
Innovatie start ups/scale ups (creatieve bedrijvigheid)	30.000	7.000	40.000
Laboratoria / high tech	20.000	4.000	25.000
Kleinschalige leisure (bv fitness, horeca, events)			
High tech	10.000	500	10.000
Totaal	190.000	190.000	190.000

Tabel 2.2 Bouwintensiteit (fsi) en bouwlagen per sector

Sector	Bouwintensiteit (fsi)	Aantal bouwlagen
Duurzame bouw en energiebedrijven	1,00	1,50
Maakbedrijven, verplaatsers uit Utrecht	1,00	1,50
Kleinschalige stadsdistributie (duurzaam vervoer)	1,00	1,00
Innovatie start-ups/ scale-ups (creatieve bedrijvigheid)	0,80	2,00
Laboratoria / high tech	0,80	2,00
Kleinschalige leisure (bv fitness, horeca, events)	0,80	
High tech	0,80	3,00

Op basis van kaveloppervlakten, bouwintensiteit (fsi) en bouwlagen per sector in de vorige tabellen is in de navolgende tabel het bvo (bruto vloeroppervlak) bepaald. Deze tabel toont de scenario's, met onderscheid naar de verschillende beoogde sectoren, en dient als uitgangspunt voor de verdere uitwerking.

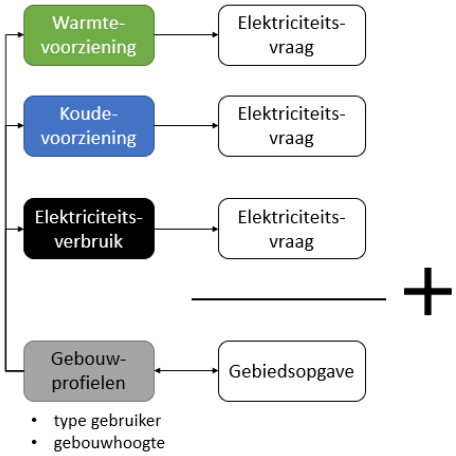
Tabel 2.3 Bouwvolume in m² bvo per sector

Sector	Basis	Alternatief 1	Alternatief 2
Duurzame bouw en energiebedrijven	75.000	108.750	60.000
Maakbedrijven, verplaatsers uit Utrecht	75.000	135.000	60.000
Kleinschalige stadsdistributie (duurzaam vervoer)	30.000	16.000	35.000
Innovatie start ups/scale ups (creatieve bedrijvigheid)	48.000	11.200	64.000
Laboratoria / high tech	32.000	6.400	40.000
Kleinschalige leisure (bv fitness, horeca, events)	-	-	-
High tech	24.000	1.200	24.000
Totaal	284.000	278.550	283.000

3 Aanpak verkenning

De opgave kent veel vrijheidsgraden. Dit onderzoek geeft enerzijds structuur in de verkenning en anderzijds de flexibiliteit om gaandeweg opties te verkennen. Zo is het mogelijk om te bezien of maximale inzet van PV op dak binnen realistische scenario's kan resulteren in de beoogde energieneutraliteit.

De figuur illustreert dat de totale elektriciteitsvraag (gebiedsopgave) is opgebouwd uit de onderdelen verwarming, koeling en overig elektriciteitsverbruik voor apparatuur en machines van de gebruiker.



De afbeelding is decoratief bedoeld.

Voor de opwekking van warmte en koude is de buitenluchtwarmtepomp prima inzetbaar, maar dit resulteert in een hoge elektriciteitsvraag. Door inzet van bodemenergie (WKO) daalt het elektriciteitsverbruik van de warmtepomp. Op basis van kentallen nemen we een verdeling aan voor de warmte-, koude- en elektravraag voor een bepaald type eindgebruiker. De totale elektriciteitsvraag moet dan in het gebied te produceren zijn, teneinde energie neutraal te zijn. We beschouwen naast de eerder genoemde buitenluchtwarmtepompen, ook bodemenergiesystemen (open / gesloten bronnen), oppervlaktewater of zonnewarmte. Een aansluiting op het bestaande HT-stadswarmtenet is geen logische warmtebron voor deze casus en laten we buiten beschouwing.

Kijkend naar de verschillende typen eindgebruikers creëren we eerst een goed beeld van het speelveld. Om dat te bereiken, brengen wij de drie scenario's in beeld, die we in het vorige hoofdstuk hebben besproken.

Op basis van kentallen bepalen we de energievraag. Daaruit volgt hoeveel van een bepaald type eindgebruikers er, gezien de mogelijkheden in het gebied, gehuisvest kunnen worden. Door deze aanpak vormen we ons een goed beeld van het speelveld en de mogelijkheden. Daarbij werken we eerst de uitersten conceptueel uit.

Dit onderzoek gaat uit van moderne, state-of-the-art technieken. Het piekvermogen van PV-panelen is 330 Watt piek per paneel van 1,64 m². Dit komt overeen met een kental van 201 Watt piek per m². Uitgangspunt is 900 vollasturen per jaar, zoals bij een zuid georiënteerde opstelling met een hellingshoek van 20°. Dit uitgangspunt is optimistisch gekozen, maar zelfs dan zal verderop blijken dat de voor PV-panelen beschikbare ruimte de beperkende factor is.

In de kick-off meeting van 11 februari 2020 zijn de volgende uitgangspunten besproken.

- Windmolens: langs de snelweg is eventueel plaatsing van windmolens mogelijk, maar de opbrengst is waarschijnlijk niet benutbaar om het industriegebied Strijkviertel energieneutraal te ontwikkelen.
- Elektrisch vervoer: de invulling is nog erg onzeker, en is daarom indicatief in dit onderzoek verwerkt.

De doelstelling om het bedrijventerrein energieneutraal te ontwikkelen, resulteert dus, naast eventuele vraagbeperkende maatregelen, in een grote omvang van opwekking van duurzame energie met PV-panelen. De uitsluiting van verwarming met gas (aardgasloos), drijft het benodigde paneeloppervlak nog verder op. Bij een qua energieprestatie hoog ambitieniveau blijkt de voor PV-panelen beschikbare ruimte dan ook vaak de beperkende factor.

Toepassing van zonnepanelen

De zonoriëntatie op het zuiden resulteert weliswaar in de hoogste opbrengst per afzonderlijk paneel, maar geeft helaas relatief veel schaduwhinder. Dit komt vooral doordat in deze gevallen een zaagtandopstelling nodig is met PV-frames op een plat dak. Dan is hooguit 60% van het totale dakoppervlak benutbaar.

Om te woekeren met de beschikbare ruimte staan de PV-frames op een plat dak of veld vaak in een ‘golvende’ oost-west opstelling, met een hellingshoek van slechts 10° à 15°. In theorie is dan circa 95% dekking van het dakoppervlak haalbaar. In vergelijking met de zuidoriëntatie brengen de afzonderlijke panelen dan circa 20% minder op, maar gaat veel minder schaarse dakruimte verloren. Per saldo is dat gunstiger, want 80% (opbrengst) maal 95% (ruimte indien oost-west) is meer dan 100% (opbrengst) maal 60% (ruimte indien zuid).

Ook in de oost-west opstelling van PV-frames is tussenruimte met looppaden nodig voor reiniging en eventuele servicewerkzaamheden. Verder biedt het dak vaak ruimte voor de liftuitloop en voor technische installaties, zoals luchtbehandelingskast, koelmachine, buitenluchtwarmtepomp en droge koeler. Voor deze aftrek van onbenutbare ruimte is geen algemeen geldend percentage bekend, dit is afhankelijk van de architectonische en installatietechnische uitwerking van het ontwerp van het gebouw.

Voor de ruimtelijke inpassing van PV-panelen ligt een dakopstelling het meest voor de hand. Aanvullend hierop kan het nabijgelegen oppervlaktewater ruimte bieden voor drijvende PV. Door het koelend effect van oppervlaktewater stijgt de PV-opbrengst, terwijl de schaduw de temperatuurstijging wat tempert.

De potentie van het plangebied voor de productie van duurzame energie betreft vooral de inzet van PV-panelen. Onderstaande opsomming betreft een aantal alternatieven en aanvullingen op reguliere PV op het dakoppervlak.

- Verticaal geplaatste panelen, gemonteerd aan de gevel van een gebouw of parkeergarage of aan een zelfstandige constructie.
- Hoog vermogen ofwel hoog rendement panelen, die tegen hogere kosten ook meer elektriciteitsopbrengst uit diezelfde beperkt beschikbare ruimte genereren.
- Nieuwe innovatieve producten en systemen die duurzame elektriciteit opwekken uit zon en wind, zoals PowerNEST. Deze prefab zonne- en windenergieturbine betreft een 8,5 ton zware, open ‘doos’ met daarin een windmolen, aan de twee zijden windsturende profielen en een windversnellende inlaatvorm (venturi), overdekt met zonnepanelen. Door de beperkte gebouwhoogte in het plangebied lijkt de PowerNEST niet heel kansrijk, waarbij dit product ook nog niet rijp is voor grootschalige toepassing.

Het intensieve gebruik van PV-panelen heeft belangrijke consequenties voor de netbeheerder. De strenge eis (energieneutraal binnen bedrijventerrein) resulteert waarschijnlijk in hogere elektrische piekvermogens voor productie (teruglevering met PV) dan voor consumptie (gebruik in gebouw). Dergelijke condities zijn bijzonder relevant voor het ontwerp van het elektriciteitsnet. Hoge pieken eisen kostbare netcapaciteit. In deze context is een oost-west PV-opstelling voor de netbeheerder wat gunstiger dan PV-panelen op het zuiden. Voor laatstgenoemde is de hoge productiepiek rond het middaguur kenmerkend, terwijl de productie van de oost-west opstelling al wat gunstiger is uitgesmeerd over twee lagere piekmomenten per dag. Uit kostenoogpunt kan dit voordeliger zijn, omdat de netbeheerder dan een minder zwaar elektriciteitsnet kan aanleggen door die lagere piekbelasting bij de oost-westopstelling.

4 Getalsmatige uitwerking energievraag en potentie inzet PV

Dit onderzoek heeft een verkennend karakter, met name voor de energievraag. In deze planfase is de energievraag van de eindgebruikers alleen globaal in te schatten, omdat de werkelijke eindgebruikers nog niet bekend zijn. Om een idee te geven van de bandbreedte van de energievraag, is voor de verbruiksprognose van elektriciteit een hoog en laag scenario in beeld gebracht, per onderscheiden scenario voor het bouwvolume. Navolgende tabel toont de resultaten.

Tabel 4.1 Resultaten getalsmatige uitwerking (totaal sectoren)

Onderdeel	**Basis**		**Alternatief 1**		**Alternatief 2**	
Scenario verbruiksprognose	Laag	Hoog	Laag	Hoog	Laag	Hoog
Verbruik elektriciteit (GWh per jaar)	20	106	6	102	22	106
Piek vermogen PV-panelen (MW piek)	22	118	7	113	24	118
Oppervlak PV-panelen (m²)	110.167	588.889	34.490	564.861	122.167	590.556
Oppervlak PV-panelen (hectare)	11	59	3	56	12	59
Verhouding oppervlak PV en kavel (%)	58%	310%	18%	297%	64%	311%
Oppervlak PV (aantal voetbalvelden*)  *De afbeelding is decoratief bedoeld.*	16	84	5	81	17	84

(*) Noot: herleid op basis van voetbalveld van 100 bij 70 meter.

Toelichting op post 'Verbruik elektriciteit (GWh per jaar)'

Bij kantoorachtige activiteit is de elektriciteitsvraag voor verwarming en koeling (met warmtepomp en bodemenergie) circa 20 à 30 kWh per m². Voor het totale vloeroppervlak van 284.000 m² bvo komt dat overeen met 5,7 à 8,5 GWh per jaar.

De elektriciteitsvraag voor elektrisch vervoer is nog erg onzeker. De indicatie in dit onderzoek gaat uit van gemiddeld 5.000 km per medewerker per jaar die is afgelegd door middel van de laadpaal in de werkomgeving in het plangebied. Voor het gehele plangebied komt dat uit op een elektriciteitsvraag van circa 21 GWh per jaar voor elektrisch vervoer. Dat is dus fors meer dan nodig voor verwarming en koeling.

De verlichting, apparatuur en machines van de eindgebruikers zijn dus grotendeels bepalend voor het totaal verbruik van elektriciteit van het plangebied. Zo is voor kantoorachtige activiteit een spreiding zichtbaar van 14 tot 180 kWh per m², voor winkels 25 tot zelfs 540 kWh per m². Voor bedrijvigheid als laboratoria en high tech industrie is veel apparatuur te verwachten, bijvoorbeeld om hoogwaardige producten onder streng gecontroleerde condities te fabriceren. Vanuit ervaringen in andere projecten blijkt dat de maximaal te verwachten warmtelast (voortkomend uit het elektriciteitsverbruik) op voorhand niet betrouwbaar is in te schatten.

Verhouding oppervlak PV en kavel

De laatste regel in de tabel met de percentages refereert altijd aan 190.000 m² kavel (19 ha). Wanneer het percentage in een gemiddeld scenario bijvoorbeeld uitkomt op 200%, dan is er dus 38 hectare aan PV-panelen nodig. Dat kan op een dak, in een PV-weide of op oppervlaktewater. Zoals hiervoor toegelicht is deze berekening uitgegaan van een optimistisch gekozen 900 vollasturen per jaar, zoals bij een zuid georiënteerde opstelling met een hellingshoek van 20°. De 38 hectare aan PV-panelen en de factor 60% voor schaduwhinder resulteert dan in circa 63 hectare benodigd dak, maaiveld of oppervlaktewater.

Voor de lage scenario's van de verbruiksprognose lijken waardes tot 64% van de kavel als PV-oppervlak nog wel haalbaar. Ter nuancering is hiervoor toegelicht dat PV-frames op zuid door schaduwhinder hooguit 60% van een plat dak benutten. Dit betekent dat in het lage verbruikscenario het dak dus al 'vol' ligt met PV.

De tabel illustreert dat de voor PV-panelen theoretisch beschikbare ruimte de beperkende factor vormt. Voor het vervolgtraject om invulling te geven aan energieneutrale ontwikkeling van het bedrijventerrein ligt het in deze fase daarom voor de hand om vooral te focussen op de productiecapaciteit, en minder op de beperkt beschikbare ruimte. Bij deze focus op de productie van duurzame energie met PV-panelen ligt het accent ook niet meer zozeer op de relatie met de prognose van consumptie. Uiteraard zijn vraagbeperkende maatregelen het vertrekpunt voor energieneutraliteit, maar in deze fase is de spreiding van de verbruiksprognose te groot om eisen te stellen of conclusies te trekken op basis van de ratio van productie (verwachting opbrengst PV) en consumptie (verwachting elektriciteitsverbruik).

4.1 Verkenning WKO

Op basis van de trias energetica heeft vraagbeperking voorkeur boven duurzame opwekking. Dit betekent inzet op hoogwaardige schilisolatie en gebouwinstallaties met hoge energieprestatie. Voor verwarming is de warmtepomp dan een logische keuze. Door combinatie met bodemenergie (in plaats van buitenluchtwarmtepomp) stijgt de energieprestatie en daalt het verbruik van elektriciteit van deze warmtepomp. Gelet op de ambitieuze opgave van energieneutraliteit is die reductie noodzakelijk.

De benodigde capaciteit van open grondwaterbronnen met WKO betreft dan een debiet van circa 1.600 m³/h voor het gehele plangebied, op basis van 284.000 m² bvo aan kantoorachtige activiteit. Volgens de WKO-tool is in de omgeving een ontwerp debiet van 100 m³/h per brondoublet mogelijk. Dit komt dan overeen met zestien bronparen, indien nodig uitgevoerd als collectief systeem. Op basis van de indicatieve maatvoering van het plangebied, van 300 meter (as noord-zuid) bij 600 meter (as oost-west), ligt het voor de hand om langs de randen van het plangebied een strook warme bronnen en een strook koude bronnen te projecteren, beide in oost-west oriëntatie. De afstand tussen beide stroken is dan 300 meter (as noord-zuid). Deze afstand is meestal voldoende om onderlinge beïnvloeding te voorkomen, maar dat is ook afhankelijk van de richting van de grondwaterstroming. De strook van 600 meter lang moet ruimte bieden voor zestien bronnen. De bronafstand op as oost-west is dan 38 meter.

Uit contact met een bodemdeskundige van IF Technology, de heer Wilfried Huis in ’t Veld, komen de volgende punten naar voren uit de technische invalshoek voor verwarming en koeling. De organisatorische en financiële aspecten vragen in een latere fase verdere uitwerking.

- In verband met bodemverontreiniging is het huidig beleid van bevoegd gezag gericht op filterstelling van de open grondwaterbron in het eerste watervoerende bodempakket. Het ontwerp debiet van 100 m³/h per brondoublet is naar verwachting de maximumcapaciteit bij filterstelling in het eerste watervoerende bodempakket.
- Voor de realisatie van open grondwaterbronnen is een onderlinge afstand van 38 meter prima mogelijk. De aanpak met een warme en een koude zone (stroken) resulteert niet alleen in maximale bodemcapaciteit, maar ook in een groot cumulatief verstoringseffect van de natuurlijke bodemcondities. Daarom heeft bevoegd gezag voorkeur voor een dambordpatroon boven warme en koude zones. Dit dambordpatroon betekent om en om projectie van warme en koude bronnen. Binnen het plangebied zal er dan meer interferentie (onderlinge beïnvloeding) optreden, maar het cumulatief verstoringseffect is beperkter. In plaats van twee maal zestien bronnen op rij (aanpak stroken, ongeacht warm of koud) projecteert het dambordpatroon vier maal acht bronnen op rij. De bronafstand is dan 100 meter (as noord-zuid) tot 75 meter (as oost-west). Dit is overigens een theoretische benadering, want de bronbehuizing past niet altijd ideaal tussen de bebouwing op de kavels. In deze fase is nog geen concrete keuze te maken, dit vraagt nadere uitwerking in de vervolgfase.
- Bij inzet van bodemenergie is ook altijd balanscorrectie nodig voor regeneratie van de bodem. Droge koelers zijn gebruikelijk, maar voor deze opgave is aquathermie een aantrekkelijk alternatief voor balanscorrectie. Deze inzet van oppervlaktewater maakt het mogelijk om het bronsysteem effectiever op te laden.

- Op voorhand zijn er geen beperkingen voor de inzet van bodemenergie bekend. Uiteraard vraagt de bodemopgave nadere uitwerking in de vervolgfase. Dit betreft dan het geohydrologisch vooronderzoek met bodempotentie scan en de afstemming met bevoegd gezag van eventuele inzet van het tweede watervoerende bodempakket. Gelet op de spanning in de capaciteitsbalans van de bodemopgave lijkt een uitvoering als collectief systeem noodzakelijk. Het ‘masterplan bodemenergie’ schetst dan de noodzakelijke contouren van een ingroeiscenario dat recht doet aan de belangen van alle toekomstige gebruikers.

Een bijkomend voordeel van de inzet van oppervlaktewater voor regeneratie van de bodem is dat dit de droge koeler vervangt. De inzet van bodemenergie is gemotiveerd door het lage elektriciteitsverbruik van de warmtepomp. Het bijkomend voordeel is dat dit de buitenluchtwarmtepomp vervangt. Door afwezigheid van droge koeler en buitenluchtwarmtepomp is er meer dakruimte beschikbaar voor PV-panelen.

4.2 Kostenindicatie installaties opwekking warmte en koude

Gezien de onzekerheid in het bouwplan is een kostenindicatie slecht te geven, en moeten we volstaan met een orde-grootte. Voor kantoren zal een grote warmte- en koudevraag zijn. Naar verwachting is in de andere sectoren de elektriciteitsvraag voor verwarming en koeling gelijk of lager. Zo is het prima mogelijk dat de warmtevraag bij distributie of innovatie start ups vrijwel nihil is. Wanneer dit op voorhand al duidelijk is, volstaan (qua investering) goedkope elektrische stralingspanelen, die vrijwel nooit in gebruik zijn. Tegen deze achtergrond loopt de investering in installaties voor opwekking van warmte en koude uiteen van 280 duizend (voor elektrische verwarming met infrarood stralingspanelen) tot 17 miljoen euro (voor warmtepomp en bodemenergie) exclusief btw voor het gehele plangebied.

5 Getalsmatige uitwerking van ruimtelijke uitwerking

Op basis van de presentatie met ruimtelijke uitwerking is de PV-opbrengst getalsmatig uitgewerkt in de tabellen hieronder. Dit betreft drie gebieden voor onafhankelijke plaatsing van PV-panelen.

- Plat dak van gebouw (tabel 5.1), zoals visueel aangegeven in idee 2 en 4 op pagina 6 en 8 van de presentatie.
- Dek (tabel 5.2), de verhoogde platforms tussen de gebouwen, zoals visueel aangegeven in idee 6, pagina 10.
- Drijvende zonnepanelen (tabel 5.3), zoals visueel aangegeven in idee 8, zoals aangegeven op pagina 12.

Voor elk van deze gebieden zijn telkens twee alternatieven in oriëntatie mogelijk, te weten zuid of oost-west. Per oriëntatie zijn de in tabellen de totalen weergegeven.

Tabel 5.1 Plat dak van gebouw, twee alternatieven voor indicatieve PV-opbrengst op basis van waarden pagina 13 en 14 van presentatie

Onderdeel	Zuid	Oost-west
Oppervlak plat dak van gebouw (m²)	109.335	109.335
Hellingshoek (°)	15°	10°
Bruto oppervlak (m²)	113.200	111.000
Correctie voor benuttingsgraad	60%	95%
Oppervlak PV-panelen (m²)	68.000	105.000
Vollasturen per jaar	881	798
Productie elektriciteit (GWh per jaar)	12	17

Tabel 5.2 Dek tussen gebouwen, twee alternatieven voor indicatieve PV-opbrengst op basis van waarden pagina 15 van presentatie

Onderdeel	Zuid	Oost-west
Oppervlak dek tussen gebouwen (m²)	36.300	36.300
Hellingshoek (°)	15°	10°
Bruto oppervlak (m²)	32.800	37.100
Correctie voor benuttingsgraad	60%	95%
Oppervlak PV-panelen (m²)	19.700	35.200
Vollasturen per jaar	881	798
Productie elektriciteit (GWh per jaar)	3,5	5,6

Tabel 5.3 Drijvende PV-panelen op nabijgelegen oppervlaktewater, twee alternatieven voor indicatieve PV-opbrengst op basis van pagina 12

Onderdeel	Zuid	Oost-west
Oppervlak oppervlaktewater (indicatie m²)	13.000	13.000
Hellingshoek (°)	15°	10°
Bruto oppervlak (m²)	13.500	13.200
Correctie voor benuttingsgraad	60%	95%
Oppervlak PV-panelen (m²)	8.100	12.500
Vollasturen per jaar	881	798
Productie elektriciteit (GWh per jaar)	1,4	2,0

6 Conclusies en vervolgstappen

Deze notitie betreft techniek en energie met een verkenning van de uitersten op basis van de energiepotentie van het gebied. Op basis van dit document zijn de volgende conclusies geformuleerd.

1 Het uitgangspunt van energieneutraliteit is bijzonder ambitieus. Op voorhand is duidelijk dat de (voor PV-panelen) beschikbare ruimte en gunstige oriëntatie de beperkende factoren zullen zijn.

2 De vereiste energieneutrale ontwikkeling resulteert in een grote vereiste omvang van het PV-oppervlak. Het intensieve gebruik van PV-panelen heeft belangrijke consequenties voor de netbeheerder. De piekvermogens voor productie zijn waarschijnlijk hoger dan voor consumptie en maatgevend voor het ontwerp van het elektriciteitsnet.

3 De spreiding van de verbruiksprognose van elektriciteit is groter dan de spreiding in de scenario's van bouwvolume per sector. Dit betekent dat het effect van de verdeling naar sector nu nog beperkt zichtbaar is. Van belang bij de verdere ontwikkeling is dus om een beter beeld te vormen van de gebruikers en hun verwachte gebruiksprofiel, wellicht met een verkennende marktstudie.

4 De verhouding tussen benodigd oppervlak PV-panelen en uitgeefbaar oppervlak kavels varieert tussen circa 20% en 300%. Het is dus waarschijnlijk dat dit kental uiteindelijk groter dan 100% zal zijn. In dat geval is energieneutraliteit binnen de grenzen van industriegebied Strijkviertel technisch niet haalbaar. Men is dan, om energieneutraal te worden, genoodzaakt om de duurzame energie buiten het plangebied op te wekken. Als dat niet mogelijk is kan het vertrekpunt van energieneutraliteit worden losgelaten.

5 Voor het vervolgtraject ligt het in deze fase voor de hand om maximaal in te zetten op de productiecapaciteit van groene energie op de kavels en in het gebied, inclusief het benutten van het potentieel voor opwekking van duurzame elektriciteit. Indien dit onvoldoende productie biedt voor het plangebied, en de gemeente blijft op het standpunt een energieneutraal gebied te willen (of moeten) ontwikkelen, dan is het van belang te kijken of er mogelijkheden zijn buiten het gebied. Dit kan bijvoorbeeld doordat de gemeente zelf, of een ontwikkelaar, investeert in opwekcapaciteit (bijvoorbeeld een windmolen) die aan Strijkviertel kan worden toegerekend. Men kan ook overwegen om deze opgave in de vrije markt neer te leggen, dan kan bijvoorbeeld worden gewerkt met groencertificaten.

6 Vraagbeperkende maatregelen zijn het vertrekpunt voor energieneutraliteit. Door inzet van bodemenergie daalt het elektriciteitsverbruik van de warmtepomp. Voor bodemenergie zijn geen beperkingen bekend. Met regeneratie door oppervlaktewater stijgt de effectiviteit van het bronsysteem. Bijkomend voordeel is de extra dakruimte voor PV die ontstaat door afwezigheid van droge koeler en buitenluchtwarmtepomp. Door de ontwikkeling van een collectief wko-net, kunnen de investeringen in de regeneratievoorziening en kosten voor exploitatie, beheer en onderhoud van het net in beginsel worden gedeeld. Dit kan leiden tot lagere kosten voor de eindgebruiker, maar zal verder moeten worden onderzocht.

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1799
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	9 september 2021
Agendapunt	7
Omschrijving	Raadsbrief Actieplan zelfbeheer openbaar groen
ID	1853
Behandelend ambtenaar	P.R.B. Zoetbrood
Telefoon	14030
E-mail	pascal.zoetbrood@utrecht.nl
Datum collegebesluit	23 maart 2021
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Diepeveen
Beleidsveld	Openbare ruimte
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Manon Leenders/Circulaire economie, Energie, Groen, Markten&Havens, Openbare ruimte, Wonen/030-2863710

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	1 juni 2021
Commissie Stad en Ruimte	**9 september 2021**

Voorgesteld besluit

Actieplan zelfbeheer van groen



23 februari 2021

Colofon

Uitgave

Wijkonderhoud en Service
Stadbedrijven
Gemeente Utrecht
030 – 286 00 00
info@utrecht.nl

In opdracht van

Stadsbedrijven - Wijkonderhoud & Service

Internet

www.utrecht.nl

Rapportage

Informatie

P.R.B. Zoetbrood

Inhoud

1 Inleiding 6

1.1 Ambitie: steviger inzetten op het zelfbeheer van groen 6

1.1.1 Wat willen we doen? 6

1.1.2 Waarom willen wij dit? 6

1.2 Doel en focus actieplan 7

1.2.1 Doel plan 7

1.2.2 Wat is zelfbeheer? 7

1.2.3 Het zelfbeheer in een bredere context 8

2 Aanpak en maatregelen 9

2.1 Uitgangspunten: een laagdrempelige aanpak 9

2.2 Beter faciliteren van bestaande zelfbeheerinitiatieven 10

2.3 Actief stimuleren van het zelfbeheer 12

3 Organisatie, planning en dekking 13

3.1 Organisatie 13

3.1.1 Rollen en verantwoordelijkheden zelfbeheer 13

3.1.2 Zorgen voor organisatorische randvoorwaarden 14

3.2 Communicatie 14

3.3 Planning van de maatregelen 15

3.4 Financiën en monitoring 15

3.4.1 Kosten en dekking 15

3.4.2 Monitoring 16

BIJLAGE 1: voorwaarden geveltuinen en boomspiegels 17

Bijlage 2: resultaten enquête 19

Samenvatting

Dit plan is een aanpassing van het zelfbeheerbeleid voor groen uit 2007. Met dit actieplan willen we het zelfbeheer in Utrecht actief gaan stimuleren. Onderstaand overzicht geeft een samenvatting van wat we met dit actieplan willen bereiken, waarom we dit willen en hoe we dit uiteindelijk gaan doen.

Actieplan zelfbeheer van groen

Wat willen we?

Met dit actieplan willen wij voortbouwen op de al bereikte resultaten in de stad en daarom willen we 'steviger inzetten op initiatieven voor zelfbeheer van (kleinschalig) groen in de buurt' (coalitieakkoord 2018-2022, 'Utrecht: Ruimte voor iedereen'). Dat betekent dat wij als gemeente niet alleen het zelfbeheer mogelijk willen maken, maar juist ook het zelfbeheer actief willen gaan stimuleren.

Waarom willen we dat?

- Inwoners vinden zelfbeheer leuk: zij hebben een passie voor tuinieren.
- Het zelfbeheer van groen zorgt voor actieve betrokkenheid inwoners bij eigen leefomgeving: mensen die het groen zelf beheren zien de waarde daarvan. Dat past bij samen de stad maken.
- Daarmee zijn zelfbeheerinitiatieven van grote meerwaarde voor een groen, duurzaam en gezond Utrecht.

Hoe willen we dit realiseren?

Om deze meerwaarde beter te gaan benutten en een impuls aan het zelfbeheer te geven, zetten wij met dit nieuwe beleid in op:

- een laagdrempelige aanpak voor het starten en uitvoeren van zelfbeheerinitiatieven door inwoners;
- het beter faciliteren van bestaande zelfbeheerinitiatieven;
- het actief stimuleren van het zelfbeheer van openbaar groen.

Ook zetten wij in op het zorgen voor de juiste (organisatorische) randvoorwaarden voor de realisatie van de gestelde ambities door in te zetten op a) de optimalisatie van de huidige organisatie en werkprocessen en b) betere communicatie.

Om deze aanpak te realiseren, zetten we met dit actieplan in op de zeven maatregelen uit onderstaande tabel.

Aanpak	Maatregelen
1. Beter faciliteren bestaande initiatieven	**Maatregel 1:** aftrap uitvoering actieplan met (digitale) wijkbijeenkomsten, om zo onder andere een breder inzicht te krijgen in de wensen en (ondersteunings)behoeften van inwoners.
	Maatregel 2: verkenning nieuwe ondersteuningsmogelijkheden (afgestemd op de wensen en behoeften van zelfbeheerders).
	Maatregel 3: opzetten van een community/platform voor groene initiatieven, zodat zelfbeheerders ook onderling kennis en ervaringen kunnen delen.
2. Actief stimuleren zelfbeheer	**Maatregel 4:** opzetten van een campagne voor het actief werven van zelfbeheerders.
	Maatregel 5: verkenning mogelijkheden om het zelfbeheer beleidsmatig optimaler te verbinden met beleidsdoelen op het vlak van vergroening, klimaatadaptatie en sociale cohesie.
3. zorgen voor organisatorische randvoorwaarden	**Maatregel 6:** organisatorische randvoorwaarden voor behalen ambities met focus op: - vertalen uitgangspunten/principes van dit actieplan naar concrete werkafspraken. - beter registreren van het zelfbeheer - de uitvoering van het beleid periodiek te evalueren.
4. Communicatie	**Maatregel 7**: opstellen van een communicatieplan dat onder andere ingaat op de strategie voor het beter communiceren over de (on)mogelijkheden van het beleid en een overzicht biedt rondom de inzet van communicatiemiddelen en –kanalen.

1 Inleiding

De gemeente Utrecht biedt inwoners al lang de mogelijkheid om openbaar groen zelf te beheren. Het zelfbeheer wisselt daarbij van kleine geveltuintjes tot ecologische projecten, waar (grote) groepen vrijwilligers samen het beheer uitvoeren. Daarmee dragen zij al op veel plekken volop bij aan een mooie en groene stad. Ook groeit de betrokkenheid van inwoners bij hun leefomgeving. Het gaat dus al heel goed met het zelfbeheer in Utrecht. Toch kiezen we met dit nieuwe plan voor een aanpassing van het zelfbeheerbeleid uit 2007.

1.1 Ambitie: steviger inzetten op het zelfbeheer van groen

1.1.1 Wat willen we doen?

Wij willen voortbouwen op de al bereikte resultaten in de stad en willen daarom met dit actieplan ‘steviger inzetten op initiatieven voor zelfbeheer van (kleinschalig) groen in de buurt’ (coalitieakkoord 2018-2022, ‘Utrecht: Ruimte voor iedereen’). Dat betekent dat wij als gemeente niet alleen het zelfbeheer mogelijk willen maken, maar juist ook het zelfbeheer actief willen gaan stimuleren. Zo zetten we in op meer inwoners die openbaar groen in zelfbeheer nemen. Dit past binnen onze bredere ambitie om te investeren in een groene, gezonde, duurzame en aantrekkelijke stad, waarbij inwoners ook actief een bijdrage kunnen leveren aan een prettige leefomgeving.

1.1.2 Waarom willen wij dit?

Wij willen het zelfbeheer actiever stimuleren omdat:

1. **Het zelfbeheer van groen door inwoners een belangrijke bijdrage kan leveren aan een groene, gezonde, duurzame en aantrekkelijke stad**

Het zelfbeheer van groen door inwoners kan een belangrijke bijdrage leveren aan een groene, gezonde, duurzame en aantrekkelijke stad, waarbij inwoners ook actief een bijdrage kunnen leveren aan een prettige leefomgeving.

Kader 1: waarom zelfbeheer van groen?

1. Inwoners vinden het leuk: zij hebben een passie voor tuinieren.
2. Zorgt voor actieve betrokkenheid inwoners bij eigen leefomgeving: mensen die het groen zelf beheren zien de waarde daarvan. Dat past bij samen de stad maken.
3. Daarmee zijn zelfbeheerinitiatieven van grote meerwaarde voor een groen, duurzaam en gezond Utrecht.

Concreet gaat het om een meerwaarde voor:

a) De gezondheid van inwoners. Een groene omgeving kan op verschillende manieren bijdragen aan de gezondheid van de mens, van kinderen tot ouderen. Zo stimuleert groen tot beweging en persoonlijke ontwikkeling.
b) Klimaatadaptatie. Groen is essentieel voor een klimaatbestendige en duurzame omgeving in de stad. Groen verbetert het milieu, zorgt voor minder luchtvervuiling, zorgt voor waterberging, dempt

geluidshinder en verkoelt in warme perioden. Zo kan zelfbeheer in de vorm van stoep- of geveltuinen zorgen voor meer groen en minder tegels. Daarbij draagt het bij aan het beter vasthouden van water en vermindering van hittestress.

c) Zelfbeheer als buurtfunctie. Iedereen kan meedoen en Utrecht maken we samen. Verder heeft zelfbeheer vaak ook een buurtfunctie: inwoners doen het veelal samen en draagt daardoor ook bij aan leefbare wijken.
d) Zelfbeheer zorgt voor meer biodiversiteit. Hoe meer groen in de stad, hoe meer planten- en dierensoorten.
e) Kwaliteit van de openbare ruimte. Zelfbeheer zorgt voor een hogere kwaliteit van de openbare ruimte en meer betrokkenheid bij de kwaliteit van de openbare ruimte. Zelfbeheerders doen vaak meer dan alleen het beheer van hun stukje groen. Ze zetten zich vaak ook in bij andere initiatieven om de openbare ruimte schoon, heel en veilig te houden. Denk aan het vrijwillig opruimen van zwerfafval. Zelfbeheerders hebben vanuit hun passie en betrokkenheid de ruimte om te zorgen voor een hogere (onderhouds)kwaliteit en diverse inrichting van de openbare ruimte.

2. Er nog veel kansen zijn om bij te dragen aan een groene, gezonde, duurzame en aantrekkelijke stad

Er liggen dus mooie kansen om met het zelfbeheer nog meer bij te dragen aan de bredere gemeentelijke doelstellingen, zoals vergroening, klimaatadaptatie en sociale cohesie. Maar we constateren ook dat we er nog niet zijn. We moeten en willen nog stappen maken om als gemeente de potentie van het zelfbeheer beter te benutten

1.2 Doel en focus actieplan

1.2.1 Doel plan

In dit actieplan beschrijven wij hoe wij deze ambitie willen realiseren. Daarbij gaan wij in op:
- De aanpak en de maatregelen om de ambities te realiseren (hoofdstuk 2);
- De organisatie, kosten en planning van de aanpak en maatregelen (hoofdstuk 3).

1.2.2 Wat is zelfbeheer?

Zelfbeheer is het vrijwillig onderhouden/overnemen van het beheer van delen in de openbare ruimte door derden. Het openbare karakter van het object blijft gehandhaafd. Zelfbeheer gebeurt op vrijwillige basis, dus zonder dwang of financiële vergoeding voor de gewerkte uren. Bij zelfbeheer gaat het om vrijwilligheid, maar dat betekent niet vrijblijvendheid. Wij vinden het van belang dat een zelfbeheerder zich ook verantwoordelijk voelt voor het groen dat hij/zij in zelfbeheer heeft. De gemeente maakt bij het zelfbeheer een onderscheid tussen drie categorieën:
- De grootte van het initiatief;
- De zelfstandigheid waarmee inwoners het zelfbeheer mogen uitvoeren;
- De betrokkenheid van de gemeente bij het zelfbeheer.

Kader 2: drie typen zelfbeheer

1. De eerste categorie heeft betrekking op geveltuinen, boomspiegels (de ruimte rond de voet van een boom) en plantenbakken, waarvoor inwoners geen toestemming van de gemeente nodig hebben.
2. De tweede categorie gaat om buurt- en stoeptuinen, waarvoor een zelfbeheercontract (met afspraken over locatie, inrichting en beheer) wordt afgesloten.
3. De derde categorie betreft een meer omvattende vorm van zelfbeheer: het medebeheer van grotere (groen)objecten, zoals boomgaarden, (ecologische) groengebieden, (delen van) parken en binnenterreinen tussen de woningen die groepen bewoners (mee) beheren. Hiervoor worden beheerafspraken gemaakt.

1.2.3 Het zelfbeheer in een bredere context

Het zelfbeheer van groen staat niet los van andere gemeentelijke opgaven. Zelfbeheerinitiatieven ontstaan namelijk op verschillende manieren. Zelfbeheer komt heel vaak voort vanuit eigen initiatief van inwoners, omdat zij bijvoorbeeld graag meer groen in de wijk willen, een bijdrage willen leveren aan klimaatadaptatie of het zelfbeheer als passie voor tuinieren oppakken. Maar het zelfbeheer van groen kan ook het gevolg zijn van gemeentelijke groenprojecten of wordt er in nieuwbouwprojecten aan inwoners de mogelijkheid gegeven om zelf openbaar groen te beheren. Daarmee krijgt het zelfbeheer van groen vorm in een brede beleidscontext. Daarom sluiten wij met dit plan aan bij de ambities en doelen uit de:

- Actualisatie groenstructuurplan 2017 – 2030, dat onder andere inzet vraagt op vergroting van de kwaliteit van het bestaand stedelijk groen en een gezonde en klimaatbestendige stad;
- Meerjaren Groenprogramma: Ruimte voor Groen 2020 -2030, met hierin ook het ‘groen tenzij principe’. Dit principe houdt in dat we in Utrecht straten, pleinen, binnenterreinen, daken en gevels groen inrichten, tenzij dat op een specifieke plek niet kan vanwege de vereiste functionaliteit;
- Samen de stad maken op een Utrechtse manier (juli 2019). Samen stad maken levert maatschappelijke meerwaarde op door vergroting van de betrokkenheid van belanghebbenden, verbetering van de kwaliteit van beleid en meer cohesie en gemeenschapszin. Dit is ook een belangrijke doelstelling voor het zelfbeheer.
- Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte: De gemeente wil dat de kwaliteit van de openbare ruimte mooi aansluit bij de omgeving. Ook wil de gemeente met deze kadernota de samenhang in het gebruik, de inrichting en het onderhoud van alle grote en kleine aanpassingen in de openbare ruimte zo veel mogelijk versterken.

2 Aanpak en maatregelen

In dit hoofdstuk beschrijven wij de aanpak voor het realiseren van ambities voor het zelfbeheer van groen. Dat begint in paragraaf 2.1 met de uitgangspunten over enerzijds de (wettelijke) beleidsuitgangspunten die, bijvoorbeeld vanuit het beheer van de openbare ruimte, voor het zelfbeheer gelden. Anderzijds gaan deze over hoe we willen samenwerken en wat inwoners en de gemeente van elkaar kunnen en moeten verwachten? Paragraaf 2.2 gaat vervolgens in op welke wijze wij bestaande initiatieven beter willen faciliteren. Paragraaf 2.3 beschrijft tot slot de aanpak voor het actief stimuleren van het zelfbeheer in Utrecht.

2.1 Uitgangspunten: een laagdrempelige aanpak

Wij willen de ambities voor het zelfbeheer samen met de inwoners realiseren. Om dit zo goed mogelijk te kunnen doen, waarbij het voor inwoners ook duidelijk is wat van zij van de gemeente kunnen verwachten en wat wij van hen verwachten, stellen wij de volgende uitgangspunten en principes voor de uitvoering van het actieplan:

1. We willen optimaal ruimte geven aan zelfbeheer, maar wel binnen bepaalde basisspelregels, zodat initiatieven niet leiden tot overlast of onveilige situaties. Kader 3 zet de basisregels voor het zelfbeheer van groen op een rij. In bijlage 1 hebben we aanvullend de uitvoeringskaders bijgevoegd voor geveltuinen en boomspiegels;
2. We denken daarbij niet vanuit onmogelijkheden, maar vanuit mogelijkheden. Als bijvoorbeeld een initiatief op een bepaalde locatie niet mogelijk is, dan denken wij graag mee over andere mogelijkheden;
3. Wij zorgen er in de toekomst voor dat inwoners het zelfbeheer makkelijk kunnen regelen. Procedures zijn daarom vooraf helder en als inwoners voldoen aan de regels, dan mogen en kunnen ze snel aan de slag;

Kader 3: de basisspelregels voor het zelfbeheer

- Het stuk groen in zelfbeheer blijft openbaar gebied en is dus voor iedereen toegankelijk. Het is wel toegestaan om het stuk groen met een gaas, een haag of hekje te beschermen tegen honden of fietsen die er gestald worden.
- Bij zelfbeheer gaat het om vrijwilligheid, maar dat betekent niet vrijblijvendheid. Wij vinden het van belang dat een zelfbeheerder zich ook verantwoordelijk voelt voor het groen dat hij/ zij in zelfbeheer heeft.
- Het zelfbeheer mag niet leiden tot overlast (voor buren) of gevaarlijke situaties.
- Er mogen geen chemische bestrijdingsmiddelen gebruikt worden
- De verschillende typen zelfbeheer moeten voldoen aan een aantal technische eisen, die zijn opgenomen in bijlage 1.

4. Inwoners weten bij wie ze waarvoor terecht kunnen bij de gemeente. Daarom kiezen wij voor één loket voor het zelfbeheer van openbaar groen. Wijkonderhoud en Service (Stadsbedrijven) is bij de gemeente het eerste aanspreekpunt voor inwoners voor vragen over en het regelen van het zelfbeheer van openbaar groen (bijvoorbeeld het afsluiten van een contract).

5. Wij ondersteunen zelfbeheerders graag bij het maken van de juiste keuzes voor de inrichting en het beheer. Hierbij bieden wij meerdere ondersteuningsmogelijkheden op maat. Daarbij is het belangrijk dat juist ook beginnende initiatieven in de startfase (vaak het eerste jaar) actiever ondersteund worden, waardoor de slagingskans toeneemt. De gemeente kan deze actievere ondersteuning, gezien het beschikbare ondersteuningsbudget, niet alleen bieden, Daarom wordt verkend in hoeverre een platform van bestaande zelfbeheerders (zie maatregel 3) hier een rol in kan vervullen. Wij geven vooraf helder aan wat de mogelijkheden zijn, zodat de verwachtingen helder zijn. Om misverstanden te voorkomen, leggen we afspraken vast en houden we ons er ook aan;

2.2 Beter faciliteren van bestaande zelfbeheerinitiatieven

Wij willen de bestaande zelfbeheerinitiatieven beter faciliteren door ***ten eerste*** als gemeente beter inzicht te krijgen in wat er speelt in de samenleving: wat zijn de wensen en (ondersteunings)behoeften van zelfbeheerders? Het gaat nu al best goed. Dat blijkt ook uit een korte enquête, die wij onder zelfbeheerders hebben uitgezet. In bijlage 3 hebben wij een overzicht van de belangrijkste resultaten uit deze enquête bijgevoegd. Hieruit blijkt ook dat zelfbeheerders suggesties hebben over hoe het nog beter kan. Het is daarom voor een goede uitvoering van belang om breed in gesprek te gaan met zelfbeheerders en in gesprek te blijven om de uitvoering van het beleid optimaal afstemmen op de wensen en behoeften van zelfbeheerders. Wij willen dit realiseren door de uitvoering van het actieplan af te trappen met (digitale)wijkbijeenkomsten voor zelfbeheerders (maatregel 1) en daarbij te verkennen of we als gemeente moeten investeren in nieuwe ondersteuningsmogelijkheden (maatregel 2).



Figuur 1 enkele quotes van zelfbeheerders over het huidige beleid

Maatregel 1: in gesprek met zelfbeheerders.
Als aftrap van het actieplan willen wij in 2021 (digitale)bijeenkomsten in de verschillende wijken organiseren voor zelfbeheerders om:

a) het actieplan toe te lichten. Wij willen graag samen met zelfbeheerders de ambities waarmaken. Deze wijkbijeenkomsten vormen daarmee ook een mooie aftrap voor het actieplan;
b) breder 'op te halen' wat de wensen en behoeften zijn en hoe wij het samenspel tussen gemeente en zelfbeheerders kunnen optimaliseren. Op deze wijze willen wij de service vanuit de gemeente verbeteren (zie ook maatregel 2).

Maatregel 2: verkenning nieuwe ondersteuningsmogelijkheden (Mede op basis van input uit de gesprekken met zelfbeheerders). Daarbij verkennen we hoe we zelfbeheerders beter kunnen bedienen, bijvoorbeeld ook op het gebied van klimaatadaptatie en ecologie. Ook is een belangrijk aandachtspunt hierbij is de ondersteuning van startende initiatieven om de slagingskans hiervan te vergroten. Mogelijk kan dit ook gekoppeld worden aan het platform voor groene initiatieven (maatregel 3). Moeten we nieuwe ondersteuningsmogelijkheden bieden en wat vraagt dit van de organisatie/ hoe kunnen we dit organiseren?

Ten tweede willen wij ook beter gebruik maken van de kennis en kunde in de samenleving. Zelfbeheerders hebben namelijk vaak veel praktische kennis over hoe je een initiatief kunt starten en hoe je het beheer het beste aan kunt pakken. Deze praktijkkennis kan een belangrijke bijdrage leveren aan het behalen van de beleidsambities. Zo kunnen zelfbeheerders elkaar ook ondersteunen, zonder tussenkomst van de gemeente. Dit kan ook de gemeente ontlasten, waardoor er meer ondersteuningsmogelijkheden zijn. Echter, dit netwerk is er nu nog niet: de zelfbeheerinitiatieven zijn nu vaak losse eilandjes. Met dit actieplan willen wij inzetten op 'community building': het opbouwen van een netwerk van zelfbeheerders. Om hier een impuls aan te geven, gaan wij samen met zelfbeheerders een platform voor groene initiatieven opzetten (maatregel 3). Het is nadrukkelijk geen platform van de gemeente, maar juist van zelfbeheerders.

Maatregel 3: het opzetten van een platform 'Stadstuinieren'.
Dit platform biedt zelfbeheerders de mogelijkheid om hun initiatief te presenteren en om onderling kennis en ervaringen over zelfbeheer uit te wisselen. Daarbij wordt ook bekeken in hoeverre dit platform een rol kan spelen bij de actievere begeleiding van initiatieven in de startfase. Zelfbeheerders en hun initiatieven krijgen hiermee een gezicht. Dit platform is niet bedoeld als loket voor vragen van inwoners over het zelfbeheerbeleid. De gemeente blijft hiervoor het eerste aanspreekpunt. Het platform is niet van de gemeente en wij streven ernaar dat het een platform van inwoners zelf wordt.

2.3 Actief stimuleren van het zelfbeheer

Bij het actief stimuleren van zelfbeheer gaan wij als gemeente niet actief langs de deuren om zelfbeheerders te ‘werven’. Het actief stimuleren krijgt vorm via de volgende manieren:

- De laagdrempelige aanpak voor nieuwe initiatieven moet allereerst zorgen voor een uitnodigende werking;
- Dit in combinatie met het inzetten op actievere en eenduidige communicatie over de (on)mogelijkheden van zelfbeheer in Utrecht. Inwoners willen graag vooraf weten waar ze aan beginnen. Zo bestaan er onder andere de volgende vragen: wat kan een zelfbeheerder verwachten van de gemeente en wat niet? Wat is dan mogelijk en wat niet? En wat wordt verwacht van een zelfbeheerder? Ook willen wij hierbij ter inspiratie goede voorbeelden delen.
- Specifiek willen wij voor het actief stimuleren van het zelfbeheer een communicatiecampagne opzetten (maatregel 4).
- Hierbij betrekken wij ook het netwerk van bestaande zelfbeheerinitiatieven. Een communicatieboodschap werkt namelijk psychologisch beter als deze afkomstig is van een andere inwoner (een buurman), dan van de gemeente.
- Tot slot verkennen wij in dit licht ook welke meerwaarde de koppeling met de bredere doelstellingen (o.a. groen, klimaat) voor het actief stimuleren van het zelfbeheer heeft (maatregel 5).

Maatregel 4: opzetten van een campagne voor het actief werven van zelfbeheerders.
Mede in samenwerking met bestaande zelfbeheerders willen wij een campagne opzetten om enerzijds het zelfbeheer actief te stimuleren en anderzijds ook nieuwe zelfbeheerders te werven.

Maatregel 5: verkenning mogelijkheden om het zelfbeheer beleidsmatig optimaler te verbinden met beleidsdoelen op het vlak van vergroening, klimaatadaptatie en sociale cohesie. Focus daarbij ligt op:

- Welke baten heeft het zelfbeheer voor deze doelen? Hoe kunnen we bijvoorbeeld het zelfbeheer (door o.a. inruilen van tegels voor groen) inzetten voor klimaatdoelen?
- Hoe kan deze koppeling met deze bredere beleidsdoelen ook voor inwoners een motivatie vormen om ook groen in zelfbeheer te nemen?
- Hoe kunnen we dit organiseren? En wat vraagt dit van de organisatie? En is dat haalbaar?
- Wat zijn daarbij ook pilotprojecten om hier in de praktijk invulling aan te geven? Om daarmee ook aan te tonen dat dit een meerwaarde heeft voor het behalen van de gemeentelijke beleidsdoelen.

3 Organisatie, planning en dekking

Dit hoofdstuk gaat in op de organisatie (paragraaf 3.1), communicatie paragraaf 3.2), planning (paragraaf 3.3) en financiële dekking van de voorgestelde maatregelen in dit plan (paragraaf 3.4).

3.1 Organisatie

Deze paragraaf gaat in op de organisatorische randvoorwaarden om de beleidsambities voor het zelfbeheer te kunnen realiseren. De basis hiervoor zijn de rollen en de verdeling van de verantwoordelijkheden ten aanzien van het zelfbeheer binnen de gemeente, zoals beschreven in paragraaf 3.1.1). Vervolgens gaat paragraaf 3.1.2 in op de organisatorische randvoorwaarden.

3.1.1 Rollen en verantwoordelijkheden zelfbeheer

Wijkonderhoud & Service (W&S) is als beheerder van de openbare ruimte de trekker van het zelfbeheerbeleid van groen. W&S werkt daarbij nauw samen met andere organisatieonderdelen. Verschillende organisatieonderdelen bij de gemeente Utrecht zijn namelijk betrokken bij de uitvoering van het beleid voor het zelfbeheer van groen. Vaak vanuit een andere verantwoordelijkheden en rol. Dit alles om er samen voor te zorgen dat we het zelfbeheer optimaal kunnen faciliteren en ondersteunen. Kader 4 geeft een overzicht van de verschillende gemeentelijke rollen in het zelfbeheer en de hiervoor verantwoordelijke afdeling bij de gemeente.

Kader 4: verschillende rollen gemeenten in het zelfbeheer

- De gemeente als toestemmingsverlener. Voor grotere zelfbeheerinitiatieven, zoals stoeptuinen, is een zelfbeheercontract nodig. W&S sluit deze contracten met inwoners af.
- De gemeente als coördinator van de uitvoering van het beleid. W&S coördineert, als beheerder van de openbare ruimte, de uitvoering van het zelfbeheerbeleid.
- De gemeente als financier. Inwoners kunnen voor bepaalde zelfbeheerinitiatieven (zoals de aanleg van geveltuinen) subsidie aanvragen bij het Initiatievenfonds van de gemeente Utrecht. Inwoners kunnen deze aanvraag indienen bij het wijkbureau.
- De gemeente als facilitator/ ondersteuner in zelfbeheerinitiatieven. Hierbij kan het gaan om:
    - Advies/ ondersteuning bij de inrichting en het beheer van het zelfbeheer, via de wijkopzichter;
    - Ondersteuning bij het verkrijgen van draagvlak voor een zelfbeheerinitiatief, via het wijkbureau.
- De gemeente als mede-uitvoerder. Bij het medebeheer van bijvoorbeeld parken voeren gemeente en inwoners samen het beheer uit.
- De gemeente als ontwikkelaar:
    - Ruimtelijke ontwikkelingen rond groen en nieuwbouw, waarbij zelfbeheer hieruit als mogelijkheid voor inwoners volgt. De Ontwikkelorganisatie Ruimte heeft hier een trekkende rol, omdat zij verantwoordelijk zijn voor onder andere de uitvoering van het groenbeleid (Groenstructuurplan) en de ontwikkeling van nieuwbouwlocaties, waar zelfbeheer van groen dus ook een plek krijgt;
    - Wanneer een ruimtelijke aanpassing nodig is voor het zelfbeheerinitiatief, dan wordt de afdeling Stadsingenieurs van Stadsbedrijven erbij betrokken.

3.1.2 Zorgen voor organisatorische randvoorwaarden

Met dit actieplan zetten wij ook in op het zorgen voor de organisatorische randvoorwaarden voor het realiseren van de ambities voor het zelfbeheer van openbaar groen. Hiermee willen wij enerzijds bereiken dat we meer kunnen doen met dezelfde middelen en anderzijds beter aan te sluiten bij de wensen en behoeften van zelfbeheerders (optimaliseren van onze serviceverlening).

Maatregel 6: inzetten op organisatorische randvoorwaarden voor behalen ambities
Met deze maatregel zetten wij in op:
- De vertaling van de uitgangspunten/principes van dit actieplan naar concrete werkafspraken, waarbij we interne procedures en werkprocessen stroomlijnen en de integrale samenwerking binnen de gemeente bevorderen (en organisatorisch borgen). Een belangrijk aandachtspunt is het goed organiseren van één gemeentelijk aanspreekpunt voor inwoners voor vragen en het regelen van zelfbeheer van openbaar groen. Hierbij leggen wij ook nadrukkelijk de koppeling met het platform voor Stadstuinieren (maatregel 3).
- Het beter registreren van het zelfbeheer, waardoor we beter inzicht krijgen in het huidige zelfbeheer (waaronder de contracten)
- De periodieke evaluatie van de uitvoering van het beleid. Het is daarbij belangrijk om het zelfbeheer niet alleen te bekijken vanuit de gebruikelijke indicatoren als ‘bijdrage aan beeldkwaliteit’, ‘productie’ en ‘efficiency’. Wij moeten het zelfbeheer ook vanuit een breder kader bekijken, met juist ook de meerwaarde van het zelfbeheer voor bijvoorbeeld voor vergroening, gezondheid, klimaatadaptatie en sociale cohesie. Hoe wij dit willen gaan doen, werken wij verder uit in het nog op te stellen evaluatiekader.

3.2 Communicatie

Communicatie is een belangrijk onderdeel van de samenwerking tussen gemeente en inwoner op het gebied van zelfbeheer. Uit de enquête bleek ook dat inwoners behoefte hebben aan betere communicatie vanuit de gemeente over de (on)mogelijkheden van zelfbeheer in Utrecht. Wij werken dit verder uit in een communicatieplan (maatregel 7). In dit plan nemen wij ook de communicatiemaatregelen (o.a. organiseren wijkbijeenkomsten, opzetten platform en communicatiecampagne) uit hoofdstuk 2 mee.

Maatregel 7: opstellen van een communicatieplan.
Dit communicatieplan omvat:
- Uitwerking van het actieplan in een communicatieboodschap: wat willen we communiceren en wie zijn de relevante doelgroepen?;
- De strategie voor het beter communiceren over de mogelijkheden van het beleid;
- Inzet van communicatiemiddelen en –kanalen. Daarbij stemmen wij de communicatiekanalen (waaronder de website) ook af op de voorgestelde laagdrempelige aanpak.
- Communicatiekalender met hierin de communicatiemomenten en mijlpalen.

3.3 Planning van de maatregelen

De maatregelen uit dit actieplan gaan wij in 2021 uitvoeren. Onderstaande tabel geeft hiervoor de planning.

Maatregelen	Planning
1. Aftrap uitvoering actieplan met wijkbijeenkomsten,	Q2 2021
2. Verkenning nieuwe ondersteuningsmogelijkheden	Q2 2021
3. Opzetten van het platform Stadstuinieren	Q1 / Q2 2021
4. Opzetten van een campagne voor het actief werven van zelfbeheerders	Q2 2021
5. Verkenning mogelijkheden om het zelfbeheer beleidsmatig optimaler te verbinden met beleidsdoelen op het vlak van vergroening, klimaatadaptatie en sociale cohesie. Beter organiseren van de integrale samenwerking.	Q1 -Q2 2021
6. Organisatorische randvoorwaarden (concrete werkafspraken, beter registreren, periodiek evalueren)	Q1 / Q2 2021
7. Opstellen communicatieplan	Q1 -Q2 2021

3.4 Financiën en monitoring

3.4.1 Kosten en dekking

De uitvoering van de maatregelen worden gedekt binnen het Programma Openbare Ruimte en Groen. Onderstaande tabel geeft een overzicht van:

- de incidentele kosten: voor de 7 maatregelen die in actieplan zijn opgenomen'
- de jaarlijkse kosten voor de uitvoering / ondersteuning zelfbeheer in de 5 gebieden van Wijkonderhoud en Service. Dit omvat personele kosten (1250 uur per gebied) en jaarlijks budget voor materialen (zoals plantjes).

Maatregelen	Kosten
Incidentele maatregelen actieplan (eenmalig)	
Aftrap uitvoering actieplan met wijkbijeenkomsten (maatregel 1)	8.000
Verkenning nieuwe ondersteuningsmogelijkheden (maatregel 2)	6.500
Opzetten van het platform Stadstuinieren (maatregel 3)	3.000
Verkenning koppeling zelfbeheer aan bredere beleidsambities (maatregel 5)	5.000
Zorgen voor organisatorische randvoorwaarden	20.000
Communicatie: opzetten wervingscampagne (maatregel 4) en opstellen communicatieplan, inclusief communicatiemiddelen (maatregel 7)	5.000
Totaal	***47.500***
Structurele kosten (jaarlijks beschikbaar binnen Programmabegroting Openbare Ruimte)	
Uitvoering in de vijf gebieden van Wijkonderhoud en Service (1250 uur)	76.250
Materiaalkosten: o.a. plantjes (onderdeel groenbegroting gebieden)	69.000
Totaal	***145.250***

3.4.2 Monitoring

We evalueren de uitvoering van de maatregelen in dit actieplan. Daarbij brengen we in kaart hoe de maatregelen binnen de bestaande middelen hebben bijgedragen aan realisatie van de ambities van het actieplan. Dit doen we vanuit een breed kader, waarbij wij ook kijken naar welke meerwaarde het zelfbeheer heeft voor bijvoorbeeld vergroening, gezondheid, klimaatadaptatie en sociale cohesie.

BIJLAGE 1: voorwaarden geveltuinen en boomspiegels

1. Geveltuinen

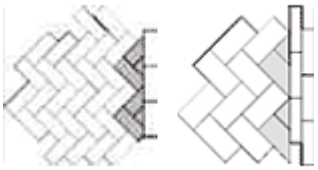
Een geveltuin is een strook planten tegen de gevel van een woning, wanneer mensen geen voortuin hebben. Een voordeel van muurbeplanting is dat het zorgt voor warmte-isolatie in de winter en verkoeling in de zomer. Ook is er geen plek meer voor graffiti op muren. Daarnaast vangt gevelbeplanting veel fijnstof af.



Geveltuin aanleggen

Voor het aanleggen van een geveltuin gelden de volgende eisen:

- Zorg dat er op de stoep een loopruimte overblijft van minimaal 1,20 meter (exclusief stoeprand).
- De geveltuin mag maximaal 60 centimeter diep zijn gemeten vanaf de gevel van uw woning: dat zijn 2 stoeptegels. De verwijderde tegels blijven eigendom van de gemeente. Wij vragen u om deze te bewaren.
- De geveltuin moet minimaal 30 centimeter en maximaal 45 centimeter uitgegraven worden. Het zand moet daarbij vervangen worden door tuinaard. De bewoners mogen het uitgegraven zand niet laten liggen. Dit kan ingeleverd te worden bij het afvalscheidingsstation.
- Bewoners moeten ervoor zorgen dat de ventilatieroosters van de woning opengehouden worden.
- Vervang het door tuingrond. Als er kabels en leidingen liggen, dan kan de geveltuin verhoogd aangelegd worden met stapelblokken.
- De straatnaamborden moeten zichtbaar blijven.
- Plant geen grote prikkende struiken, bomen of struiken die later bomen worden. Snoei overhangende takken op tijd. Voorkom overlast.
- Bewoners mogen geef afrastering (hek) aanleggen rondom de geveltuin.
- De huiseigenaar moet akkoord zijn met de aanleg, in het geval dat de zelfbeheerder van de geveltuin niet de woningeigenaar is.
- Als de gemeente werkzaamheden moet uitvoeren aan kabels en leidingen onder uw geveltuin, kunnen zij helaas geen verantwoordelijkheid dragen voor beschadiging of tijdelijke verwijdering.
- Inwoners kunnen altijd contact opnemen met de wijkopzichter via 14 030. Hij kan helpen bij de aanleg en bij eventuele acties als er kabels en leidingen onder uw gevel lopen.
- Geen chemische bestrijdingsmiddelen



Geveltuin in Leidsche Rijn

In Leidsche Rijn liggen vooral klinkers van 20x20 centimeter of 20x10 centimeter. Als u de klinkers eruit haalt, ontstaat een zigzagvorm. Daarin kunt u een geveltuin maken.

2. Boomspiegels

Een boomspiegel is de ruimte rond de voet van een boom. Is een boomspiegel in een woonstraat nog leeg, dan mag een bewoner deze zelf onderhouden en beplanten. De boom en de boomspiegel blijven wel eigendom van de gemeente. Bij onderhoud aan de boom kan er soms schade ontstaan.

Boomspiegel aanleggen

- Bewoners kunnen de grond rondom de boom los maken met een klein harkje. Daarbij moet beschadiging van de boomwortels voorkomen worden.
- Bij voorkeur dient er geen grond toegevoegd worden. Als het toch moet, dan mag het maximaal 10 centimeter compostaarde zijn.
- Er mogen geen chemische bestrijdingsmiddelen gebruikt. Natuurlijke mest mag wel.
- Wanneer er vaak honden toiletteren of er fietsen staan, dan mag de boomspiegel afgeschermd worden met een stuk gaas.

Bijlage 2: resultaten enquête

In het kader van de herijking van het beleid voor het zelfbeheer van groen hebben wij een korte enquête uitgezet onder zelfbeheerders in Utrecht. Het doel hiervan was om inzicht te krijgen in hoe de zelfbeheerders het gemeentelijke beleid ervaren en welke suggesties en wensen zij hebben voor het actieplan zelfbeheer van groen. In bijlage 1 is de vragenlijst opgenomen.

35 Reacties ontvangen

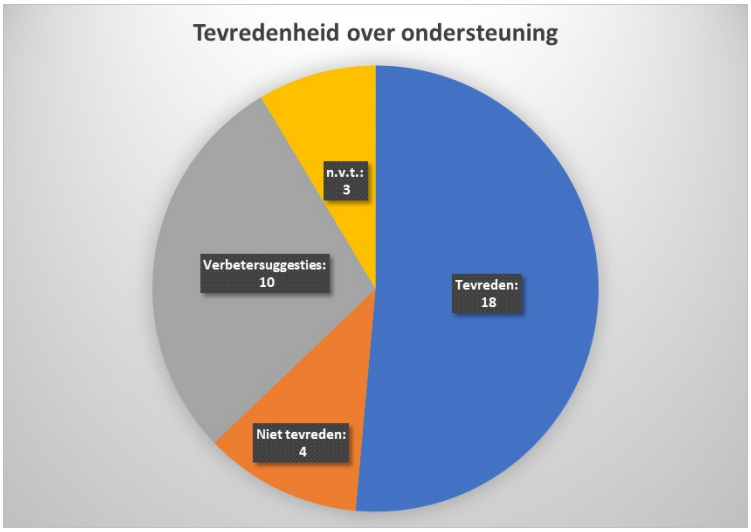
Wij hebben 35 reacties ontvangen. Hierbij valt op dat voor het overgrote deel ging om zelfbeheergroepen. Er hebben slechts drie inwoners gereageerd die het zelfbeheer alleen uitvoeren. In bijlage 2 is de lijst met respondenten opgenomen.

Uit de enquête komen de volgende motieven voor zelfbeheer naar voren:

1. Bevorderen van groen en biodiversiteit; promoten groen als dienst aan de stad
2. Leuk om te doen; passie voor tuinieren. Zelfbeheer als een hobby.
3. Sociale cohesie; contact met buurtgenoten; Buurtgevoel
4. Betrokken en actief helpen de eigen leefomgeving en de stad groener en aantrekkelijker en klimaatbestendig te maken
5. Zelf initiatief nemen; zelf bepalen wat je plant en hoe je het beheert.

Meeste zelfbeheerders tevreden met ondersteuning, maar er zijn nog genoeg verbeteringen mogelijk!

Uit de enquête blijkt dat de meeste respondenten (18) tevreden zijn over de ondersteuning vanuit de gemeente. Vier zelfbeheerders gaven aan niet tevreden te zijn.



- ‘Eerlijk gezegd heb ik de indruk dat we voor de gemeente niet zo bestaan. In Oost ligt bij de gemeente de nadruk op het Wilhelminapark en Bloeyendaal. ‘(kleine zelfbeheergroep, die boomspiegels, geveltuinen, beukenhaagjes en plantenbakken in zelfbeheer hebben in de Abstederdijk).
- Een respondent gaf aan niet tevreden te zijn om de ondersteuning ‘te weinig is en niet natuurvriendelijk’. (Groenstrook langs het spoor; Huizingalaan)
- ‘Wij zijn van mening dat als de gemeente wil dat meer mensen zorgdragen voor vergroening van de stad, zij ook moet nadenken over hoe al dat groen in droge periodes water moet kunnen krijgen. Opvang van regenwater heeft daarbij de voorkeur, maar op onze hof krijgen we dat niet voor elkaar met de gemeente’ (Abstederhof)
- ‘Onze overeenkomst bestaat uit het feit dat wij de gemeente benaderen voor het grote werk zoals snoeien van grote takken, maar door bezuinigingen op het plantsoenpersoneel, komen ze daarvoor niet meer. Af en toe vraag ik om te maaien, want het is een flink lap grond. Dat lukt aardig.’ Ze is

daarom niet tevreden over de ondersteuning vanuit de gemeente. (Hoefsmederijstraat; zelfbeheer van twee grote tuinen).

Daarnaast gaven 10 zelfbeheerders niet direct een antwoord op de vraag of ze tevreden zijn over de ondersteuning, maar gaven wel suggesties en wensen voor de verbetering van de ondersteuning.

Wensen en suggesties voor het actieplan zelfbeheer van groen

Tabel 1 geeft een overzicht van de suggesties. Opvallende zaken daarbij zijn:

- Behoefte aan jaarlijkse evaluatie werd een aantal keer genoemd. 'Periodieke afstemming over tevredenheid en behoeften, kan in een gesprek maar zou ook middels een jaarlijkse digitale enquête kunnen'
- Betere communicatie vanuit gemeente, o.a. over de ondersteuningsmogelijkheden vanuit de gemeente. Daarbij werd ook aangegeven dat er behoefte was aan meer persoonlijk contact.
- Organiseren van bijeenkomsten waar zelfbeheerders elkaar kunnen ontmoeten werd vaker genoemd.
- Ook is er behoefte aan extra ondersteuning op het vlak van ecologie, maar ook op meer praktisch gebied, zoals hoe organiseer je een initiatief, hoe kan je het beste de administratie doen en kan de gemeente ook ondersteuning bieden bij communicatie of het opzetten van een website.
- Ook werd een aantal keer genoemd dat de gemeente een actievere rol moet nemen in het vergroenen van Utrecht via het zelfbeheer, maar ook met het ecologisch beheer van bijvoorbeeld bermen en groenstroken en natuurvriendelijk natuurbeheer.

Tabel 1 Overzicht suggesties en wensen

Thema's	Suggesties
Communicatie	- Heldere communicatie over de mogelijke ondersteuning die zelfbeheerders kunnen krijgen. - Communicatie zou beter kunnen. Niet zozeer vanuit de wijkpost, maar bij grotere 'projecten' (zoals hierboven genoemd: planten van bomen, werkzaamheden in het water) - PR en communicatie. dat schiet erbij in en is heel belangrijk (er was ooit interactieve kaart gestart.) Je zou vanuit een verzamelpodium dat iedereen kent en weet te vinden, via links of bladen van alle zelfbeheer moeten kunnen komen; gemeente rol om dit te regisseren - In verband met de wens tot betere afstemming met de relevante gemeentelijke diensten, groenbeheerders en uitvoerders: Het is belangrijk dat wij tijdig op de hoogte worden gebracht van geplande werkzaamheden die effect hebben op onze vergroeningsobjecten. Daarbij moet het ook 2-richtingenverkeer zijn. Zij moeten óók van onze werkzaamheden op de hoogte zijn. We zouden dan ook willen voorstellen om af en toe op locatie informatie uit te wisselen, zodat we met elkaars planningen en overwegingen rekening kunnen houden. - Persoonlijke contacten lijsten. Bij wie kan je zijn voor afval, voor graffiti, voor nieuwe planten. Ik hou erg van persoonlijk contact. Ik weet dat ik bij Ingrid voor alle vragen contact op kan nemen, maar het zou fijn zijn als elk onderdeel van groen, schoon en vuil zijn eigen contactpersoon zou hebben voor de bewoners. Nu is alles zo centraal geregeld en is de gemeente zo onpersoonlijk geheel geworden. Daar moet je echt voor oppassen. - Direct en persoonlijk contact.

Gemeentelijk beleid/ beleidskaders	- meer ruimte mogen komen om nieuwe initiatieven helemaal zelf te mogen uitwerken en uitvoeren (uiteraard rekening houdend met de kaders van wat mogelijk is). - Natuurvriendelijk natuurbeheer gaan toepassen. Gefaseerd maaien en minder rigoureus snoeien. - De gemeente zou veel actiever kunnen zijn in het nog meer vergroenen van de openbare ruimte. Veel bewoners willen dit wel. Tegel eruit, groen erin. Veel grotere boomspiegels, opvang regenwater. De gemeente zou daar het voortouw in kunnen nemen. - De gemeente zou zich moeten richten op bermen en groenstroken. De continuïteit van het zelfbeheer van boomspiegels en geveltuinen is over het algemeen erg teleurstellend. Zeker wanneer de planten moeten concurreren met autobumpers en fietsen. Plantenbakken vereisen een heel goed watergeefplan. - Elkaar tegenwerkende acties (planten van bloeiers in berm die maandelijks gemaaid wordt) zou met goede afspraken en instructies aan de uitvoerders moeten worden voorkomen.
Extra ondersteuning	- Vooral ecologisch advies (hoe kunnen we door gericht beheer de biodiversiteit verhogen?) en een groene gebiedsvisie waar ook aanpalende groengebieden en parken vallen. Fauna en flora houden zich niet aan gebiedsgrenzen. Het gaat om verbindingen. - Als centraal contactpersoon heb ik behoefte aan een minder tijdrovend en efficiënter AVG-proof systeem om alle zeer uiteenlopende contacten te kunnen bijhouden en bedienen in lijn met hun wensen, mogelijkheden en achtergronden. Er is vast iets efficiënters dan handmatig alles bijhouden n een Excel lijst en per gelegenheid selecteren voor wie welke mail/activiteit zinvol is. Tips en de mogelijkheid om bij een helpdesk aan te kloppen zou daarom zeer welkom zijn. - Het zou fijn zijn als we als groep ook ondersteuning kunnen krijgen bij bv het beheer/verbeteren van de website, (online) communicatie, adressenbeheer en IT-vragen. - ondersteuning in communicatie (plan en uitvoering) op de Tanimbarkade over wat het doel is met wat we doen en waarom het wenselijk is dat bewoners uit het groen blijven, ondanks dat het openbaar groen is… - ‘En dat er gelabeld budget is om professionals/ nestor zelfbeheerders in te zetten om nieuwe zelfbeheerders op weg te helpen en te begeleiden. Zodat ze na verloop van tijd onafhankelijk, professioneel en zelfstandig als zelfbeheergroep functioneren.’ - Tips over keuze van planten/bomen (welke groeien goed in schaduw/licht enz.). Tips dat onder de bomen extra water geven nodig is, ook bij regelmatige regen. - hulp bij het bestrijden van Berenklauwen - Hulp bij inzameling restafval. Het restafval van onze locatie wordt gerekend als bedrijfsafval met de daarbij behorende hoge kosten. Het zou voor ons erg prettig zijn als wij aan kunnen sluiten bij het ophalen van het restafval in de wijk en hiervoor een container zouden kunnen krijgen. (N.B. ons snoei en groenafval brengen wij naar het naastgelegen tuinenpark De Driehoek) - Ecologisch advies over het verbeteren van de ecologische kwaliteit rond ons terrein. Met advies en kennis vanuit de gemeente zouden we graag bekijken hoe we de ecologische kwaliteit kunnen versterken

	- We zijn geïnteresseerd in cursussen/excursies met als onderwerp ecologisch terreinbeheer (Natuurgroep Lunetten)
Samenwerking	- Meer samenwerking tussen groenbeheerders waarbij een ter zake kundige professional initieert en faciliteert. Als gemeente en bewoners goed samenwerken zal het totale beheer nóg effectiever en doelmatiger zijn. - beter kaartbeheer en andere beeldkwaliteit meegeven aan de aannemer van het maaibestek en de onafhankelijke schouwer die de aannemer controleert. - we zien bij gemeente vaak discrepantie tussen beleid (zoveel mogelijk ecologisch beheer en bewonersparticipatie) en uitvoering (ambtenaren zijn vaak nog gewend vanuit schoon en strak te denken). Goed om de uitvoering mee te nemen in ontwikkelingen die tegemoetkomen aan het beleid. Niet alleen de aannemers maar ook degenen die het werk van de aannemers schouwen. - Helaas lijken financiële middelen veelal gericht op nieuwe projecten en wordt vergeten dat beheer iets is van lange adem. Ook (juist) daar is ondersteuning (belangstelling, duidelijke afspraken, middelen) nodig en dan vooral t.a.v. coördinatie, vaak professioneel, om te voorkomen dat iets weer afzwakt. Dus succes hangt af van: o structurele (continue) ondersteuning o professionele coördinatie van de groep o afstemming groep en gemeente - De planning, als we planten vragen zeg dan wanneer ze geleverd worden en zet niet zomaar iets neer op een willekeurige dag. Ik kan geen klussers uit een de hemel roepen. Dit soort dingen moet ik dus vaak alleen of met 1 of 2 klussers doen die wel kunnen. Handig om info op tijd te krijgen. Dan kan ik ook meer regelen. - Ik maak mij zorgen om de Japanse Duizendknoop de gemeente pakt het nu wat sneller op (langs de Vechtkant) - Bij wensen voor zelfbeheer in een nieuw of bestaand gebied is het zinvol om als gemeente te investeren in het opstarten van een zelfbeheergroep. Hoe begin je als bewoner met zelfbeheer? Dit vraagt om een investering op maat per groep op locatie van een ambtenaar of een expert. De bestaande groepen hebben veel ervaring. De ambtenaren die regelmatig met zelfbeheerders in het veld staan ook. - Onze suggestie is, om de lijnen tussen gemeentelijke instanties en uitvoerenden zo kort mogelijk te houden, via vaste contactpersonen en regelmatige ‘schouw’ in het veld, zoals nu ook gebeurt. De praktische afspraken die daaruit voortkomen, geven de Vereniging voldoende zekerheid om het werk voor langere tijd naar tevredenheid te blijven doen. Natuurontwikkeling is immers altijd een kwestie van langere adem. - Voor de buurtmoestuin (Voordorp) proberen we soms dingen te regelen, maar het duurt soms wel heel erg lang voordat er iets mee gebeurt: kapotte bank repareren, afval ophalen, houtsnippers etc. De mensen die het omringende gras maaien, maaien heel vaak onze klimplanten kapot.
Ontmoeting/ bijeenkomsten/ uitwisselen van kennis en ervaringen.	- Organiseren bijeenkomst waar beheerders en beleidmakers samen komen om elkaar te ontmoeten, vragen te stellen en ideeën uit te wisselen. ‘We liepen al een poos met veel vragen rond en voor ons ging er echt een deur open om mensen direct te spreken en afspraken te maken. Het lijkt mij zowel aangenaam (leuk om andere beheerders te

	leren kennen en ideeën uit te wisselen) als nuttig (om contacten met de gemeente warm te houden) om een dergelijke middag jaarlijks te herhalen.' - Plantbakcie (Wittevrouwen) heeft al ruim 30 jaar een zogenaamd sneeuwbalorganisatie van ongeveer 200 bewoners met 2 vaste trekkers en daarnaast wisselende kern van ongeveer 10 bewonerscontactpersonen die elk gemiddeld 15 bewoners/verzorgers d.w.z. 15 boomspiegels/straattuintjes/plantenbakken in de gaten houden of het wel goed gaat. We hebben zg. "zelforganiserend vermogen". Lang niet elke groengroep heeft dat. Jammer als na de eerste start het groen niet meer wordt onderhouden. Voor die groengroepen zou het goed zijn als bijv. Utrecht. Natuurlijk de taak heeft om 1 maal per jaar een vergadering met de groep organiseert voor de jaarlijkse start van het groenseizoen en problemen/vragen te helpen op te lossen. - Misschien is het mogelijk om onderling contact tussen zelfbeheergroepen te ondersteunen, zodat er meer kennis kan worden gedeeld. Op publieksdagen zoals bijvoorbeeld Groen moet je doen is iedereen al druk op z'n eigen plek en is er vaak geen tijd om bij anderen te gaan kijken. Het zou leuk zijn om eens op een ander moment bij elkaar op excursie te gaan. - Opstellen handboek zelfbeheer.
Evaluatie	- Jaarlijkse evaluatie op locatie - Nagaan wie er nog beheren (registreren) - regelmatige afstemming met zelfbeheerders (bv jaarlijkse evaluatie van bereikte resultaten, knelpunten en kansen voor voorliggend jaar); maar geen administratieve belasting voor beheerders, die willen vooral praktisch aan de slag - Eigenlijk zou 1 en 2 jaar na start en na aanplanting van nieuw groen een terugblik zinnig zijn. Doen de planten het nog goed? Is het de bewoners gelukt om ze in warme/droge zomers voldoende water te geven? Is het gelukt om vuilniszakken en geparkeerde fietsen weg te houden van de nieuwe aanplant? Vervanging van dode aanplant. - Als de gemeente groen zelfbeheer serieus neemt dan spreken zij jaarlijks met elkaar (bewoners en aannemer) iets af. Dit als terugkoppeling van de gedane arbeid en om de goede relatie in stand te houden. Dit kan door middel van een mailtje, een fysiek kaartje in de brievenbus, een foto, een schouw, een gesprek, een evaluatie, een appje, een attentie, een conferentie om kennis te delen voor alle zelfbeheerders.

BIJLAGE 1: vragenlijst

1. Achtergrond	1.1 Doet u zelfbeheer in een groep of alleen?
	1.2 In geval van een groep: hoeveel mensen zijn actief in de groep?
	1.3 Uw naam:
	1.4 Adres/ buurt:
	1.5 Welk type zelfbeheer? - Boomspiegel - Plantenbak - Geveltuin - Stoeptuin - Overig…
	1.6 Hoe lang bent u al zelfbeheerder? Hoe actief bent u en/ of uw groep?
	1.7 Waarom vindt u zelfbeheer belangrijk? Wat is uw motief om dit te doen?
2. Samenwerking en ondersteuning	2.1 Heeft u een zelfbeheercontract?
	2.2 Zo ja, bent u tevreden over de afspraken in de overeenkomst, de uitvoering ervan in de praktijk en de samenwerking met de gemeente (m.b.t. het opstellen van de overeenkomst en de uitvoering ervan)? En wat kan volgens u beter?
	2.3 Krijgt u momenteel ondersteuning? Zo ja, welke? Bijvoorbeeld vanuit de gemeente (initiatievenfonds, advies vanuit Stadsbedrijven, etc.).
	2.4 Bent u tevreden over de ondersteuning? Wat kan eventueel beter?
3. Suggesties en wensen	3.1 Wat heeft u van de gemeente nodig om zelfbeheer nog beter te kunnen doen? Denk bijvoorbeeld aan communicatie/ informatie, bepaald advies of ondersteuning, etc.
	3.2 Wat zijn overige suggesties voor het nieuwe beleid?

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	P.R.B. Zoetbrood	**Datum**	23 maart 2021
Doorkiesnummer	14 030	**Kenmerk**	7530973
E-mail	pascal.zoetbrood@utrecht.nl	**Onderwerp**	Actieplan zelfbeheer openbaar groen
Bijlage(n)	1	**Beleidsveld**	Openbare ruimte

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u het actieplan zelfbeheer van openbaar groen. De besluitvorming rondom het actieplan is vertraagd als gevolg van de coronacrisis. Het huidige zelfbeheerbeleid voor groen is vastgesteld in 2007. Het actieplan is een aanpassing van dit beleid en sluit aan bij de veranderde wensen, verwachtingen en ambities van bewoners op dit gebied en de verschillende opgaven voor de stad.

Zelfbeheer van openbaar groen actief stimuleren
Met dit actieplan zetten wij steviger in op initiatieven voor zelfbeheer van (kleinschalig) groen in de buurt. Dat betekent dat wij niet alleen het zelfbeheer mogelijk willen maken, maar juist ook het zelfbeheer actief willen gaan stimuleren. Hiermee leveren we een grote bijdrage aan een groene, gezonde, duurzame en aantrekkelijke stad, waarbij inwoners actief bijdragen aan een prettige leefomgeving.

Aanpak
Het actieplan richt zich op de versterking van de samenwerking met zelfbeheerders. Wij gaan onder meer op het nog beter faciliteren van bestaande zelfbeheerinitiatieven voor openbaar groen en het actief stimuleren van het zelfbeheer. Met de start van (digitale) wijkbijeenkomsten willen we samen met belanghebbenden kijken hoe we het zelfbeheer van openbaar groen kunnen verbeteren. Deze wijkbijeenkomsten vormen daarmee de aftrap voor het actieplan. Gezien de coronamaatregelen zijn we waarschijnlijk genoodzaakt om deze eerste wijkbijeenkomsten digitaal te organiseren. Deze vorm van participatie verloopt trager dan reguliere participatie, waardoor de start van de uitvoering enige hinder kan ondervinden. Naast de wijkbijeenkomsten starten we in het voorjaar 2021 in samenwerking met bestaande zelfbeheerders een publieke wervingscampagne. Zo willen we het zelfbeheer van openbaar groen actief stimuleren en nieuwe zelfbeheerders werven.

Om te zorgen dat we de ambities als gemeente ook waar kunnen maken, zetten wij ook in op het zorgen voor de juiste (organisatorische) randvoorwaarden. Dit omvat onder meer bevordering van de samenwerking op het gebied van zelfbeheer binnen de gemeente en het actief communiceren over de mogelijkheden van zelfbeheer.

Financiering en monitoring
De uitvoering van de maatregelen wordt gedekt binnen het Programma Openbare Ruimte en Groen. In het derde kwartaal van 2022 evalueren we de uitvoering van het actieplan. Daarbij brengen we in kaart hoe de maatregelen binnen de bestaande middelen hebben bijgedragen aan realisatie van de ambities van het actieplan. Dit doen we vanuit een breed kader, waarbij wij ook kijken naar welke meerwaarde het zelfbeheer heeft voor bijvoorbeeld vergroening, gezondheid, klimaatadaptatie en sociale cohesie. Wij informeren u hierover nader uiterlijk in Q4 van dit jaar.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	2062
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	9 september 2021
Agendapunt	8
Omschrijving	Raadsvoorstel Zienswijzemogelijkheid eerste bestuursrapportage RUD Utrecht 2021
ID	2226
Behandelend ambtenaar	John van Rooijen
Telefoon	030-286 4661
E-mail	j.van.rooijen@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Volksgezondheid en milieu
Portefeuillehouder	Wethouder Eerenberg
Beleidsveld	Milieu en Emissieloos Vervoer
Referendabel	Nee
Raadsadviseur (lijst)	Daniëlle Rijnders/Adviescommissie Controle&Financiën, Financiën, Dierenwelzijn, Economische zaken, Milieu en Emissieloos Vervoer, Mobiliteit/06-39276711

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	9 september 2021

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Zienswijze op ontwerp Eerste Bestuursrapportage 2021

Beleidsveld	Milieu en Emissieloos Vervoer
Organisatieonderdeel	Vergunningen Toezicht en Handhaving
Opsteller	John van Rooijen
Kenmerk	9134174
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

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

1. Bijgevoegde reactiebrief aan de Regionale Uitvoeringsdienst Utrecht (RUD) vast te stellen als zienswijze op de ontwerp Eerste Bestuursrapportage 2021, waarin een sluitende onderbouwing wordt gevraagd voor het te verwachten negatieve resultaat in 2021.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting
De Regionale Uitvoeringsdienst Utrecht (RUD) heeft de gemeenteraad een ontwerp Eerste Bestuursrapportage 2021 toegezonden. De gemeenteraad wordt in de gelegenheid gesteld om een zienswijze kenbaar te maken. Met de nu voorliggende zienswijzebrief maakt de raad van die mogelijkheid gebruik. Kort samengevat geeft de raad met deze zienswijzebrief aan dat hij in kan stemmen met de onttrekking aan de bestemmingsreserves en de tweede begrotingswijziging, maar dat de raad zorgen heeft over het te verwachten negatieve resultaat. Onvoldoende duidelijk is op welke wijze de RUD dit negatieve resultaat verder zal weten te beperken. In een daartoe uitgewerkt plan zal door de RUD aan de eigenaren keuzes voor die beperkende maatregelen moeten worden voorgelegd.

Context
Algemeen
De RUD Utrecht is op 1 juli 2014 gestart als zelfstandig vormgegeven samenwerkingsverband van en voor elf gemeenten en de provincie Utrecht. Het betreft de gemeenten Amersfoort, Baarn, Bunschoten, Eemnes, Houten, Leusden, Lopik, Nieuwegein, Soest, Utrecht en Woudenberg. Het is een gemeenschappelijke regeling; er is dus sprake van een verlengd openbaar bestuur. De gemeenten en provincie zijn samen eigenaar van de RUD. Aan het ontstaan van de RUD ligt een wettelijke verplichting ten grondslag om de basistaken milieu bij omgevingsdiensten onder te brengen. De RUD voert voor deze deelnemers een groot aantal milieutaken uit.

Aanleiding
Op 2 juli 2021 heeft de RUD een brief gestuurd naar de gemeenteraad van Utrecht. In deze brief wordt de gemeenteraad in de gelegenheid gesteld om voor 27 augustus 2021 een zienswijze kenbaar te maken met betrekking tot de Eerste Bestuursrapportage 2021.

Juridische context
De grondslag voor het bieden van de gelegenheid aan de raad om een zienswijze in te dienen is artikel 59 van de Wet Gemeenschappelijke regelingen.

Beoogd effect
Het bestuur van de RUD neemt de zienswijze van de gemeente Utrecht mee bij het vaststellen van de Eerste Bestuursrapportage 2021.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening
Niet van toepassing.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico’s

Beslispunt	
1	Bijgevoegde reactiebrief aan de Regionale Uitvoeringsdienst Utrecht (RUD) vast te stellen, waarin een sluitende onderbouwing wordt gevraagd voor het te verwachten negatieve resultaat in 2021.
Argumenten	
1.1	De onttrekking aan de bestemmingsreserves is akkoord
	De onttrekking aan de bestemmingsreserves vindt plaats voor de doelen die daar in de Programmabegroting RUD Utrecht 2021 voor waren bestemd. De kosten voor het ontwikkelprogramma “Samen op Weg” zijn bestuurlijk afgestemd met de deelnemers in het Algemeen Bestuur.
1.2	Er wordt een negatief resultaat over 2021 verwacht vanwege coronamaatregelen
	Op basis van de berekeningen in de Eerste Bestuursrapportage 2021 wordt er voor 2021 vanwege de coronamaatregelen een negatief resultaat verwacht van €908.000,00.

	De achterstand in de productie van 2021 is in de eerste vier maanden opgelopen tot 17% van de geplande DVO werkzaamheden. Handhavingstaken zijn onder de coronamaatregelen minder efficiënt uit te voeren. Daarnaast is er een sterke daling in een groot deel van de vraaggestuurde producten en diensten (enkele voorbeelden zijn geluidsmetingen bij evenementen, vuurwerkshows en horecarondes). Ook voor de meer reguliere vergunningen en meldingen komen minder aanvragen binnen door de actuele ontwikkelingen rond het COVID-19 virus en de daarbij opgelegde overheidsmaatregelen. De RUD verwacht de achterstand terug te kunnen brengen tot 10%. Onvoldoende duidelijk is op welke wijze de RUD Utrecht dit negatieve resultaat verder zal weten te beperken. In een daartoe uitgewerkt plan zal door de RUD aan de eigenaren keuzes voor die beperkende maatregelen moeten voorgeleggen. Op basis daarvan kan dan ook een onderbouwd oordeel worden gegeven of de variabele bijdrage over 2021 omgezet moet worden in een vaste bijdrage.

Financiën
In de Eerste Bestuursrapportage over 2021 van de RUD wordt gereflecteerd op de uitvoering ten opzichte van de vastgestelde Kritische Prestatie Indicatoren (KPI's) en de Programmabegroting 2021 op totaalniveau. Daarnaast stelt de RUD middels deze bestuursrapportage een tweede begrotingswijziging voor. In de bestuursrapportage wordt gerapporteerd over de eerste vier maanden van 2021.

De tweede begrotingswijziging is als bijlage gevoegd bij deze rapportage en heeft voornamelijk betrekking op het verwerken van een toevoeging van extra aanvullende opdrachten met daaraan verwante extra kosten. Daarnaast zijn de kosten van het ontwikkelprogramma "Samen op Weg" voor 2021 opgenomen in deze begrotingswijziging. Het totale effect van de begrotingswijziging is een daling van het verwachte positieve resultaat van € 6.000 naar een negatief resultaat van € 4.000. Deze begrotingswijziging heeft geen gevolgen voor de gemeentelijke bijdrage.

Vervolg
Nadat dit raadsvoorstel in de raadscommissie is besproken wordt contact opgenomen met de RUD om de conceptreactie van de raad alvast mee te delen. Vanwege de onmogelijke reactietermijn is dit de beste mogelijkheid om nog enigszins in de buurt van die termijn te blijven. Door het college zal hier opnieuw aandacht voor worden gevraagd bij de RUD Utrecht.

Participatie
Er heeft geen participatie plaatsgevonden voor dit voorstel.

Communicatie
Er vindt geen andere communicatie plaats naast de verzending van de zienswijzebrief.

Niet-Referendabel
Dit raadsvoorstel is niet referendabel omdat het een raadsvoorstel betreft over stukken van een gemeenschappelijke regeling (artikel 3 lid 2 onder i van de verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht).

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
- Brief met zienwijze van de gemeenteraad;

Bijlagen informatief
- Begeleidende brief zienswijzemogelijkheid eerste bestuursrapportage 2021 RUD Utrecht;
- Ontwerp eerste bestuursrapportage RUD Utrecht 2021
-

Gemeenteraad
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/gemeenteraad

Gemeente Utrecht

VERSIE VOOR BESLUITVORMING

Dagelijks bestuur RUD Utrecht
T.a.v. de heer G. Spelt
Archimedeslaan 6
3584 BA UTRECHT

Behandeld door	J.C.M. van Rooijen	**Datum**	volgt
Doorkiesnummer	030 -286 4661	**Ons zaaknummer**	9134379
E-mail	j.van.rooijen@utrecht.nl	**Onderwerp**	Zienswijze ontwerp Programmabegroting 2022
Uw briefnummer	868997		
Uw zaakkenmerk	Z/21/700981	**Verzonden**	
Uw brief van	2 juli 2021	Bij antwoord datum, zaaknummer en onderwerp vermelden	

Geachte heer Spelt,

Dank voor het toezenden van de ontwerp Eerste Bestuursrapportage 2021 RUD Utrecht. Bij brief van 2 juli 2021 hebt u deze bestuursrapportage aan onze griffie gestuurd. In deze brief verzoekt u ons, op grond van artikel 59 van de Gemeenschappelijke Regeling, een eventuele zienswijze uiterlijk vrijdag 27 augustus 2021 in te dienen zodat het Algemeen Bestuur de Eerste Bestuursrapportage 2021 RUD Utrecht in haar vergadering van 30 september 2021 kan vaststellen.

Hieronder wordt onze zienswijze verwoord.

Wettelijke reactietermijn
Voordat wij op de inhoud ingaan verzoeken wij u thans dringend om uw rapportagestructuur zodanig aan te passen dat er een haalbare termijn ontstaat voor het geven van een zienswijze door onze gemeenteraad. Vanwege het zomerreces is het halen van de wettelijke reactietermijn thans onmogelijk. De gemeente Utrecht is graag bereid om mee te werken aan een oplossing van dit probleem waar we al een aantal jaren mee te maken hebben.

Inhoudelijk
Wij hebben geen reactie op de onttrekking aan de bestemmingsreserves. Deze reserves zet u in voor de daaraan gegeven doelen in de Programmabegroting 2021.
Voor wat betreft de onttrekking aan de bestemmingsreserve Omgevingswet verwijzen wij u nog wel naar onze eerdere zienswijze op de Programmabegroting 2022. We verzochten u daarin om voor 1 september 2021 aan te geven welk deel van de meerkosten voor de implementatie Omgevingswet uit deze reserve worden gedekt.

De kosten voor het jaar 2021 van het ontwikkelprogramma “Samen op Weg” zijn verwerkt in de tweede begrotingswijziging 2021. Deze kosten zijn in het Algemeen Bestuur bestuurlijk afgestemd.

Bovenstaande begrotingswijziging is opgesteld ten opzichte van de programmabegroting 2021 zoals vastgesteld op 27 maart 2020 door het Algemeen Bestuur. Deze begrotingswijziging is het gevolg van het besluit dat het Algemeen Bestuur heeft genomen op 1 oktober 2020 om de kentallen niet te verlagen voor het jaar 2021. Aangezien de RUD Utrecht in haar begroting 2021 geen rekening heeft gehouden met de COVID-19 pandemie was er in de begroting 2021 wel al rekening gehouden met een efficiencyresultaat waarvan de verwachting was dat deze gerealiseerd had kunnen worden

middels een verlaging van de kentallen. Nu dit niet mogelijk blijkt zal het reeds ingerekende efficiencyresultaat teruggedraaid moeten worden. Op totaalniveau was het ingerekende efficiencyresultaat in de begroting 2021 gelijk aan € 240.000. Onder de deelnemers zal dit worden verdeeld naar percentage eigenaarschap.

Wel willen wij graag reageren op uw vermelding van het negatieve resultaat in 2021. U heeft bij de 1e begrotingswijziging 2021 een reeds ingerekende efficiencyresultaat van 240.000 euro teruggedraaid. Een besparing door verlaging van de kengetallen in 2021 is door de corona-maatregelen niet haalbaar. Dit wordt in 2021 gecompenseerd door verhoging van de gemeentelijke bijdragen. Daarnaast blijkt dat op basis van de 1e bestuursrapportage er ook een productieverlies van 10% wordt verwacht vanwege de coronamaatregelen. Er moet door dit productieverlies rekening worden gehouden met een negatief resultaat van 908.000 euro. Een sluitende onderbouwing voor dit negatieve resultaat ontbreekt.

Wij zouden graag een analyse ontvangen van deze extra kosten en inzicht krijgen in de inspanningen die er worden geleverd om het productieverlies te beperken. Op basis hiervan kunnen wij ook een oordeel geven of de variabele bijdrage over 2021 omgezet moet worden in een vaste bijdrage. Voorts willen wij als mede-eigenaar de mogelijkheid krijgen om op basis van een uitgewerkt plan keuzes te maken in de diverse opties die er zijn om het negatieve resultaat beheersbaar te krijgen.

Wij verzoeken u ons deze analyse en inzichten voor eind september 2021 te doen toekomen

Hoogachtend,
Gemeenteraad van Utrecht,

de griffier,
Merel van Hall

de voorzitter,
Sharon A.M. Dijksma

Archimedeslaan 6
Postbus 85242
3508 AE Utrecht

Aan de deelnemers van de Regionale Uitvoeringsdienst Utrecht
T.a.v. de griffie

Datum	2 juli 2021	Contactpersoon	M. van Bockel
Zaakkenmerk	Z/21/700981	Telefoonnummer	06 52 54 81 54
Briefnummer	868997	E-mailadres	m.vanbockel@rudutrecht.nl
Uw nummer		Bijlage(n)	1
Onderwerp	Ontwerp Eerste Bestuursrapportage 2021 RUD Utrecht	Pagina	1

Geachte griffiers,

Op 2 juli jl. heeft het Algemeen Bestuur van de Regionale Uitvoeringsdienst Utrecht (RUD Utrecht) de ontwerp Eerste Bestuursrapportage 2021 vastgesteld voor zienswijze. Als deelnemer van de RUD Utrecht krijgt u hierbij op grond van artikel 59 van de Wet Gemeenschappelijke regeling deze ontwerp Eerste Bestuursrapportage 2021 aangeboden en kunt u uw zienswijze, bijvoorbeeld ten aanzien van de onttrekkingen aan de bestemmingsreserves "VTH Zaaksysteem" en "Omgevingswet", binnen de wettelijke termijn van acht weken aan ons kenbaar maken. U treft de ontwerp Eerste Bestuursrapportage 2021 als bijlage aan.

Gezien de wettelijke termijn, ontvangen wij uw zienswijze graag uiterlijk vrijdag 27 augustus 2021, waarna de ontwerp Eerste Bestuursrapportage 2021, gelezen uw zienswijze, ter vaststelling wordt behandeld in de vergadering van het Algemeen Bestuur van de RUD Utrecht van 30 september 2021.

Aandachtspunt
Wij willen u er op attenderen dat u, conform de reguliere procedures rondom bekendmakingen, de bijgesloten ontwerp Eerste Bestuursrapportage 2021 voor een ieder ter inzage dient te leggen en, eventueel tegen betaling van de kosten, algemeen verkrijgbaar dient te stellen voor zover daarom wordt gevraagd. Dat deze mogelijkheid bestaat dient u kenbaar te maken door middel van een openbare kennisgeving.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zie met belangstelling uw zienswijze tegemoet.

Met vriendelijke groet,
namens het Dagelijks Bestuur RUD Utrecht

G. Spelt (Gerrit)
voorzitter

H. Jungen (Hugo)
secretaris

Ontwerp Eerste Bestuursrapportage 2021

t.b.v. vergadering Algemeen Bestuur d.d. 2 juli 2021





RUD Utrecht
Postbus 85242
3508 AE Utrecht

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3

2. Samenvatting 5
   2.1 Programma's en productie 5
   2.2 Financiën 6

3. Programma's 7
   3.1 Algemeen 7
   3.2 Handhaving 10
   3.3 Vergunningverlening 11
   3.4 Bedrijfsvoering 12

4. Financiën 18
   4.1 Financiële positie per 30 april 2020 18
   4.2 Toelichting op de financiële positie per 30 april 2020 19
   4.3 Overzicht van baten en lasten per 30 april 2021 (programma niveau) 20
   4.4 Toelichting op het overzicht van baten en lasten (programma niveau) 22
   4.5 Overzicht van baten en lasten per 30 april 2021 (kosten niveau) 25
   4.6 Toelichting op het overzicht van baten en lasten (kosten niveau) 26

5. Voorgestelde tweede begrotingswijziging 2021 29

Bijlage 1 Tweede begrotingswijziging 2021 31
Bijlage 2 Meerjarig financieel perspectief 32
Bijlage 3 Bijdrage per deelnemer 34

1. Inleiding

Voor u ligt de eerste Bestuursrapportage over 2021 van de Regionale Uitvoeringsdienst (RUD) Utrecht. In deze Bestuursrapportage reflecteren wij op onze uitvoering ten opzichte van de vastgestelde Kritische Prestatie Indicatoren (KPI's) en de Programmabegroting 2021 op totaalniveau. Daarnaast stellen we middels deze Bestuursrapportage een tweede begrotingswijziging voor. In deze Bestuursrapportage rapporteren wij over de eerste vier maanden van 2021.

De RUD Utrecht is op 1 juli 2014 gestart als zelfstandig vormgegeven samenwerkingsverband van en voor elf gemeenten en de provincie Utrecht. Het betreft de gemeenten Amersfoort, Baarn, Bunschoten, Eemnes, Houten, Leusden, Lopik, Nieuwegein, Soest, Utrecht en Woudenberg. Het is een gemeenschappelijke regeling; er is dus sprake van een verlengd openbaar bestuur. De gemeenten en provincie zijn samen eigenaar van de RUD Utrecht.

Financieringsmethodiek
Ruim drie jaar geleden is de RUD Utrecht overgegaan op een hybride financieringssystematiek (variabele en vaste bijdrage). Dit had een grote impact op de interne processen en systemen en de samenstelling van de verschillende rapportages voor zowel intern als extern gebruik. Daarnaast heeft deze financieringssystematiek ook consequenties gehad voor alle medewerkers. Een juiste en tijdige urenregistratie is binnen de huidige systematiek van groot belang. Inmiddels is de financiële en administratieve basis die ten grondslag ligt aan deze systematiek volledig uitgekristalliseerd. In 2020 is de financieringssystematiek geëvalueerd en zijn enkele verbeteringen gedefinieerd die in het jaar 2022 zullen worden doorgevoerd.

Traject Samen op Weg
De RUD Utrecht heeft de jaren 2019 en 2020 gebruikt om de richting van de doorontwikkeling gezamenlijk met de deelnemers te verkennen en hieruit een gezamenlijke koers te bepalen (traject Kleur bekennen). Inmiddels is de richting van doorontwikkeling gekozen en bestaat er een gezamenlijke visie onder de deelnemers. De hiermee gepaard gaande ontwikkelopgave is momenteel handen en voeten aan het krijgen middels het traject Samen op Weg. Dit traject is in de tweede helft van 2020 gestart en is een samenwerking van de RUD Utrecht met haar regievoerders en bestuurders onder begeleiding van Bureau Berenschot. Traject Samen op Weg kent een overkoepelend programma met vier onderliggende sporen:

Spoor 1: Omgevingswet en Technisch Adviserende Uitvoeringsdienst (TAU) competenties
Spoor 2: TAU-technisch advies (Plustaken)
Spoor 3: Harmonisatie van het uitvoeringsbeleid
Spoor 4: Governance

Voor elk spoor zijn zowel ambtelijke als bestuurlijke trekkers benoemd. Onder begeleiding van Bureau Berenschot is begin 2021 een overkoepelend programmaplan opgesteld welke door het Algemeen Bestuur is vastgesteld. Momenteel wordt dit programmaplan in uitvoering gebracht. De kosten van het programma zijn opgenomen in de begrotingswijziging behorende bij deze Bestuursrapportage.

Omgevingswet en bodemtaken
Daarnaast bereidt de RUD zich in 2021 voor op de invoering van de Omgevingswet. De invoering van de Omgevingswet is momenteel uitgesteld naar 1 juli 2022. De voorbereiding op de invoering van de Omgevingswet brengt kosten met zich mee. Deze kosten zullen worden gedekt uit de reserve die is gevormd bij de jaarrekening 2020. Door het verdere uitstel van de invoering van de Omgevingswet zal opnieuw gekeken moeten worden naar de planning en fasering van het implementatieprogramma en de hiermee gepaard gaande kosten.

De invoering van de Omgevingswet zorgt er ook voor dat het bevoegde gezag inzake de meeste taken op het gebied van bodem zullen gaan verschuiven van de provincie naar de gemeenten. De bodemtaken worden sinds 2014 conform de WBB in mandaat uitgevoerd door de RUD namens de Provincie Utrecht. Dit bevoegd gezag verschuift onder de Omgevingswet naar de 26 Utrechtse gemeenten die nu geen bevoegd gezag zijn. Het ODRU-deel van deze gemeenten legt dit werk neer bij de ODRU. Voor DB/AB is de impact in kaart gebracht en zijn gesprekken gevoerd met alle opdrachtgevers van de RUD ten aanzien van de gewenste inzet vanuit de RUD op Bodem.

De huidige inschatting van de frictie die zal gaan ontstaan als gevolg van deze verschuiving bedraagt circa 4,3 fte (peiljaar 2025) op basis van de toegezegde basis– en plustaken. Hierin is de RUD Utrecht nog wel sterk afhankelijk van hoeveel bodemtaken de deelnemende gemeenten zullen gaan afnemen. Op haar beurt laten onze deelnemers dit mede afhangen van de apparaatskosten die het Rijk ter beschikking zal gaan stellen hiervoor. Daarnaast kan de frictie positief beïnvloed worden door een nog te ontwikkelen samenwerkingsarrangement met de ODRU en door ontwikkeling van nieuwe producten binnen het thema Bodem & Ondergrond. Ook de hier boven genoemde ingangsdatum van de Omgevingswet is uiteraard nog van invloed.

Corona en productiviteit

In het Algemeen Bestuur van 11 februari is reeds gesproken over de mogelijke financiële gevolgen van de coronacrisis in het jaar 2021. Aan de hand van de cijfers van deze Bestuursrapportage zien we duidelijk dat het effect van deze crisis momenteel groter is dan in het voorgaande jaar. Ter vergelijking: 2020 was een jaar waarin in de laatste tien maanden de gevolgen van de coronamaatregelen merkbaar waren in de productiviteit en dit heeft dan ook voor het grootste deel de achterstand van 9% op de DVO-afspraken verklaard. In 2021 zal een groter effect worden verwacht van de coronacrisis. De huidig geldende maatregelen zijn al van kracht vanaf het begin van 2021 en zijn tevens de zwaarst geldende maatregelen tot nu toe. De achterstand in de productie van 2021 is momenteel opgelopen tot 17% van de geplande DVO werkzaamheden. Handhavingstaken zijn onder de coronamaatregelen minder efficiënt uit te voeren. Daarnaast zien wij een sterke daling in een groot deel van de vraaggestuurde producten en diensten (enkele voorbeelden zijn geluidsmetingen bij evenementen, vuurwerkshows en horecarondes). Ook voor de meer reguliere vergunningen en meldingen zien wij minder aanvragen binnenkomen door de actuele ontwikkelingen van het COVID-19 virus en de daarbij opgelegde overheidsmaatregelen. Wanneer 10% van de productie op de DVO niet gehaald wordt zullen de opbrengsten met € 904.000 achterblijven. Dit zou leiden tot een een negatief resultaat van € 908.000. Dit is meer dan het eigen vermogen van de RUD Utrecht. In deze bestuursrapportage is nog uitgegaan van volledige realisatie. Gedurende de komende maanden en voor de tweede bestuursrapportage zal aan het Algemeen Bestuur een voorstel worden gedaan op welke wijze met deze achterstand kan worden omgegaan. Eén van de scenario's zal zijn conform voorgaand jaar eenmalig de variabele bijdrage omzetten in een vaste.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de samenvatting van deze Bestuursrapportage opgenomen. In hoofdstuk 3 is de voortgang op de diverse programma's met bijbehorende KPI's beschreven. In hoofdstuk 4 zal de financiële positie worden toegelicht met de prognose voor het gehele jaar. In hoofdstuk 5 wordt dan afgesloten met de voorgestelde tweede begrotingswijziging 2021. In de bijlagen is daarnaast de tweede begrotingswijziging 2021 en het meerjarig financieel perspectief toegevoegd.

2. Samenvatting

Binnen de planning- en controlcyclus van de RUD Utrecht zijn er een tweetal momenten per jaar waarop wordt gereflecteerd op de financiën en de voortgang van de productie op totaalniveau. Op deze twee momenten (de Bestuursrapportages), waarvan dit de eerste is voor 2021, doet de RUD Utrecht verslag van de financiële voortgang, waarbij indien gewenst begrotingswijzigingen worden voorgesteld. Daarnaast wordt verslag gedaan over de voortgang van de productie op totaalniveau. De verantwoording van de voortgang van de productie naar individuele deelnemers wordt driemaal per jaar gedaan middels een rapportage per deelnemer afzonderlijk. In deze Bestuursrapportage gaat het over de voortgang op totaalniveau ten opzichte van de KPI's, dit kan voor individuele opdrachtgevers afwijken.

2.1 Programma's en productie

De productie van de RUD Utrecht is voor wat betreft de DVO's ruim (17%) lager dan begroot. De oorzaak hiervan is het huidige COVID-19 virus en dan met name de beperkende maatregelen die genomen zijn door de rijksoverheid om verdere verspreiding van het virus te voorkomen. Voorbeelden zijn dat we zo veel als mogelijk vanuit huis werken en te allen tijde 1,5 meter afstand tot elkaar houden. De RUD Utrecht heeft zich zo goed als mogelijk aan deze maatregelen aangepast en een groot gedeelte van onze werkzaamheden voor deelnemers kunnen nog worden uitgevoerd. Er zijn echter ook werkzaamheden die niet meer (goed en efficiënt) uit te voeren zijn onder de geldende maatregelen. Daarnaast merken we ook dat er minder vraaggestuurde opdrachten op ons af komen als gevolg van de maatregelen. Het gevolg hiervan is dat de verwachting is dat een gedeelte van de in de DVO's afgesproken afname van producten en diensten, waarop de variabele bijdrage is gebaseerd, niet gevraagd gaat worden en daarmee ook niet kunnen worden gerealiseerd in 2021. We proberen uiteraard voor producten en diensten waar we wel uitvoering aan kunnen geven de achterstand zoveel mogelijk te minimaliseren. Maar we moeten ook realistisch zijn; we verwachten dit jaar wel af te sluiten met een grotere achterstand dan in 2020 (9%). De huidig geldende maatregelen zijn zwaarder en dan de maatregelen in 2020.

De verwachting is tevens dat de huidige hoeveelheid aan afgesloten aanvullende opdrachten (€ 1.047.000) door de coronacrisis niet (veel) verder zal gaan toenemen dit jaar. Het gaat hierbij om activiteiten die ondanks de geldende maatregelen uitgevoerd kunnen worden, aangezien er bij het afsluiten van deze opdrachten rekening mee is gehouden. Voor het grootste deel is dit werk aan projecten, activiteiten die dus niet in de DVO/PDC voorkomen. Deze extra aanvullende opdrachten en projecten zijn in de prognose voor het gehele jaar 2021 meegenomen en zullen via de tweede begrotingswijziging worden verwerkt in de begroting 2021.

De RUD Utrecht probeert zo goed als mogelijk bij te sturen en wendbaar te zijn en blijven in deze onzekere tijden. De grootste onzekerheden waar we momenteel mee te maken hebben, zoals reeds in de inleiding vermeld, is het verdere uitstel van de invoeringsdatum van de Omgevingswet, de verschuiving van bodemtaken en de geldende maatregelen rondom de coronacrisis met het gepaard gaande productieverlies.

De bij de Programmabegroting 2021 vastgestelde KPI's worden in de regel wel behaald, er zijn echter wel enkele aandachtspunten:

- Uit een inventarisatie die in 2019 heeft plaatsgevonden blijkt dat we momenteel aan de vernieuwde kwaliteitscriteria 2.2 voldoen. Voor de specialistische deskundigheidsgebieden is het gezien de omvang van onze organisatie van belang dat we blijven samenwerken met collega omgevingsdiensten dan wel inhuren op specialistische deskundigheidsgebieden waarvoor wij geen vast personeel hebben. Aangezien er de komende jaren ook collega's met veel kennis met pensioen zullen gaan is kennisborging en kennisoverdracht een belangrijk aandachtspunt waar de RUD Utrecht aan werkt.
- Zoals hierboven beschreven is door de coronacrisis het behalen van onze uitvoeringsplannen binnen de geldende marges momenteel een aandachtspunt (en soms ook gewoon niet mogelijk).
- We zien een lichte daling in de beoordelingen over de RUD van bewoners en ondernemers. Gedeeltelijk is dit te verklaren door welk type ondernemers en omwonenden reageert op de enquête en tevens dat het inwilligen van de wens van de omwonenden en ondernemers niet altijd haalbaar is vanuit de wet- en regelgeving. Desalniettemin blijft de tevredenheid van omwonenden en ondernemers een aandachtspunt.
- Sturen op een gezonde organisatie met gezonde mensen is een continu proces. Het verzuimpercentage van de RUD Utrecht schommelt rond de 3%. Een goede score, maar het blijft een continu aandachtpunt om dit percentage zoveel mogelijk onder de 5% te houden in deze toch ook voor personeel bijzondere tijden.

2.2 Financiën

Zoals eerder gemeld kunnen we door de coronacrisis minder werk leveren dan begroot. In de eerste bestuursvergadering van 2021 is dit risico al reeds besproken. Daarnaast worden er dit jaar veel aanvullende kosten gemaakt om de RUD voor te bereiden op de Omgevingswet. Onderdeel hiervan is de aanbesteding van een nieuw VTH-zaaksysteem dat de RUD Utrecht nodig heeft om onder het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO) te kunnen functioneren. In het gerealiseerde resultaat tot eind april zien we dat er een tekort is ontstaan van € 70.000. De voornaamste reden hiervoor is de achterblijvende DVO-inkomsten als gevolg van de beperkende maatregelen rondom de coronacrisis. De huidige achterstand op de begroting is hierdoor opgelopen tot 17%. Het gerealiseerde verlies over de eerste vier maanden van 2021 van € 70.000 geeft echter nog een vertekend beeld ten opzichte van de verwachting per jaareinde. Veel van de kosten met betrekking tot de voorbereiding van de RUD Utrecht op de Omgevingswet en de investeringen en kosten samenhangend met het nieuwe VTH-zaaksysteem zullen pas in de tweede helft van 2021 worden gemaakt. Bij volledige realisatie van de uitvoeringsplannen verwachten we een exploitatietekort van € 4.000. Bij een achterstand van 10% verwachten we een exploitatietekort van € 908.000, wat momenteel een realistischer scenario is. De tijdsdruk en de omvang van de benodigde werkzaamheden om ervoor te zorgen dat de RUD Utrecht goed is voorbereid voor de invoering van de Omgevingswet zorgen ervoor dat er weinig besparingsmogelijkheden zijn in 2021.

In deze Bestuursrapportage wordt een voorstel gedaan voor de tweede begrotingswijziging 2021. Deze begrotingswijziging heeft voornamelijk betrekking op het verwerken van een toevoeging van extra aanvullende opdrachten met daaraan verwante extra kosten. Het totale effect van de begrotingswijziging is een daling van het verwachte positieve resultaat van € 6.000 naar een negatief resultaat van € 4.000. Overigens moet hierbij opgemerkt worden dat rekening is gehouden met alle, op het moment van schrijven, inzichtelijke risico's.

3. Programma's

In dit hoofdstuk rapporteren we op de indicatoren zoals vastgesteld in de Programmabegroting 2021. De rapportage heeft betrekking op de realisatie tot en met april 2021. Voor een snel inzicht in de status gebruiken wij de volgende kleuren:

	Uitvoering verloopt zonder problemen
	Uitvoering vraagt extra aandacht
	Uitvoering stuit op problemen
	Geen gegevens beschikbaar

In de rechterkolom geven we een korte toelichting op de status.

3.1 Algemeen

Naast de taken die de RUD Utrecht uitvoert per opdrachtgever zijn er een aantal gemeenschappelijke (basis-)taken en producten die voor alle opdrachtgevers worden uitgevoerd. In de afgesloten DVO's tot en met 2021 zijn de gemeenschappelijke taken crisisorganisatie en consignatie milieuklachten opgenomen.

De komende jaren verwachten wij een toename van het aantal taken waarvan het effectiever en efficiënter is om deze gemeenschappelijk uit te voeren. Hierbij kan onder andere worden gedacht aan het opstellen van een gemeenschappelijk uitvoeringsprogramma als gevolg van de wet Bor, asbest en indirecte lozingen. In 2020 zijn we gestart met de voorbereidingen voor de overdracht van de bodemtaken van de provincie naar de gemeenten bij het ingaan van de Omgevingswet. Momenteel werken we hier verder aan. Daarnaast zal in 2021 samen met de opdrachtgevers en bureau Berenschot verder worden gewerkt aan een concretisering van de gewenste uitwerking van de ontwikkelrichting middels het traject Samen op Weg.

<u>Efficiencyvoordeel vanaf 2021</u>
In de AB vergadering van 1 oktober 2020 is de evaluatie van de kentallen gepresenteerd en middels de PDC voor 2021 vastgesteld. Daarin is afgesproken om voor 2021 geen kentallen aan te passen (buiten de kentallen voor de asbestproducten). Door de huidige coronamaatregelen is het niet mogelijk om een efficiencyresultaat te behalen en de kentallen te verlagen. In de begroting 2021 was reeds rekening gehouden met een efficiencyresultaat van € 240.000. Deze besparing is daarom reeds bij de eerste begrotingswijziging 2021 (behorende bij de tweede Bestuursrapportage 2020) teruggedraaid.

Indicatoren

De indicatoren waar we in 2021 over rapporteren zijn vastgesteld in de Programmabegroting 2021. Deze indicatoren zijn onderverdeeld in drie categorieën: 'Interne Processen en kwaliteit van het werk', 'Afnemers' en 'Financieel en HR'. In de tabellen hieronder geven we ze per categorie weer.

Interne Processen en kwaliteit van het werk

Wat	Indicator	Status	Toelichting
Handhavingsbeschikkingen en vergunningen voldoen aan inhoudelijke en juridische kwaliteit	Sturing op: We streven ernaar om bij handhavingsbeschikkingen geen inhoudelijke en/of juridische gebreken te hebben. Meting van: Dit blijkt uit het feit dat bij bezwaar- en beroepsprocedures in tenminste 80% van de gevallen geen inhoudelijke en/of juridische gebreken aan de beschikking worden geconstateerd.		Bij alle behandelde zaken (gegrond en ongegrond) was sprake van een juridisch correcte behandeling van het bezwaar, (hoger) beroep en/of verzoek om voorlopige voorziening. Er was geen sprake van procedurele fouten tijdens bezwaar/beroep/hoger beroep. Ook voldeden de betrokken handhavingsbeschikkingen en vergunningen bijna allemaal aan inhoudelijke en juridische kwaliteit. Van de 17 in 2021 gesloten juridische zaken zijn er 7 gegrond, 1 deels gegrond, 3 ongegrond, 4 ingetrokken en 2 verzoeken om voorlopige voorziening zijn afgewezen. Het betreffen 9 bezwaarprocedures, 2 voorlopige voorziening en 6 beroepszaken. De zaken die (deels) gegrond waren, op één na, waren allen bezwaarzaken. Momenteel halen we het streefpercentage van 80% aangezien er bij 3 van de 17 gebreken zijn geconstateerd komen we uit op 82%.
Voldoen aan kwaliteitscriteria 2.2	Sturing op: Het professionaliseren van onze toezichthouders zorgt naast een kwaliteitsverbetering ook voor een hogere betrouwbaarheid. Meting van: Voor alle activiteiten voldoen we voor 100% aan de kwaliteitscriteria 2.2		Medio 2019 zijn de kwaliteitscriteria voor de kritieke massa na een update opnieuw vastgesteld (kwaliteitscriteria 2.2). De RUD heeft daarop aan de hand van een kennismatrix een inventarisatie gedaan. Momenteel voldoen we voor de generieke onderdelen nog steeds aan de criteria. Op de specialistische deskundigheidsgebieden voldoen we niet individueel maar wel door de samenwerking met collega omgevingsdiensten. Aan de hand van de hier boven genoemde inventarisatie is een Plan van Aanpak opgesteld waarin aandacht wordt besteed aan de kritieke onderdelen. Voor de toekomst blijft het belangrijk om voldoende gekwalificeerde medewerkers te werven en/of op te leiden omdat de markt op dit moment erg moeilijk is. Belangrijk aandachtpunt is dat een aantal medewerkers de komende jaren hun pensioengerechtigde leeftijd bereiken en opvolging van kennis geborgd dient te worden. De RUD Utrecht is bezig met een plan van aanpak hieromtrent.

Afnemers

Wat	Indicator	Status	Toelichting
Beoordeling door inwoners en ondernemers	Sturing op: We streven naar tevreden ondernemers en inwoners bij de uitvoering van ons werk. Meting van: Minimaal 70% van de inwoners en ondernemers geven bij reactie op het klantentevredenheidsonderzoek (KTO) aan tevreden (een ruim voldoende) te zijn over de dienstverlening van de RUD Utrecht.		De RUD voert op bijna dagelijkse basis klanttevredenheidsonderzoek uit onder haar klanten. Dit gebeurd digitaal naar aanleiding van bijvoorbeeld een controlebezoek of een afgegeven vergunning. Medio juni 2020 is ook de klachtenprocedure mee uitgevraagd. Men kan dan in sterren aangeven wat ze van de dienstverlening vonden en wat er goed ging of wat beter kan. Daarnaast kan worden aangeven of klanten gebeld willen worden voor een nadere toelichting. De respons op de uitgestuurde enquêtes ligt rond de 24%. In de respons tot nu toe scoort de RUD gemiddeld drie sterren met een gemiddeld eindcijfer van een 6. Dit is lager dan in de vorige rapportage; toen scoorde de RUD nog een 7. De lagere score is te verklaren door het feit dat bij de uitvraag van de klachten, bewoners meer geneigd zijn om de enquête in te vullen en ook meer gebeld willen worden voor een nadere toelichting. Uit de toelichting blijkt dan dat de behandeling door de medewerkers van de RUD wel goed scoort maar dat ze eigenlijk willen dat de veroorzaker wordt aangepakt wat niet altijd mogelijk is. Er wordt gewerkt aan rapportages waarin een uitsplitsing wordt gemaakt tussen klachten en overige diensten die de RUD levert, waardoor er gerichter gekeken kan worden waar de RUD de dienstverlening kan verbeteren.
Beoordeling door opdrachtgevers	Sturing op: We streven naar tevreden opdrachtgevers. Meting van: De individuele opdrachtgever geeft de RUD Utrecht minimaal het gemiddelde rapportcijfer 6 op de gescoorde onderdelen: de rapportages, kwaliteit en resultaten productie en de communicatie.		Gedurende 2021 zullen we opnieuw een uitvraag doen bij alle opdrachtgevers over hun tevredenheid met de dienstverlening van de RUD Utrecht. De RUD Utrecht merkt dat de gezamenlijke visie die is ontstaan door het traject Kleur Bekennen een positieve invloed heeft gehad op de samenwerking tussen de RUD Utrecht en haar deelnemers. Deze positieve invloed is duidelijk te merken aan het lopende traject Samen op Weg waar we gezamenlijk handen en voeten geven aan de gekozen ontwikkelrichting. In de volgende Bestuursrapportage zullen we rapporteren over de uitgevraagde tevredenheidsscores van onze deelnemers.

Financieel en HRM

Wat	Indicator	Status	Toelichting
Uitvoeren jaarprogramma's 2020 van de partners conform de DVO's	Sturing op: Het realiseren van de DVO's Meting van: De DVO's worden binnen de range van 90% - 110% gerealiseerd in geld.		Als gevolg van de coronacrisis zien we dat er werkzaamheden zijn die onuitvoerbaar zijn en mogelijk blijven dan wel die niet op de normale efficiënte manier kunnen worden uitgevoerd. Op basis van de huidige inschattingen en prognoses verwachten we ongeveer 90% van de productie te kunnen gaan realiseren. Dit is helemaal aan de onderkant van de range. Bepalend voor het behalen van 90% zal zijn of de maatregelen snel genoeg worden afgebouwd en de vraaggestuurde producten voldoende op gang komen.

Wat	Indicator	Status	Toelichting
Ziekteverzuim	Sturing op: Een gezonde organisatie met gezonde medewerkers. Meting van: Het ziektepercentage ligt niet hoger dan 5%.		Sturing op een gezonde organisatie met gezonde medewerkers is een continu proces. De RUD Utrecht zet in op duurzame inzetbaarheid, een goed Arbobeleid, verzuimpreventie en verzuimbegeleiding door de inzet van o.a. de volgende instrumenten: opleiding en ontwikkeling, inzet op talenten, het generatiepact en het Young Professionals-traject, MTO en PMO. Ook investeert de RUD ten behoeve van verzuimpreventie en -begeleiding in een ruime inzet van de bedrijfsarts, casemanager, bedrijfsmaatschappelijk werk en een coach. Het ziekteverzuimpercentage is in het eerste kwartaal van 2021 nog iets verder gedaald en nog steeds lager dan de norm van 5%. Momenteel is er sprake van 3.36% ziekteverzuim en een meldingsfrequentie van 0.77.

3.2 Handhaving

Het programma Handhaving wordt ingezet om adequaat toezicht te houden bij bedrijven, op locaties, in de afvalstofketen en in het vrije veld, op onder meer:
- de WABO-vergunningen bij milieu-inrichtingen;
- het Activiteitenbesluit milieubeheer en de Wet milieubeheer;
- de Wet bodembescherming en het Besluit bodemkwaliteit;
- de Wet hygiëne en veiligheid badinrichtingen en zwemgelegenheden;
- het Vuurwerkbesluit;
- de Ontgrondingenwet;
- de Waterwet;
- de Wet natuurbescherming;
- de Luchtvaartwet;
- de Provinciale milieuverordening; en
- de Provinciale landschapsverordening.

Hierbij worden de beleidsregels van het bevoegde gezag gevolgd. Waar nodig wordt, afhankelijk van het verleende mandaat, een sanctie opgelegd of voorbereid. Met de milieuklachtentelefoon wordt 24-uurs bereikbaarheid voor klachten en calamiteiten gerealiseerd. De werkprocessen worden uitgevoerd conform de kwaliteitseisen van de partners en het Dossier Afspraken en Protocollen (DAP), onderdeel van de Dienstverleningsovereenkomsten (DVO's) met de deelnemende partijen. Naast toezicht en handhaving adviseren wij individuele opdrachtgevers, afhankelijk van de gemaakte afspraken, op het gebied van specialistische milieuonderwerpen, informatie gestuurde handhaving, uitvoeringsbeleid en nieuwe ontwikkelingen zoals de Omgevingswet en de vierde tranche activiteitenbesluit.

Wat mag het kosten?

De onderstaande tabel geeft de verwachte uitputting van het beschikbare budget weer voor het programma Handhaving. Voor een nadere analyse wordt verwezen naar hoofdstuk 4. Financiën.

	Realisatie t/m 30 april 2021	Begroting t/m 30 april 2021	Prognose t/m 31 december 2021	Begroting t/m 31 december 2021	2e begrotingswijziging 2021	Begroting 2021 na wijziging
Baten	1.711.000	1.739.000	5.951.000	5.217.000	734.000	5.951.000
Lasten	1.787.000	1.748.000	6.136.000	5.246.000	890.000	6.136.000
Saldo	-76.000	-9.000	-185.000	-29.000	-156.000	-185.000

3.3 Vergunningverlening

Het programma Vergunningverlening wordt ingezet om adequate vergunningverlening en afhandeling van meldingen bij bedrijven en locaties uit te voeren. Het gaat daarbij om:
- WABO-vergunningen bij milieu-inrichtingen;
- meldingen in het kader van het Activiteitenbesluit;
- beschikkingen in het kader van de Wet bodembescherming;
- vergunningen en meldingen van het Vuurwerkbesluit;
- de Ontgrondingenwet;
- de Waterwet; en
- de Luchtvaartwet.

Hierbij worden de beleidsregels van het bevoegde gezag gevolgd. Afhankelijk van het verleende mandaat stellen wij hiervoor adviezen op of geven we de beschikkingen af (binnen het mandaat). Vergunningaanvragen moeten binnen wettelijke termijnen worden afgehandeld en meldingen moeten beoordeeld worden op juistheid en volledigheid. Beide procedures moeten geïntegreerd worden behandeld in het kader van de WABO, waarbij er aansluiting moet zijn met de gemeentelijke loketten. De werkprocessen worden uitgevoerd conform de kwaliteitseisen van de partners en het Dossier Afspraken en Protocollen (DAP), onderdeel van de DVO's met de deelnemende partijen. Naast het verrichten van vergunningverlening adviseren wij individuele opdrachtgevers, afhankelijk van de gemaakte afspraken, op het gebied van externe veiligheid, milieuzaken in bestemmingsplannen, specialistische milieuonderwerpen, uitvoeringsbeleid en nieuwe ontwikkelingen zoals de Omgevingswet en de vierde tranche activiteitenbesluit.

Wat mag het kosten?

De onderstaande tabel geeft de verwachte uitputting van het beschikbare budget weer voor het programma Vergunningverlening. Voor een nadere analyse wordt verwezen naar hoofdstuk 4. Financiën.

	Realisatie t/m 30 april 2021	Begroting t/m 30 april 2021	Prognose t/m 31 december 2021	Begroting t/m 31 december 2021	2e begrotingswijziging 2021	Begroting 2021 na wijziging
Baten	1.833.000	1.805.000	6.178.000	5.416.000	762.000	6.178.000
Lasten	1.922.000	1.794.000	6.361.000	5.381.000	980.000	6.361.000
Saldo	-89.000	11.000	-183.000	35.000	-218.000	-183.000

3.4 Bedrijfsvoering

Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen?

Inleiding
De RUD Utrecht bestaat uit een viertal teams, die weer onderverdeeld zijn in diverse clusters. De primaire teams betreffen 'handhaving en Vergunningverlening Bedrijven', 'Handhaving en Vergunningverlening bodem' en 'Water Natuur en landschap'. Het vierde team betreft Bedrijfsvoering. Het team Bedrijfsvoering levert ondersteuning op het vlak van personeel, informatie, organisatie, financiën, automatisering, communicatie en huisvesting/facilitaire zaken. In dit hoofdstuk zullen wij op hoofdlijnen rapporteren over de belangrijkste onderdelen zoals deze zijn opgenomen in de Programmabegroting 2021 en de Begrotingswijzigingen 2021.

Outputfinanciering en het verbeteren van de efficiency
Sinds 2018 wordt voor een aanzienlijk deel op basis van output afgerekend tussen de RUD Utrecht en haar opdrachtgevers.

Conform afspraak is eind 2020 de evaluatie outputfinanciering uitgevoerd. Over het algemeen zijn alle deelnemers tevreden met het feit dat er een systematiek van outputfinanciering is, waardoor wordt afgerekend op basis van werkelijk gerealiseerde productie. Bij de evaluatie zijn een zevental adviezen voorgesteld die door het Algemeen Bestuur zijn overgenomen. Het uiteindelijke resultaat van het overnemen van deze adviezen is dat we werken aan een 'simpelere' (minder producten en diensten) methodiek, die flexibeler is en waarbij we de perverse prikkel reduceren met als gevolg minder aanvullende opdrachten en meer DVO werkzaamheden. Deze wijzigingen zullen per 2022 worden doorgevoerd.

Door de pandemie die COVID-19 heeft veroorzaakt is in 2020 in principe eenmalig afgeweken van de financieringsstructuur en is de variabele bijdrage omgezet in een vaste. Jammer genoeg zijn de COVID-19 maatregelen in de eerste vier maanden van 2021 ook nog steeds van kracht en zijn het zelfs de zwaarste maatregelen tot op heden gebleken. Vanaf mei 2021 lijken er versoepelingen aanstaande. Dit heeft echter wel tot gevolg dat in ieder geval over het eerste halfjaar de uitvoering van de werkzaamheden negatief zijn beïnvloed door deze maatregelen. Voor sommige werkzaamheden doordat ze niet zo efficiënt of effectief kunnen worden uitgevoerd voor andere werkzaamheden omdat de vraag niet binnenkomt (denk aan nieuwe vergunningen, maar ook geluidscontroles bij evenementen, controles bij vuurwerkshows enz.)

Derhalve is afgesproken dat gedurende de zomermaanden de balans wordt opgemaakt over de effecten die deze maatregelen hebben op de voortgang en dus variabele opbrengsten van de RUD Utrecht en zal een voorstel voor het Algemeen Bestuur worden voorbereid op welke wijze hiermee om te gaan.

De RUD Utrecht zal ook in 2021 weer driemaal tussentijds verantwoorden aan zijn deelnemers over voortgang van de werkzaamheden bij de betreffende deelnemer. De eerste tussentijdse verantwoording staat binnenkort gepland. Voor 2021 staat met het oog op de Omgevingswet, die vanaf 1 juli 2022 van kracht moet worden, de evaluatie van de tussentijdse rapportages gepland. Door het uitstel van de Omgevingswet van 1 januari 2022 naar 1 juli 2022 zal nog specifiek naar deze planning worden gekeken.

De digitale overheid
De Omgevingswet (wederom uitgesteld naar 1 juli 2022) gaat grote gevolgen hebben voor overheden, aangezien het een andere kijk geeft op informatievoorziening. Ketenpartnerschap, het proactief digitaal beschikbaar stellen van informatie en het delen van databases zijn belangrijk en daar zijn landelijke afspraken en methodieken voor gemaakt in de vorm van het digitaal stelsel. Voor de RUD Utrecht is het noodzakelijk goed aangehaakt te zijn en op tijd maatregelen te nemen. Het traject Informatievoorziening op Orde moet ervoor zorgen dat de organisatie hier technisch klaar voor is.

De RUD Utrecht heeft reeds in 2020 de technische koppeling met het DSO tot stand gebracht en verwacht op dit gebied dus ook klaar te zijn voor de invoering van de Omgevingswet.

Informatievoorziening (ICT)
Binnen de RUD Utrecht is eind 2017 extra aandacht ontstaan voor ICT en Informatievoorziening (IV). Dit heeft in 2018 geleid tot de uitvoering van het project Basis op Orde, waarbij in 2018 de belangrijkste aandachtpunten en noodzakelijke verbeteringen zijn vorm gegeven. Dit project kende een uitloop tot en met het tweede kwartaal van 2019 en is opgegaan in het programma "Informatievoorziening op Orde". Het ontwikkelprogramma waar in 2018 mee was geëxperimenteerd onder de naam VTH 3.0 heeft een vervolg gekregen in het ontwikkelprogramma Innovatie. Vorig jaar is in beide Bestuursrapportages en de jaarrekening 2020 hier reeds op gereflecteerd en over verantwoord. In 2021 zijn we verder gegaan met beide programma's.

De doelstelling voor de informatievoorziening van de RUD Utrecht is: *De informatievoorziening van de RUD Utrecht uniform inrichten waardoor het delen van informatie binnen en tussen applicaties, (interne)teams en met externe partijen (ketenpartners) efficiënt kan plaatsvinden waardoor integrale samenwerking mogelijk wordt.*

Informatievoorziening op Orde
In het programma 'Informatievoorziening op Orde' draait het om het borgen van de beschikbaarheid, bruikbaarheid en bestendigheid van algehele en specifieke informatie. Informatie dient zoveel mogelijk via gecontroleerde kanalen uitgewisseld te worden en volgens landelijke standaarden. De RUD Utrecht heeft daarom haar informatiemodel volgens generieke architectuurprincipes ingericht waardoor onder andere integrale samenwerking mogelijk is.

Het programma "Informatievoorziening op Orde" bestaat uit onderstaande onderdelen met bijbehorende projecten:

- Rechtmatig informatiebeheer: het verwerken van eisen die gesteld worden vanuit de Archiefwet en processen inrichten vanuit informatiebeveiligingsbeleid en de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG);
- Databeheer: eenduidige registratie en opslag volgens het metadataschema, afspraken met de opdrachtgevers vastleggen;
- Inrichting kernapplicatielandschap: inventarisatie voor de toekomstige VTH applicatie, ontwikkeling van de GIS infrastructuur; en
- Opzet nieuw informatiemodel: op basis van toekomstige ontwikkelingen en de informatiebehoefte van de organisatie en ketenpartners.

Inventarisatie voor de toekomstige VTH applicatie
De RUD Utrecht gebruikt in haar huidige opgave als uitvoeringsdienst een aantal belangrijke applicaties ter ondersteuning van haar werkprocessen, administratie en registratie. De RUD Utrecht maakt voor haar VTH (Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving) taken gebruik van een VTH-applicatie. Deze applicatie is inmiddels sterk verouderd en de overeenkomst met de huidige leverancier loopt in 2022 af.

In het laatste kwartaal 2020 heeft de voorbereiding van een Europese aanbesteding voor het VTH-systeem plaatsgevonden. Begin 2021 is deze aanbesteding uitgezet. Op het moment van schrijven zitten wij in de afronding van de aanbesteding. De 'winnaar' van de aanbesteding is bekend en de contracten worden op dit moment opgesteld. Daarnaast is men op dit moment bezig het gezamenlijke implementatieplan op te stellen. De doelstelling is de nieuwe VTH-applicatie op 1 december 2021 ingericht en beschikbaar te hebben, zodat hiermee goed kan worden geoefend en deze kan worden ingezet vanaf 1 juli 2022 bij de start van de Omgevingswet. Het uitstellen van de ingangsdatum van de Omgevingswet van 1 januari 2021 naar 1 juli 2022 kan invloed hebben op de planning en invoering van het nieuwe VTH-systeem.

Dossier Afspraken Procedures (DAP)
De RUD Utrecht kent nauwe samenwerking met haar deelnemers om systemen zo efficiënt en effectief mogelijk in te richten, maar ook met betrekking tot datakwaliteit. In 2020 is met alle deelnemers een model voor Dossier Afspraken en Procedures (DAP) opgesteld. Het model DAP bevat uniforme afspraken en procedures tussen de deelnemende gemeenten/Provincie Utrecht en de RUD Utrecht. De afspraken en procedures hebben betrekking op de wederzijdse taken en verantwoordelijkheden in verband met het te voeren informatie- en archiefbeheer. Het doel van het DAP is om deze taken en verantwoordelijkheden goed op elkaar te laten aansluiten. In 2021 zijn we bezig met de afronding hiervan. Met bijna alle deelnemers is de nieuwe DAP afgesloten. Met de laatste deelnemer zijn we nog in gesprek op welke wijze we tot afronding kunnen komen.

Overige projecten
In 2019 zijn veel projecten van het programma 'Informatievoorziening op Orde' gestart en zijn volgens planning in 2019 of 2020 afgerond. Door informatie op de juiste manier te gebruiken en te interpreteren creëert de RUD Utrecht informatie waardoor we als informatie gestuurde organisatie kunnen functioneren. Hierdoor kunnen we onze VTH-taken efficiënt en kwalitatief goed uitvoeren. Daarnaast wordt hierdoor onze organisatie in positie gebracht om steeds meer (technisch) adviestaken uit te voeren en onze deelnemers te ondersteunen bij het opstellen van onder andere hun Omgevingsvisie. De informatiebehoefte van de organisatie verandert waardoor de huidige software niet meer afdoende is. Om gedegen proces ondersteunende applicaties te ontwikkelen die aansluiten op de informatievoorziening van de RUD Utrecht is software ten behoeve van workflows en Geo Informatiesystemen (GIS) aangeschaft in 2019. Dit zorgt voor verbetering van de datakwaliteit doordat informatie op een effectieve, generieke en centrale manier wordt vastgelegd en ontsloten. Door het applicatielandschap van de organisatie zo efficiënt mogelijk in te richten kan er bespaard worden op overige applicaties en processen die minder efficiënt zijn ingeregeld.

Wij zien dat de belangrijkste projecten van het programma "Informatievoorziening op Orde" volgens planning verlopen. Deze ontwikkelingen zorgen inhoudelijk ook voor de eerste resultaten. De aanbesteding van het VTH-systeem en de wensen op het gebied van koppelvlakken en benodigde informatie is veel specifieker uitgevraagd. De RUD Utrecht heeft veel duidelijker voor ogen waar haar wensen en behoeften liggen op het gebied van informatiedeling, informatie beschikbaar maken op kaart en het koppelen van informatie om zo het werk voor onze medewerkers makkelijker en kwalitatief beter te maken. Daarnaast zijn een aantal projecten ook van belang om de pilot van de RGT app (zie innovatie) op een juiste wijze uit te kunnen voeren.

Thuiswerken en Remote Desktop Services (RDS)
Thuiswerken is nog steeds het uitgangspunt door de geldende coronamaatregelen. De afgelopen maanden is het kantoor minimaal gebruikt. Alleen voor handhavers is het op kantoor komen soms noodzakelijk voor het halen van een dienstwagen. Daarnaast is er dagelijks iemand aanwezig om de post te verwerken. Dit heeft ertoe geleid dat de RDS omgeving verder is ingericht en waar mogelijk is geoptimaliseerd. De devices (surfaces en laptops) zijn nu in principe zodanig ingericht en de omgeving is zodanig ingesteld, dat thuiswerken technisch gezien net zo goed zou moeten gaan als werken op het kantoornetwerk. We hebben de eerste maanden van 2021 geconstateerd dat er weinig verstoringen zijn en dat thuiswerken technisch goed mogelijk is. Nu de verwachting is dat na deze pandemie er echt op een andere wijze zal worden gewerkt (meer tijd- en plaats onafhankelijk) is er begin 2021 een pilot gestart om te onderzoeken welke devices hiervoor het meest geschikt zijn. Daarnaast wordt in deze pilot ook onderzocht hoe er op een goede wijze remote ondersteuning en beheer kan worden uitgevoerd als de devices niet (of veel minder vaak) in het kantoornetwerk worden aangesloten.
Een andere manier van werken betekent ook iets voor de inrichting van het kantoor. Zie hiervoor het kopje facilitair.

Innovatie
Het ontwikkelprogramma Innovatie bestaat in 2021 voornamelijk uit een viertal projecten die hun oorsprong vinden in 2020 en naadloos aansluiten op de Omgevingswet. De middelen zijn beperkt (zowel in Euro's als in capaciteit). De afdeling Informatievoorziening is nauw betrokken bij het programma Omgevingswet en heeft als doelstelling om de veranderende processen en werkwijzen zo efficiënt en effectief mogelijk te ondersteunen met techniek en informatie. Medewerkers van de afdeling zijn dan ook onderdeel van diverse stuur-, werk- en projectgroepen. Zowel binnen de RUD Utrecht alsook bij en met deelnemers. Door de grote wijzigingen in processen en werkwijzen is een nieuwe VTH-applicatie ook noodzakelijk.
Naast de Omgevingswet zijn er vanuit informatievoorziening (IV) een viertal projecten waarop de afdeling IV zich focust. Dit betreft:

- Omgevingsapps;
- RGT (risicogericht toezicht) app inclusief pilot;
- Project Stikstof; en
- Data- en informatieoverdracht bodem.

RGT app inclusief pilot:
De basis voor dit project is gelegd in het project actualisatie bedrijvenbestand. Dit vervolg project met bijbehorende pilot heeft als doel:

Op basis van een risico-inventarisatie (model om milieurisico en externe veiligheidsrisico te bepalen) gebruikmakend van interne (bijvoorbeeld VTH-applicatie) en externe databronnen (KvK, BAG, SCIOS enz) te komen tot een jaarlijst van bedrijven en instellingen die op basis van risico's moeten worden gecontroleerd.

Deze controles kennen verschillende varianten. Van integrale controles op locatie, tot themacontroles en administratieve controles. De uiteindelijke doelstelling is de milieu– en veiligheidsrisico's zo veel mogelijk te beperken en de beschikbare middelen zo efficiënt mogelijk in te zetten. Door gebruik te maken van interne en externe databronnen en beide te combineren zijn er meer mogelijkheden om onregelmatigheden vanuit de data te bepalen en zijn er meer mogelijkheden om de volledigheid van de data te borgen. Door een zo actueel mogelijk bedrijvenbestand voor/van onze deelnemers beschikbaar te hebben en deze te koppelen met de risico-inschatting (inventarisatie), kunnen we daar controleren waar de risico's het hoogst zijn. Hiermee wordt informatiegericht en risico-gestuurd toezicht en handhaving in de praktijk gebracht.

Deze manier van werken sluit ook beter aan bij het doel van de Omgevingswet. Op basis van data en bevindingen in het veld wordt middels kaarten en kaartlagen (GIS), de grootste risico's op basis van informatie bepaald. Hierdoor is er meer sturing mogelijk en kunnen expliciete keuzes worden gemaakt, waar toezicht eventueel gevolgd door handhaving gewenst is. In de risico-inventarisatie wordt het mogelijk de door de deelnemer geformuleerde beleidsdoelen mee te wegen. Dit leidt ertoe dat we op dit vlak ook voldoen aan de eisen vanuit het Digitaal Stelstel Omgevingswet (DSO), doordat we object gerelateerde informatie in relatie tot activiteiten ter beschikking hebben.

Project Stikstof:
De RUD Utrecht is samen met de provincie Utrecht een vervolg aan het vormgeven voor het integrale project in het kader van strategische advisering en data analyse ten behoeve van de gebiedsgerichte aanpak van de stikstofproblematiek. Op dit moment bevindt het vervolg voor de stikstofanalyse zich in de voorbereiding voor fase 3 en ondersteunen wij de provincie op strategisch gebied bij het vormgeven. Daarnaast wordt er concreet invulling gegeven aan het strategische advies in het kader van de gebiedsgerichte benadering. Deze benadering houdt in dat naarmate een specifieke sector een substantiële bijdrage levert aan stikstofproblemen in gebieden die kwetsbaar zijn voor deposities, doelgerichte maatregelen worden getroffen. De RUD heeft deze opgave ten behoeve van Kadernota Aanpak Stikstof verder onderzocht door de eerdere data analyse verder te verrijken om zo beter zicht te hebben op de benodigde maatregelen en noodzakelijke middelen. Deze inzichten hebben bijgedragen aan een concreter uitvoeringskader voor de rest van 2021 en biedt handvatten voor het vormgeven van de vervolgfase, waarbij wij gerichtere (data en analyse) ondersteuning kunnen gaan geven aan de gebiedsgerichte aanpak, mogelijk aangevuld met programmatische VTH aanpak van specifieke stikstof reducerende bedrijfsprocessen, zoals bijvoorbeeld luchtwassers bij stallen.

Data en informatieoverdracht bodem
Vanuit de (warme) overdracht van bodemtaken van Provincie naar Gemeenten onder de Omgevingswet zijn er een aantal specifieke wensen inzake data en data-overdracht, waarbij de "één loketgedachte" het uitgangspunt blijft. De warme overdracht valt uiteen in een aantal meer inhoudelijke projecten en een aantal meer ICT en IV projecten die voornamelijk gericht zijn op het beschikbaar krijgen, hebben, en stellen van informatie in digitale vorm. Vanuit de afdeling IV moet hier een substantiële bijdrage aan worden geleverd. Waar dit werk specifiek voor een bepaalde deelnemer wordt uitgevoerd wordt dit werk ook apart gefinancierd. Enkele meer RUD brede projecten, die betrekking hebben op alle deelnemers, worden vanuit het ontwikkelbudget gefinancierd.

<u>HRM</u>
De RUD Utrecht wil een aantrekkelijke werkgever zijn en bevordert daarom de ontwikkeling van al haar medewerkers. Op deze manier kunnen de medewerkers optimaal gebruik maken van hun talent en kunnen zij zichzelf voortdurend aanpassen aan de veranderende omgeving en bijbehorende ontwikkelingen. Vanuit dit thema is er aandacht voor het thema opleiden en ontwikkelen. Aan alle RUD-ers is gevraagd na te denken over hun ontwikkeling, competenties en talenten. Deze punten worden besproken in het "goede gesprek", CAO 2018-2019, tussen de medewerker en de leidinggevende. Op deze manier krijgen we steeds beter zicht op welke talenten we in huis hebben en kunnen we de verbinding leggen met de opgaven van de RUD Utrecht en zijn deelnemers.

Ook is er continu aandacht voor duurzame inzetbaarheid, instroom van nieuwe medewerkers, en kennisbehoud. Daarom kunnen medewerkers gebruik maken van het generatiepact. Het doel van het generatiepact is de duurzame inzetbaarheid van de oudere medewerkers te vergroten en daarbij ruimte te creëren voor de instroom van nieuwe medewerkers. In 2019 hebben de eerste medewerkers gebruik gemaakt van het generatiepact, en ook in 2021 maken enkele medewerkers weer gebruik van het generatiepact. Om de jonge medewerkers te binden en boeien hebben we een Young Professional programma.

De jaren 2020 en 2021 staan qua opleiden in het teken van de Omgevingswet. Vanuit de HR wordt ondersteuning geleverd om het opleidingsgedeelte van de Omgevingswet vorm te geven en te ondersteunen bij ontwikkeling van competenties die straks meer van onze medewerkers worden gevraagd. Het was een zeer ambitieuze doelstelling om de gehele RUD Utrecht binnen één jaar op het juiste niveau voor de Omgevingswet te krijgen. We waren echter goed op weg totdat COVID-19 de wereld op zijn kop zette. Het besluit dat is genomen waardoor de Omgevingswet anderhalf jaar is uitgesteld geeft de RUD Utrecht de mogelijkheid het opleidingsgedeelte alsnog op een goede en gedegen manier af te maken. Dit zal ertoe leiden dat onze medewerkers bij de start van de nieuwe wet beter voorbereid zullen zijn. Dat is gezien de omvang van de overgang zeer wenselijk. Deze competentieontwikkeling die noodzakelijk is voor de Omgevingswet kent ook overlap met de competenties die zijn geconstateerd binnen het traject 'Samen op weg'. Dit zorgt er dus voor dat beide elkaar versterken.

Facilitair:
De RUD Utrecht is gehuisvest in het provinciehuis van Utrecht op de 10de en 2de verdieping. De 10de verdieping is ingericht volgens het flexibele werkplekconcept met kantoortuinen. Dit concept is niet goed bruikbaar in een situatie waarin meer hybride gaat worden gewerkt. Daarnaast zijn de vergaderzalen niet geschikt voor hybride vergaderen. Derhalve is besloten in augustus 2021 een deel van de 10de verdieping te verbouwen en de vergaderzalen aan te passen aan de nieuwe manier van werken die ook hybride vergaderen mogelijk maakt.

Financiën:
De overgang naar outputfinanciering heeft gezorgd voor een meer complexe structuur van het afrekensysteem. Om de sturingsinformatie hieruit effectief en efficiënt te kunnen raadplegen heeft de RUD Utrecht een BI-tool. Gedurende 2020 zijn wij bezig geweest met het optimaliseren van de rapportages om zo de sturingsinformatie te verbeteren voor onze primaire managers. De financiële rapportages zijn nu van het gewenste niveau. Er is wel een wens tot doorontwikkeling nu we naast financiële stuurinformatie ook steeds meer behoefte krijgen aan kwalitatieve stuurinformatie met KPI's.

Wat mag het kosten?

De onderstaande tabel geeft de verwachte uitputting van het beschikbare budget weer voor het programma Bedrijfsvoering. Voor een nadere analyse wordt verwezen naar hoofdstuk 4. Financiën.

	Realisatie t/m 30 april 2021	Begroting t/m 30 april 2021	Prognose t/m 31 december 2021	Begroting t/m 31 december 2021	2e begrotingswijziging 2021	Begroting 2021 na wijziging
Baten	1.173.000	1.170.000	3.955.000	3.508.000	447.000	3.955.000
Lasten	1.186.000	1.169.000	4.361.000	3.508.000	853.000	4.361.000
Saldo	-13.000	1.000	-406.000	-	-406.000	-406.000

4. Financiën

4.1 Financiële positie per 30 april 2021

ACTIVA	30 april 2021		31 december 2020		30 april 2020	
Vaste activa						
- Investeringen met een economisch nut	€ 120.000		€ 188.000		€ 128.000	
Materiële vaste activa		*€ 120.000*		*€ 188.000*		*€ 128.000*
Totaal vaste activa		**€ 120.000**		**€ 188.000**		**€ 128.000**
Vlottende activa						
- Vorderingen op openbare lichamen	€ -		€ 602.000		€ -	
- Uitzettingen in 's Rijks schatkist	€ 3.832.000		€ 2.223.000		€ 3.625.000	
Uitzettingen met een rente typische looptijd korter dan één jaar		*€ 3.832.000*		*€ 2.825.000*		*€ 3.625.000*
- Nog te ontvangen bedragen	€ 6.000		€ 1.052.000		€ 10.000	
- Vooruitbetaalde bedragen	€ 4.000		€ 185.000		€ 2.000	
Overlopende activa		*€ 10.000*		*€ 1.237.000*		*€ 12.000*
- Banksaldi	€ 248.000		€ 21.000		€ 248.000	
Liquide middelen		*€ 248.000*		*€ 21.000*		*€ 248.000*
Totaal vlottende activa		**€ 4.090.000**		**€ 4.083.000**		**€ 3.885.000**
Totaal activa		**€ 4.210.000**		**€ 4.271.000**		**€ 4.013.000**

PASSIVA	30 april 2021		31 december 2020		30 april 2020	
Vaste passiva						
- Algemene reserve	€ 709.000		€ 683.000		€ 684.000	
- Bestemmingsreserves	€ 951.000		€ 474.000		€ 650.000	
- Gerealiseerd resultaat	€ -70.000		€ 502.000		€ -2.000	
Eigen vermogen		*€ 1.590.000*		*€ 1.659.000*		*€ 1.332.000*
Totaal vaste passiva		**€ 1.590.000**		**€ 1.659.000**		**€ 1.332.000**
Vlottende passiva						
- Overige schulden	€ 163.000		€ 223.000		€ 878.000	
Netto vlottende schulden met een rente typische looptijd korter dan één jaar		*€ 163.000*		*€ 223.000*		*€ 878.000*
- Vooruit ontvangen van deelnemers/te verrekenen met deelnemers	€ 1.638.000		€ 1.021.000		€ 1.119.000	
- Nog te betalen bedragen	€ 819.000		€ 1.368.000		€ 684.000	
Overlopende passiva		*€ 2.457.000*		*€ 2.389.000*		*€ 1.803.000*
Totaal vlottende passiva		**€ 2.620.000**		**€ 2.612.000**		**€ 2.681.000**
Totaal passiva		**€ 4.210.000**		**€ 4.271.000**		**€ 4.013.000**

4.2 Toelichting op de financiële positie per 30 april 2021

Investeringen met een economisch nut
De investeringen lopen per eind april 2021 achter op de investeringsbegroting. De verwachting is dat de begrote investeringen voor het volledige jaar nog wel gehaald zullen gaan worden in de resterende maanden. Voor de resterende maanden van 2021 staan zowel voor ICT (nieuw VTH-zaaksysteem) als voor huisvesting belangrijke investeringen op de planning.

Vorderingen op openbare lichamen
De vorderingen op openbare lichamen zijn de vorderingen op de deelnemers van de RUD Utrecht. De hoogte van de vorderingen hangt samen met de nog niet betaalde (voorschot) bijdragen van de deelnemers. Aangezien alle bijdragen zijn voldaan door de deelnemers hebben we op balansdatum geen vorderingen.

Uitzettingen in 's Rijks schatkist
De uitzettingen in 's Rijks schatkist zijn toegenomen. Deze stijging hangt samen met de toegenomen vlottende passiva 'Vooruit ontvangen bedragen van onze deelnemers'. Daarnaast zien we ten opzichte van 31 december 2020 ook een afname in de vlottende activa 'Vorderingen op openbare lichamen' welke tevens een verklaring biedt voor de stijging in de uitzettingen in 's Rijks schatkist.

Banksaldi
Het banksaldi betreft het saldo op de lopende bankrekening van het RUD. De bankrekening wordt dagelijks afgeroomd naar maximaal € 250.000.

Eigen vermogen
Het gerealiseerde resultaat van 2020 ter hoogte van € 502.000 is vrijwel geheel toegevoegd aan bestemmingsreserves: Er is € 360.000 toegevoegd aan de bestemmingsreserve Omgevingswet, € 100.000 aan de bestemmingsreserve VTH-zaaksysteem en € 17.000 aan de bestemmingsreserve Persoonsgebonden Opleidingsbudgetten. Daarnaast is de hoogte van de Algemene Reserve gestegen met € 25.000. Dit jaar is de verwachting dat we met een negatief resultaat zullen afsluiten, doordat we enerzijds kosten moeten maken om de RUD voor te bereiden op de Omgevingswet en anderzijds omdat we als gevolg van de coronacrisis veel minder productie kunnen realiseren met als gevolg een lagere variabele bijdrage. We verwachten niet dat de huidige Algemene Reserve voldoende is om dit negatieve saldo te dekken. Uiteraard sturen we er op aan het verlies zoveel mogelijk te beperken.

Overige schulden
De overige schulden betreffen volledig het crediteuren saldo. Het grote verschil met vorig jaar april wordt veroorzaakt doordat de huur en beheer van ICT vorig jaar nog niet was betaald en dit jaar wel op balansdatum 30 april 2021.

Vooruit ontvangen van deelnemers/te verrekenen met deelnemers
Het saldo betreft de vooruit gefactureerde bijdragen voor de laatste twee maanden van het tweede kwartaal. Deze post hangt samen met de 'Vorderingen op openbare lichamen' en de 'Uitzettingen in 's Rijks schatkist', zoals hier boven reeds benoemd. Verder hangt de stijging in vergelijking met vorig jaar april samen met de uitbereiding van de DVO's waardoor er meer is gefactureerd aan onze deelnemers.

Nog te betalen bedragen
De nog te betalen bedragen omvatten enerzijds de nog af te dragen omzetbelasting, loonbelasting, pensioenpremies, huurkosten, accountantskosten, licentiekosten ICT en de opgenomen schuld voor verlofdagen zoals in de Jaarrekening 2020 is opgenomen.

4.3 Overzicht van baten en lasten per 30 april 2021 (programma niveau)

		Realisatie t/m 30 april 2021				Begroting t/m 30 april 2021		
Programma's		Baten	Lasten	Saldo		Baten	Lasten	Saldo
1 **Handhaving**		**1.711.000**	**1.787.000**	**-76.000**		**1.739.000**	**1.748.000**	**-9.000**
Directe *variabele* kosten handhaving		1.380.000	1.393.000	-13.000		1.414.000	1.424.000	-10.000
Directe *vaste* kosten handhaving		331.000	394.000	-63.000		325.000	324.000	1.000
2 **Vergunningverlening**		**1.833.000**	**1.922.000**	**-89.000**		**1.805.000**	**1.794.000**	**11.000**
Directe *variabele* kosten vergunningverlening		1.494.000	1.512.000	-18.000		1.472.000	1.461.000	11.000
Directe *vaste* kosten vergunningverlening		339.000	410.000	-71.000		333.000	333.000	-
3 **Bedrijfsvoering**		**1.173.000**	**1.186.000**	**-13.000**		**1.170.000**	**1.169.000**	**1.000**
Totaal programma's		**4.717.000**	**4.895.000**	**-178.000**		**4.714.000**	**4.711.000**	**3.000**
Loon- en prijscompensatie		75.000	-	75.000		33.000	33.000	-
Onvoorzien		33.000	-	33.000		75.000	75.000	-
Totaal saldo van de baten en lasten		**4.825.000**	**4.895.000**	**-70.000**		**4.822.000**	**4.819.000**	**3.000**
Toevoeging/onttrekking aan reserves:								
- VTH Zaaksysteem		-	-	-		-	-	-
- Omgevingswet		-	-	-		-	-	-
Gerealiseerd resultaat		**4.825.000**	**4.895.000**	**-70.000**		**4.822.000**	**4.819.000**	**3.000**

		Prognose t/m 31 december 2021				Begroting t/m 31 december 2021		
Programma's		Baten	Lasten	Saldo		Baten	Lasten	Saldo
1 **Handhaving**		**5.951.000**	**6.136.000**	**-185.000**		**5.217.000**	**5.246.000**	**-29.000**
Directe *variabele* kosten handhaving		4.823.000	4.817.000	6.000		4.243.000	4.272.000	-29.000
Directe *vaste* kosten handhaving		1.128.000	1.319.000	-191.000		974.000	974.000	-
2 **Vergunningverlening**		**6.178.000**	**6.361.000**	**-183.000**		**5.416.000**	**5.381.000**	**35.000**
Directe *variabele* kosten vergunningverlening		5.021.000	5.008.000	13.000		4.417.000	4.382.000	35.000
Directe *vaste* kosten vergunningverlening		1.157.000	1.353.000	-196.000		999.000	999.000	-
3 **Bedrijfsvoering**		**3.955.000**	**4.361.000**	**-406.000**		**3.508.000**	**3.508.000**	**-**
Totaal programma's		**16.084.000**	**16.858.000**	**-774.000**		**14.141.000**	**14.135.000**	**6.000**
Loon- en prijscompensatie		-	-	-		100.000	100.000	-
Onvoorzien		-	-	-		225.000	225.000	-
Totaal saldo van de baten en lasten		**16.084.000**	**16.858.000**	**-774.000**		**14.466.000**	**14.460.000**	**6.000**
Toevoeging/onttrekking aan reserves:								
- VTH Zaaksysteem		100.000	-	100.000		-	-	-
- Omgevingswet		670.000	-	670.000		-	-	-
Geprognotiseerd resultaat		**16.854.000**	**16.858.000**	**-4.000**		**14.466.000**	**14.460.000**	**6.000**

4.4 Toelichting op het overzicht van baten en lasten (programma niveau)

Algemeen
Vanaf de invoering van outputfinanciering zijn de opbrengsten deels variabel, deels vast. De vaste bijdrage (ter dekking van de directe vaste kosten in de programma's Handhaving, Vergunningverlening en het gehele programma Bedrijfsvoering) zijn voor vier maanden opgenomen (1/3 van het jaarbedrag). De opbrengsten zoals opgenomen onder de programma's Handhaving en Vergunningverlening op de regels "directe variabele kosten" (baten) zijn opgenomen op basis van de werkelijke productie van de eerste vier maanden.

Op totaalniveau is voor het gehele jaar de prognose dat een negatief resultaat van € 4.000 zal worden gerealiseerd. Hierbij moet worden opgemerkt dat er in de baten vanuit wordt gegaan dat de opbrengsten (DVO en aanvullende opdrachten) volledig worden gerealiseerd. Gezien de coronamaatregelen over de eerste vier maanden van 2021 lijkt dit niet realistisch.

Bedrijfsvoering
Voor Bedrijfsvoering (en de vaste bijdrage) zou moeten worden gekeken naar het totaal van:

	Realisatie t/m 30 april 2021			Begroting t/m 30 april 2021		
Programma's (kosten gedekt uit vaste bijdrage)	Baten	Lasten	Saldo	Baten	Lasten	Saldo
Directe *vaste* kosten handhaving	331.000	394.000	-63.000	325.000	324.000	1.000
Directe *vaste* kosten vergunningverlening	339.000	410.000	-71.000	333.000	333.000	-
Bedrijfsvoering	1.173.000	1.186.000	-13.000	1.170.000	1.169.000	1.000
Totaal vaste bijdrage	**1.843.000**	**1.990.000**	**-147.000**	**1.828.000**	**1.826.000**	**2.000**

	Prognose t/m 31 december 2021			Begroting t/m 31 december 2021		
Programma's (kosten gedekt uit vaste bijdrage)	Baten	Lasten	Saldo	Baten	Lasten	Saldo
Directe *vaste* kosten handhaving	1.128.000	1.319.000	-191.000	974.000	974.000	-
Directe *vaste* kosten vergunningverlening	1.157.000	1.353.000	-196.000	999.000	999.000	-
Bedrijfsvoering	3.955.000	4.361.000	-406.000	3.508.000	3.508.000	-
Totaal vaste bijdrage	**6.240.000**	**7.033.000**	**-793.000**	**5.481.000**	**5.481.000**	**-**

In de cijfers zijn ontwikkelkosten om de RUD voor te kunnen bereiden op de Omgevingswet opgenomen. Door het uitstel van de Omgevingswet naar 2022 is een groot deel van deze kosten van 2020 naar 2021 doorgeschoven. De totale kosten voor de Omgevingswet zijn € 670.000 in 2021. Momenteel wordt inzichtelijk gemaakt wat het uitstel naar de ingangsdatum per 1 juli 2022 financieel betekent voor de RUD Utrecht. Ook zijn er voor het programma Samen op Weg € 124.000 aan kosten geprognotiseerd, welke reeds door het Algemene Bestuur zijn vastgesteld. Daarnaast verwachten we nog extra advieskosten voor de implementatie van het nieuwe VTH-zaaksysteem. Deze kosten m.b.t. de Omgevingswet en de implementatie van het nieuwe VTH-zaaksysteem worden gedekt uit de daarvoor aangemaakte bestemmingsreserves. De kosten m.b.t. Samen op Weg worden gedekt uit de vaste bijdrage, welke is opgenomen als begrotingswijziging bijbehorende bij deze Bestuursrapportage. Derhalve is er voor de overschrijding vanuit bestemmingsreserves een dekking van € 770.000. Het restant van 23.000 kan gedekt worden uit de algemene reserve.

Handhaving

		Realisatie t/m 30 april 2021				Begroting t/m 30 april 2021		
Programma handhaving		Baten	Lasten	Saldo		Baten	Lasten	Saldo
Directe *variabele* kosten handhaving		1.380.000	1.393.000	-13.000		1.414.000	1.424.000	-10.000
Totaal variabele bijdrage		**1.380.000**	**1.393.000**	**-13.000**		**1.414.000**	**1.424.000**	**-10.000**

		Prognose t/m 31 december 2021				Begroting t/m 31 december 2021		
Programma handhaving		Baten	Lasten	Saldo		Baten	Lasten	Saldo
Directe *variabele* kosten handhaving		4.823.000	4.817.000	6.000		4.243.000	4.272.000	-29.000
Totaal variabele bijdrage		**4.823.000**	**4.817.000**	**6.000**		**4.243.000**	**4.272.000**	**-29.000**

Voor het programma Handhaving verwachten we dat voor 2021 de opbrengsten iets (€ 6.000) hoger zullen zijn dan de lasten. De prognose houdt echter nog geen rekening met eventueel productieverlies aan het einde van 2021. Als gevolg van de coronacrisis kunnen we minder werk leveren dan gepland, wat tot nu toe resulteert in een achterstand van 17% op de DVO. In de realisatie is dit effect al enigszins te zien (-€ 13.000); gaandeweg het jaar zal het effect steeds sterker worden. De lasten voor ingehuurd personeel zullen naarmate het jaar vordert sterker gaan toenemen, aangezien de voorbereidingen op de Omgevingswet nu nog achter blijven en historisch gezien het meeste werk in het primaire proces in de tweede helft van het jaar verricht wordt (hierdoor verwachten we dat de huidige achterstand van 17% op de DVO's nog zal teruglopen naar 10% per jaareinde). Als de productie zich echter voortzet zoals nu, is een sterk negatief resultaat aan het einde van 2021 te verwachten. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar hoofdstuk 4.6.

Vergunningverlening

		Realisatie t/m 30 april 2021				Begroting t/m 30 april 2021		
Programma vergunningverlening		Baten	Lasten	Saldo		Baten	Lasten	Saldo
Directe *variabele* kosten vergunningverlening		1.494.000	1.512.000	-18.000		1.472.000	1.461.000	11.000
Totaal variabele bijdrage		**1.494.000**	**1.512.000**	**-18.000**		**1.472.000**	**1.461.000**	**11.000**

		Prognose t/m 31 december 2021				Begroting t/m 31 december 2021		
Programma vergunningverlening		Baten	Lasten	Saldo		Baten	Lasten	Saldo
Directe *variabele* kosten vergunningverlening		5.021.000	5.008.000	13.000		4.417.000	4.382.000	35.000
Totaal variabele bijdrage		**5.021.000**	**5.008.000**	**13.000**		**4.417.000**	**4.382.000**	**35.000**

Voor het programma Vergunningverlening verwachten we dat voor 2021 de opbrengsten iets (€ 13.000) hoger zullen zijn dan de lasten. De prognose houdt echter nog geen rekening met eventueel productieverlies aan het einde van 2021. Als gevolg van de coronacrisis kunnen we minder werk leveren dan gepland, wat tot nu toe resulteert in een achterstand van 17% op de DVO. In de realisatie is dit effect al enigszins te zien (-€ 18.000); gaandeweg het jaar zal het effect steeds sterker worden. De lasten voor ingehuurd personeel zullen naarmate het jaar vordert sterker gaan toenemen, aangezien de voorbereidingen op de Omgevingswet nu nog achter blijven en historisch gezien het meeste werk in het primaire proces in de tweede helft van het jaar verricht wordt (hierdoor verwachten we dat de huidige achterstand van 17% op de DVO's nog zal teruglopen naar 10% per jaareinde). Daarnaast is er momenteel een moeilijke markt als het gaat om aantrekken van vergunningverleners. Als de productie zich echter voortzet zoals nu, is een sterk negatief resultaat aan het einde van 2021 te verwachten. Gezien de aard van de werkzaamheden wordt de grootste achterstand in productie op de DVO verwacht bij Vergunningverlening. Voor een nadere toelichting op de achterstand wordt verwezen naar hoofdstuk 4.6.

4.5 Overzicht van baten en lasten per 30 april 2021 (kosten niveau)

	Realisatie t/m 30 april 2021	Begroting t/m 30 april 2021	Prognose t/m 31 december 2021	Begroting t/m 31 december 2021	2e begrotingswijziging 2021	Begroting 2021 na wijziging
Lasten						
Personeel	3.258.000	3.854.000	10.294.000	11.563.000	-1.269.000	10.294.000
Personeel van derden	713.000	6.000	3.055.000	19.000	3.036.000	3.055.000
Kapitaallasten	35.000	107.000	320.000	320.000	-	320.000
Huisvestingskosten en ICT	506.000	543.000	1.653.000	1.630.000	23.000	1.653.000
Overige materieel budget	155.000	151.000	551.000	453.000	98.000	551.000
Ontwikkelkosten	229.000	50.000	984.000	150.000	834.000	984.000
Onvoorzien	-	75.000	-	225.000	-225.000	-
Stelpost loon- en prijscompensatie	-	33.000	-	100.000	-100.000	-
Kosten ISV	-	-	-	-	-	-
Kosten IGH	-	-	-	-	-	-
Totaal lasten	**4.896.000**	**4.819.000**	**16.858.000**	**14.460.000**	**2.398.000**	**16.858.000**
Baten						
Vaste bijdrage deelnemers	1.935.000	1.935.000	6.094.000	5.806.000	288.000	6.094.000
Variabele bijdrage deelnemers	2.582.000	2.850.000	9.044.000	8.549.000	495.000	9.044.000
Aanvullende opdrachten	285.000	-	1.047.000	-	1.047.000	1.047.000
Aanvullende materiele middelen	24.000	37.000	123.000	111.000	12.000	123.000
Onvoorzien ingezet t.b.v. productie achterstand	-	-	-225.000	-	-225.000	-225.000
Totaal baten	**4.826.000**	**4.822.000**	**16.084.000**	**14.466.000**	**1.618.000**	**16.084.000**
Toevoeging/onttrekking aan reserves:						
Omgevingswet	-	-	670.000	-	670.000	670.000
VTH zaaksysteem	-	-	100.000	-	100.000	100.000
Gerealiseerde resultaat	**-70.000**	**3.000**	**-4.000**	**6.000**	**-10.000**	**-4.000**

4.6 Toelichting op het overzicht van baten en lasten (kosten niveau)

Gerealiseerd resultaat
Per 30 april heeft de RUD een resultaat gerealiseerd van -€ 70.000. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de achterstand in productie op de DVO als gevolg van de beperkende coronamaatregelen. De huidige achterstand is inmiddels opgelopen tot 17% van de geplande DVO werkzaamheden. Het resultaat wordt momenteel nog positief beïnvloed, omdat de Kapitaallasten en Ontwikkelkosten nog achter blijven op de begroting; het grootste deel van deze uitgaven zal in de tweede helft van het jaar ontstaan en zijn ook noodzakelijk.

Geprognotiseerd resultaat
Over geheel 2021 verwachten we uiteindelijk een negatief resultaat van € 4.000. Dit resultaat gaat echter nog uit van volledig gerealiseerde Opbrengsten (zowel de DVO middels de uitvoeringsplannen en de aanvullende opdrachten). Ter vergelijking: 2020 was een jaar waarin in de laatste tien maanden de gevolgen van de coronamaatregelen merkbaar waren in de productiviteit en dit heeft dan ook voor het grootste deel de achterstand van 9% op de DVO afspraken verklaard. In 2021 zal een groter effect worden verwacht van de coronacrisis. De huidig geldende maatregelen zijn al van kracht vanaf het begin van 2021 en zijn tevens de zwaarst geldende maatregelen tot nu toe. Wanneer 10% van de productie op de DVO niet gehaald wordt (dan moeten we dus nog 7% inlopen), zal het jaar met een negatief resultaat van € 908.000 afgesloten worden. Om in ieder geval een deel van het productieverlies op te kunnen vangen, zouden we willen voorstellen om de post Onvoorzien ter dekking hiervan te gebruiken.

Vorig jaar leidde uitstel van de Omgevingswet naar 2022 er toe dat er opnieuw moest worden gekeken naar planning en fasering. Hierdoor werd een groot deel van de Ontwikkelkosten uiteindelijk niet besteed in 2020, maar doorgeschoven naar 2021. Het totaal aan lasten ter voorbereiding op de Omgevingswet zal voor 2021 € 670.000 bedragen, wat volledig door de hiervoor gevormde bestemmingsreserve opgevangen kan worden. Ook zijn de extra lasten voor Samen op Weg inmiddels inzichtelijk en vastgesteld door het AB op 11 februari 2021. Op totaalniveau zijn € 288.000 aan middelen benodigd voor het jaar 2021, in de begrotingswijziging bijbehorende bij deze Bestuursrapportage is dit verwerkt in de vaste bijdrage.

Door uitbreidingen in de DVO en afgesloten aanvullende opdrachten (opdrachtwaarde tot 30 april is € 1.047.000) is de omzet gestegen t.o.v. de begroting. De aanvullende opdrachten worden initieel nooit begroot. Daar staat tegenover dat bij de invulling van dit extra werk hogere lasten van ingehuurd personeel ontstaan. Ook zijn er advieskosten voor het nieuwe VTH-zaaksysteem van 2020 doorgeschoven naar 2021, waardoor deze lasten hoger zullen uitvallen dan begroot dit jaar. Bij de jaarrekening 2020 is dit echter voorzien en een gedeelte van deze kosten zal worden gedekt uit de hiervoor beschikbare bestemmingsreserve van € 100.000.

Individuele posten overzicht baten en lasten

Personeel en Personeel van Derden
Deze posten vallen gezamenlijk € 1.767.000 hoger uit dan begroot. Dit heeft vooral te maken met het feit dat er voor € 1.047.000 aan aanvullende opdrachten zijn afgesloten. In de Programmabegroting houden we nooit rekening met aanvullende opdrachten en dus ook niet met de lasten ervan. Daarnaast is er dit jaar meer werk in de DVO opgenomen, waardoor de variabele bijdrage van de deelnemers hoger uitvalt (€ 495.000). Daarnaast is er extra ingehuurd personeel nodig ter vervanging van nog niet ingevulde vacatureruimte. Verder zijn er extra kosten ter vervanging van vast personeel dat zich voorbereid op de Omgevingswet (€ 175.000) en extra lasten m.b.t. advies voor het nieuwe VTH-zaaksysteem. Ook zijn er € 124.000 aan extra personeelslasten vanuit het programma Samen op Weg.

Totaal valt personeel van derden € 3.055.000 hoger uit dan begroot. Het grootste gedeelte hiervan is te verklaren door de aanvullende opdrachten die zijn afgesloten (€ 1.047.000) en de recentelijke uitbereiding van de uitvoeringsplannen (€ 495.000). Daarnaast huren we extra personeel in voor de aanbesteding van het nieuwe zaaksysteem (€ 250.000). Door de onzekerheden rondom de verschuiving van bodemtaken hebben we zoals ook aangekondigd in het AB besluit van 11 februari 2021 een grote flexibele schil voor onze reguliere werkzaamheden (€ 589.000). Ter vervanging van het vaste personeel dat we inzetten voor het programma "Samen op weg" (124.000) en voorbereiding op de Omgevingswet (€ 175.000) huren we personeel van derden in voor het uitvoeren van regulier werk. Het restant (€ 375.000) betreft ingehuurd personeel dat tijdelijk is aangetrokken ter vervanging van nog niet ingevulde vaste formatieplaatsen.

Overig materieel budget
Deze post valt € 96.000 hoger uit dan begroot. Voor een groot deel (€ 76.000) komt dit door hogere door te belasten materiele middelen die voortvloeien uit de afgesloten aanvullende opdrachten. Verder zijn er extra lasten voor archiefkosten en kosten voor lidmaatschappen (€ 20.000).

Huisvestingskosten en ICT
Deze lasten vallen € 23.000 hoger uit dan begroot. Er zijn hogere ICT-uitgaven doordat licenties onderliggend aan ons GIS-systeem een stuk duurder zijn geworden; het gaat hierbij om € 72.000 aan extra lasten. De dekking voor de duurdere licenties kan worden gevonden in de stelpost loon -en prijscompensatie. Verder stond er inhuur voor ICT initieel nog onder Huisvestingskosten en ICT begroot en nu onder Personeel van Derden.

Ontwikkelkosten
Zoals in de jaarrekening van 2020 is gesteld zijn een deel van de kosten voor de Omgevingswet als gevolg van het uitstel van de wet doorgeschoven naar 2021. Middels het resultaat is bij de jaarrekening toen ook dat bedrag aan de bestemmingsreserve Omgevingswet toegevoegd. De totale lasten voor het jaar 2021 om de RUD voor te bereiden op de Omgevingswet van € 670.000 zullen volledig uit de bestemmingsreserve worden gedekt. Daarnaast is er nu rekening gehouden met de extra lasten voor het programma Samen op Weg. Er zijn € 164.000 aan extra lasten m.b.t. externe adviseurs voor dit programma; in de begrotingswijziging bijbehorende bij deze Bestuursrapportage verwerkt. Dit zal worden verrekend met de deelnemers in de vaste bijdrage.

Stelpost loon -en prijscompensatie
De Stelpost loon- en prijscompensatie zal worden ingezet ter dekking van prijsstijgingen waar geen rekening mee was gehouden in de begroting. De grootste prijsstijgingen hebben betrekking op GIS-licenties, archiefkosten en kosten voor lidmaatschappen.

Onvoorzien
Deze middelen zullen aangewend worden om een deel van de productie die als gevolg van de coronacrisis in 2021 niet behaald gaat worden (met als gevolg minder inkomsten) op te vangen. In de begrotingswijziging is te zien dat de middelen uit de kosten worden gehaald en dat ze ter dekking van de verlaagde variabele bijdrage worden ingezet.

Vaste bijdrage deelnemers
De lasten voor Samen op Weg zijn vastgesteld door het bestuur op 11 februari 2021 en verwerkt in de begrotingswijziging bijbehorende bij deze Bestuursrapportage. In totaal stijgt de vaste bijdrage met € 288.000: dit bestaat uit € 164.000 Ontwikkelkosten en € 124.000 aan extra personeelslasten.

Variabele bijdrage deelnemers
De DVO valt € 495.000 hoger uit dan begroot doordat de Uitvoeringsplannen en daarmee de bijbehorende DVO's zijn verhoogd.

Aanvullende materiele middelen
Er zijn aanvullende materiele middelen bijgekomen door afgesloten aanvullende opdrachten.

Aanvullende opdrachten
Per april is er al een groot aantal aanvullende opdrachten afgesloten met opdrachtgevers. In het overzicht hieronder zijn de posten Aanvullende opdrachten (€ 1.047.000) en Aanvullende materiële middelen (€ 123.000) opgenomen. De post Aanvullende Opdrachten omvat de opdrachtwaarde van de aanvullende opdrachten bestemd voor het uitvoeren van werkzaamheden door medewerkers van de RUD (of inhuur), de post Aanvullende materiële middelen omvat de opdrachtwaarde van de aanvullende opdrachten bestemd voor onderdelen van de opdracht die de RUD Utrecht weer bij een externe partij afneemt.

Opdrachtgever / omschrijving:	Waarde:
Amersfoort: Actualisatie bedrijvenbestand, Geuratlas, Energiebesparing, Fysieke controles energie, Vetgasfabriek, Handhaving, Geluidsmeting.	122.908
Baarn: diverse opdrachten < € 25.000	1.084
Bunschoten: diverse opdrachten < € 25.000	1.169
Eemnes: diverse opdrachten < € 25.000	-
Houten: Actualisatie bedrijvenbestand, Warme overdracht, Windpark I, Geluidsmeting, Ecologie, Soortenbescherming.	36.252
Leusden: diverse opdrachten < € 25.000	-
Lopik: diverse opdrachten < € 25.000	-
Nieuwegein: diverse opdrachten < € 25.000	-
Soest: diverse opdrachten < € 25.000	14.377
Utrecht: diverse opdrachten < € 25.000	1.200
Woudenberg: diverse opdrachten < € 25.000	1.955
Provincie Utrecht: Materiele middelen, Bodeminformatie,Energie, Stikstof, Luchtwassers, Projectleider/medewerker, TBO's, VHL, Spoedlocaties,Warme Overdracht, Waterwet, Geluid N233.	921.831
TOTAAL opdrachtgevers	**1.100.776**
Derden	69.629
TOTAAL aanvullende opdrachten	**1.170.405**

De Aanvullende Opdrachten betreffen verschillende werkzaamheden:
- Reguliere werkzaamheden die bovenop afgesloten DVO afspraken uitgevoerd zullen worden;
- Complexe dossiers die door de complexiteit niet meer binnen de DVO afspraken (kentallen, totaal aantal uren) kunnen worden opgevangen;
- Projecten zoals advisering en actualisaties van bedrijvenbestanden; en
- Overige zaken zoals de detachering van medewerkers.

Extra opdrachten gaan vrijwel altijd direct gepaard met extra kosten, met name voor inhuur

5. Voorgestelde tweede begrotingswijziging 2021

	Begroting t/m 31 december 2021			2e begrotingswijziging 2021			Begroting 2021 na wijziging		
Programma's	Baten	Lasten	Saldo	Baten	Lasten	Saldo	Baten	Lasten	Saldo
1 **Handhaving**	**5.217.000**	**5.246.000**	**-29.000**	**734.000**	**890.000**	**-156.000**	**5.951.000**	**6.136.000**	**-185.000**
Directe *variabele* kosten handhaving	4.243.000	4.272.000	-29.000	580.000	545.000	35.000	4.823.000	4.817.000	6.000
Directe *vaste* kosten handhaving	974.000	974.000	-	154.000	345.000	-191.000	1.128.000	1.319.000	-191.000
2 **Vergunningverlening**	**5.416.000**	**5.381.000**	**35.000**	**762.000**	**980.000**	**-218.000**	**6.178.000**	**6.361.000**	**-183.000**
Directe *variabele* kosten vergunningverlening	4.417.000	4.382.000	35.000	604.000	626.000	-22.000	5.021.000	5.008.000	13.000
Directe *vaste* kosten vergunningverlening	999.000	999.000	-	158.000	354.000	-196.000	1.157.000	1.353.000	-196.000
3 **Bedrijfsvoering**	**3.508.000**	**3.508.000**	**-**	**447.000**	**853.000**	**-406.000**	**3.955.000**	**4.361.000**	**-406.000**
Totaal programma's	**14.141.000**	**14.135.000**	**6.000**	**1.943.000**	**2.723.000**	**-780.000**	**16.084.000**	**16.858.000**	**-774.000**
Loon- en prijscompensatie	100.000	100.000	-	-100.000	-100.000	-	-	-	-
Onvoorzien	225.000	225.000	-	-225.000	-225.000	-	-	-	-
Totaal lasten	**14.466.000**	**14.460.000**	**6.000**	**1.618.000**	**2.398.000**	**-780.000**	**16.084.000**	**16.858.000**	**-774.000**
Toevoeging/onttrekking aan reserves:									
- VTH Zaaksysteem	-	-	-	100.000	-	100.000	100.000	-	100.000
- Omgevingswet	-	-	-	670.000	-	670.000	670.000	-	670.000
Geprognotliseerd resultaat	**14.466.000**	**14.460.000**	**6.000**	**2.388.000**	**2.398.000**	**-10.000**	**16.854.000**	**16.858.000**	**-4.000**

Aan de hand van deze eerste Bestuursrapportage willen wij een tweede begrotingswijziging voor 2021 voorstellen. Deze begrotingswijziging bouwt voort op de eerste begrotingswijziging, die op 3 december 2020 door het Algemeen Bestuur is goedgekeurd.

De baten over 2021 vallen € 1.943.000 hoger uit. Dit ligt met name ten grondslag in het volgende:
- Uitbreidingen in de DVO;
- Afgesloten aanvullende opdrachten;
- Verhoging van vaste bijdrage ter dekking Samen op Weg.

De lasten vallen in totaal € 2.723.000 hoger uit. Dit ligt met name ten grondslag in het volgende:
- Extra personeelslasten door uitbreidingen in de DVO en de afgesloten aanvullende opdrachten;
- Ingehuurd personeel ter vervanging van nog niet ingevulde vacatureruimte;
- Ingehuurd personeel ter vervanging van vast personeel dat zich voorbereidt op de Omgevingswet en de voorbereiding van ons vaste personeel op de Omgevingswet;
- Personeels -en Ontwikkelkosten voor Samen op Weg;
- Advies m.b.t. het nieuwe VTH-zaaksysteem.

Loon- en prijscompensatie
- Looncompensatie is ingezet in de diverse programma's ter dekking van indexaties en kostenverhogingen.

Onvoorzien

- Onvoorzien is ingezet ter dekking van de achterblijvende productie met bijbehorende lagere opbrengsten als gevolg van de coronacrisis.

Bestemmingsreserves

- Onttrekking aan de bestemmingsreserve voor het VTH zaaksysteem ten behoeve van de extra kosten die ontstaan voor de implementatie van dit nieuwe systeem;
- Onttrekking van de bestemmingsreserve voor de Omgevingswet ter dekking van de kosten die ontstaan in 2021 om de RUD Utrecht voor te bereiden op de Omgevingswet.

Voor een onderbouwing van de begrotingswijziging op kostenniveau wordt verwezen naar hoofdstuk 4.6 waar dit per post staat toegelicht.
Bovenstaande begrotingswijziging houdt echter nog geen rekening met het productieverlies, dat zeer waarschijnlijk dit jaar zal ontstaan als gevolg van de coronacrisis. De huidige inschatting is dat er uiteindelijk een achterstand op de DVO productie van 10% zal blijven bestaan. Dit zou resulteren in een negatief resultaat van € 908.000.

Bijlage 1 Tweede begrotingswijziging 2021

Op basis van deze Bestuursrapportage wordt de volgende begrotingswijziging voorgesteld:

		2e begrotingswijziging 2021		
Programma's		Baten	Lasten	Saldo
1 **Handhaving**		**734.000**	**890.000**	**-156.000**
Directe *variabele* kosten handhaving		580.000	545.000	35.000
Directe *vaste* kosten handhaving		154.000	345.000	-191.000
		-	-	-
2 **Vergunningverlening**		**762.000**	**980.000**	**-218.000**
Directe *variabele* kosten vergunningverlening		604.000	626.000	-22.000
Directe *vaste* kosten vergunningverlening		158.000	354.000	-196.000
		-	-	-
3 **Bedrijfsvoering**		**447.000**	**853.000**	**-406.000**
Totaal programma's		**1.943.000**	**2.723.000**	**-780.000**
Loon- en prijscompensatie		-100.000	-100.000	-
Onvoorzien		-225.000	-225.000	-
Totaal lasten		**1.618.000**	**2.398.000**	**-780.000**
Toevoeging/onttrekking aan reserves:				
- VTH Zaaksysteem		100.000	-	100.000
- Omgevingswet		670.000	-	670.000
Geprognotiseerd resultaat		**2.388.000**	**2.398.000**	**-10.000**

Bovenstaande begrotingswijziging is opgesteld ten opzichte van de eerste begrotingswijziging zoals vastgesteld op 3 december 2020 door het Algemeen Bestuur.

Bijlage 2 Meerjarig financieel perspectief

Ter kennisname presenteren wij hierbij het meerjarig financieel perspectief voor 2020 – 2024.

ACTIVA	31 december 2020		31 december 2021		31 december 2022		31 december 2023		31 december 2024	
Vaste activa										
- Investeringen met een economisch nut	€ 188.000		€ 387.000		€ 372.000		€ 370.000		€ 370.000	
Materiële vaste activa		*€ 188.000*		*€ 387.000*		*€ 372.000*		*€ 370.000*		*€ 370.000*
Totaal vaste activa		**€ 188.000**		**€ 387.000**		**€ 372.000**		**€ 370.000**		**€ 370.000**
Vlottende activa										
- Vorderingen op openbare lichamen	€ 602.000		€ 673.000		€ 673.000		€ 673.000		€ 673.000	
- Uitzettingen in 's Rijks schatkist	€ 2.223.000		€ 1.086.000		€ 1.114.000		€ 1.122.000		€ 1.125.000	
Uitzettingen met een rente typische looptijd korter dan één jaar		*€ 2.825.000*		*€ 1.759.000*		*€ 1.787.000*		*€ 1.795.000*		*€ 1.798.000*
Overlopende activa		*€ 1.237.000*		*€ 190.000*		*€ 205.000*		*€ 215.000*		*€ 237.000*
- Banksaldi	€ 21.000		€ 250.000		€ 250.000		€ 250.000		€ 250.000	
Liquide middelen		*€ 21.000*		*€ 250.000*		*€ 250.000*		*€ 250.000*		*€ 250.000*
Totaal vlottende activa		**€ 4.083.000**		**€ 2.199.000**		**€ 2.242.000**		**€ 2.260.000**		**€ 2.285.000**
Totaal activa		**€ 4.271.000**		**€ 2.586.000**		**€ 2.614.000**		**€ 2.630.000**		**€ 2.655.000**

PASSIVA	31 december 2020		31 december 2021		31 december 2022		31 december 2023		31 december 2024	
Vaste passiva										
- Algemene reserve	€ 683.000		€ 709.000		€ 748.000		€ 756.000		€ 764.000	
- Bestemmingsreserves	€ 474.000		€ 181.000		€ 144.000		€ 144.000		€ 144.000	
- Gerealiseerd resultaat	€ 502.000		€ -4.000		€ 9.000		€ 9.000		€ 9.000	
Eigen vermogen		*€ 1.659.000*		*€ 886.000*		*€ 901.000*		*€ 909.000*		*€ 917.000*
Totaal vaste passiva		**€ 1.659.000**		**€ 886.000**		**€ 901.000**		**€ 909.000**		**€ 917.000**
Vlottende passiva										
- Overige schulden	€ 223.000		€ 276.000		€ 274.000		€ 272.000		€ 269.000	
Netto vlottende schulden met een rente typische looptijd korter dan één jaar		*€ 223.000*		*€ 276.000*		*€ 274.000*		*€ 272.000*		*€ 269.000*
- Vooruit ontvangen van deelnemers/te verrekenen met deelnemers	€ 1.021.000		€ -		€ -		€ -		€ -	
- Nog te betalen bedragen	€ 1.368.000		€ 1.424.000		€ 1.439.000		€ 1.449.000		€ 1.469.000	
Overlopende passiva		*€ 2.389.000*		*€ 1.424.000*		*€ 1.439.000*		*€ 1.449.000*		*€ 1.469.000*
Totaal vlottende passiva		**€ 2.612.000**		**€ 1.700.000**		**€ 1.713.000**		**€ 1.721.000**		**€ 1.738.000**
Totaal passiva		**€ 4.271.000**		**€ 2.586.000**		**€ 2.614.000**		**€ 2.630.000**		**€ 2.655.000**

	Begroting 2021 na wijziging			Begroting 2022			Begroting 2023			Begroting 2024		
Programma's	Baten	Lasten	Saldo	Baten	Lasten	Saldo	Baten	Lasten	Saldo	Baten	Lasten	Saldo
1 **Handhaving**	**5.951.000**	**6.136.000**	**-185.000**	**5.600.000**	**5.640.000**	**-40.000**	**5.667.000**	**5.708.000**	**-40.000**	**5.735.000**	**5.777.000**	**-41.000**
Directe *variabele* kosten handhaving	4.823.000	4.817.000	6.000	4.535.000	4.574.000	-39.000	4.589.000	4.629.000	-39.000	4.644.000	4.685.000	-40.000
Directe *vaste* kosten handhaving	1.128.000	1.319.000	-191.000	1.065.000	1.066.000	-1.000	1.078.000	1.079.000	-1.000	1.091.000	1.092.000	-1.000
ISV	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2 **Vergunningverlening**	**6.178.000**	**6.361.000**	**-183.000**	**5.858.000**	**5.809.000**	**49.000**	**5.928.000**	**5.879.000**	**49.000**	**5.999.000**	**5.949.000**	**50.000**
Directe *variabele* kosten vergunningverlening	5.021.000	5.008.000	13.000	4.761.000	4.712.000	49.000	4.818.000	4.769.000	49.000	4.876.000	4.826.000	50.000
Directe *vaste* kosten vergunningverlening	1.157.000	1.353.000	-196.000	1.097.000	1.097.000	-	1.110.000	1.110.000	-	1.123.000	1.123.000	-
3 **Bedrijfsvoering**	**3.955.000**	**4.361.000**	**-406.000**	**3.619.000**	**3.619.000**	**-**	**3.662.000**	**3.662.000**	**-**	**3.706.000**	**3.706.000**	**-**
Totaal programma's	**16.084.000**	**16.858.000**	**-774.000**	**15.077.000**	**15.068.000**	**9.000**	**15.257.000**	**15.249.000**	**9.000**	**15.440.000**	**15.432.000**	**9.000**
Loon- en prijscompensatie	-	-	-	100.000	100.000	-	101.000	101.000	-	102.000	102.000	-
Onvoorzien	-	-	-	225.000	225.000	-	225.000	225.000	-	225.000	225.000	-
Totaal saldo van de baten en lasten	**16.084.000**	**16.858.000**	**-774.000**	**15.402.000**	**15.393.000**	**9.000**	**15.583.000**	**15.575.000**	**9.000**	**15.767.000**	**15.759.000**	**9.000**
Toevoeging/onttrekking aan reserves:												
- Omgevingswet	670.000	-	670.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- VTH zaaksysteem	100.000	-	100.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gerealiseerde resultaat	**16.854.000**	**16.858.000**	**-4.000**	**15.402.000**	**15.393.000**	**9.000**	**15.583.000**	**15.575.000**	**9.000**	**15.767.000**	**15.759.000**	**9.000**

De laatste financiële ontwikkelingen van de RUD Utrecht zijn weergegeven in de tweede begrotingswijziging 2021, welke is toegevoegd aan deze Bestuursrapportage (Bijlage 1). Wel moeten we opmerken dat er momenteel enkele ontwikkelingen gaande zijn die nog geen financiële vertaling hebben kunnen krijgen in het meerjarenperspectief. Er is nog geen rekening gehouden met het verschuiven van bodemtaken van de provincie naar verschillende gemeenten als gevolg van de inwerkingtreding van de Omgevingswet, gezien de onzekerheden die nog spelen. Daarnaast voorzien we in 2021 wellicht een negatief resultaat (als gevolg van productieverlies door de coronacrisis). De Algemene Reserve, het weerstandsvermogen van de RUD Utrecht, zal hierdoor aanzienlijk kunnen gaan slinken. Voor de volgende jaren verwachten wij overigens op dit moment nog wel een sluitende begroting.

Bijlage 3 Bijdrage per deelnemer

De in de tabel hier onder opgenomen bijdrage per deelnemer is gebaseerd op de tweede begrotingswijziging voor 2021 bijbehorend bij deze Bestuursrapportage. Pas na vaststelling van de Bestuursrapportage en na de zienswijze periode op deze Bestuursrapportage is de begrotingswijziging definitief met de bijbehorende bijdrage per deelnemer.

	Programmabegroting 2021 (na begrotingswijzing BERAP 2-2020)		BERAP 1-2021					
Opdrachtgever	**Variabele bijdrage**	**Vaste bijdrage**	**Variabele bijdrage na nieuwe UVP's**	**Regionale en provinciale taken**	**Nieuwe variabele bijdrage incl regionale & provinciale taken**	**Vaste bijdrage na nieuwe UVP's**	**Samen op weg**	**Nieuwe vaste bijdrage**
Amersfoort	€ 991.000	€ 666.000	€ 1.085.000	€ 5.000	€ 1.090.000	€ 697.000	€ 35.000	€ 732.000
Baarn	€ 264.000	€ 178.000	€ 271.000	€ 1.000	€ 272.000	€ 174.000	€ 9.000	€ 183.000
Bunschoten	€ 277.000	€ 189.000	€ 296.000	€ 2.000	€ 298.000	€ 193.000	€ 10.000	€ 203.000
Eemnes	€ 115.000	€ 78.000	€ 115.000	€ 1.000	€ 116.000	€ 74.000	€ 4.000	€ 78.000
Houten	€ 148.000	€ 101.000	€ 151.000	€ 1.000	€ 152.000	€ 99.000	€ 5.000	€ 104.000
Leusden	€ 231.000	€ 157.000	€ 230.000	€ 1.000	€ 231.000	€ 148.000	€ 7.000	€ 155.000
Lopik	€ 276.000	€ 187.000	€ 280.000	€ 2.000	€ 282.000	€ 181.000	€ 9.000	€ 190.000
Nieuwegein	€ 177.000	€ 121.000	€ 197.000	€ 1.000	€ 198.000	€ 128.000	€ 6.000	€ 134.000
Provincie Utrecht	€ 4.569.000	€ 3.046.000	€ 4.734.000	€ 45.000	€ 4.779.000	€ 3.073.000	€ 152.000	€ 3.225.000
Soest	€ 363.000	€ 246.000	€ 381.000	€ 2.000	€ 383.000	€ 246.000	€ 12.000	€ 258.000
Utrecht	€ 1.003.000	€ 672.000	€ 1.004.000	€ 5.000	€ 1.009.000	€ 643.000	€ 32.000	€ 675.000
Woudenberg	€ 245.000	€ 165.000	€ 233.000	€ 1.000	€ 234.000	€ 150.000	€ 7.000	€ 157.000
	€ 8.660.000	**€ 5.806.000**	**€ 8.977.000**	**€ 67.000**	**€ 9.044.000**	**€ 5.806.000**	**€ 288.000**	**€ 6.094.000**

Bezoekadres
Archimedeslaan 6
3584 BA Utrecht

Postadres
Postbus 85242
3508 AE Utrecht

Contact
(030) 702 3300
info@rudutrecht.nl
www.rudutrecht.nl

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1928
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	9 september 2021
Agendapunt	9.1
Omschrijving	Beantwoording schriftelijke vragen 2021, nr. 100 over Discriminatie op de woningmarkt
ID	2084
Behandelend ambtenaar	R. Mouktadibillah, M. Jonker-Verkaart
Telefoon	14 030
E-mail	r.mouktadibillah@utrecht.nl, m.jonkerverkaart@utrecht.nl
Datum collegebesluit	26 mei 2021
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Diepeveen
Beleidsveld	Wonen
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Manon Leenders/Circulaire economie, Energie, Groen, Markten&Havens, Openbare ruimte, Wonen/030-2863710

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	9 september 2021

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2021, NUMMER 100

Datum	26 mei 2021
Van	College B&W
Behandeld door	R. Mouktadibillah, M. Jonker-Verkaart
Doorkiesnummer	14 030
E-mailadres	r.mouktadibillah@utrecht.nl, m.jonkerverkaart@utrecht.nl
Kenmerk	8841446
Beleidsveld	Wonen

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2021 nummer 100 van raadsleden Oosters (Student & Starter), el Abassi (DENK), Deldjou Fard (GroenLinks), Dekker-Abdulaziz (D66), Bülent Isik(PvdA) van 26 april 2021 over Discriminatie op de woningmarkt.
De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Vraag 1
De verwachting is dat het aandeel particuliere huurwoningen alleen maar zal toenemen de komende tijd. In het onderzoek van het Verwey-Jonker instituut wordt gesteld dat de problematiek van discriminatie op de woningmarkt ingewikkelde oorzaken heeft om op te lossen. Bijvoorbeeld de woningwet die vraagt om vergaande screening van huurders, of het sterk gevoelde eigendomsrecht van de woningeigenaren.
Hoe ziet het college de verhouding van dit eigendomsrecht in relatie tot de voorgestelde uit te werken maatregelen? Worden hier nog juridische moeilijkheden verwacht?
Antwoord 1
De uitwerking van de maatregelen bevindt zich nu nog in een te vroeg stadium om aan te kunnen geven of dit juridische moeilijkheden met zich meebrengt.
Op basis van de Algemene wet gelijke behandeling (AWGB) mogen aanbieders van woningen hun klanten niet onderscheiden op basis van ras, geslacht (genderidentiteit), seksuele gerichtheid, politieke overtuiging, godsdienst, levensovertuiging, burgerlijke staat en nationaliteit. Op basis van de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte mogen aanbieders klanten niet onderscheiden op basis van een handicap/ chronische ziekte.
De AWGB maakt wel een uitzondering. Wanneer een woning een privékarakter heeft - daarbij is relevant of de verhuurder in dezelfde woning woont en of de huurder al dan niet een eigen opgang heeft - én een gegronde reden heeft om onderscheid te maken, is dit wel toegestaan. Deze wettelijke uitzondering geldt voor alle gronden, met uitzondering van de grond ras (herkomst/huidskleur).
Uit de gesprekken die het Verweij Jonker-Instituut voerde met de geraadpleegde experts blijkt inderdaad dat bij veel verhuurders het eigendomsrecht sterk wordt gevoeld en zij niet beperkt willen worden in de keuze van een huurder. Bij veel spelers op de particuliere huurwoningmarkt bestaat onduidelijkheid over wanneer sprake is van discriminatie. Een mogelijke verklaring hiervoor is de uitzondering (zoals hierboven toegelicht) die de AWGB biedt.
Bij het uitvoeren van de maatregelen richten wij ons op particuliere verhuurders en makelaars die openbaar adverteren. Wanneer uit de correspondentietesten blijkt dat er gediscrimineerd wordt en de

betreffende aanbieder doet een beroep op de wettelijke uitzondering, zal getoetst moeten worden of dit gegrond is.

Vraag 2
In de voorgestelde acties door het college worden *kernacties* onderscheiden van de andere acties in het schema. Dit ziet op de acties in het kader van toezicht, handhaving en sanctionering.
Wat is het verschil tussen deze kernacties en de andere acties? Heeft dit ook te maken met de prioritering in de uitvoering?
Antwoord 2
Onze focus ligt op de uitwerking van maatregelen voor het controleren en (waar nodig) bestraffen van particuliere verhuurders en verhuurbemiddelaars die (ondanks onze overige acties) herhaaldelijk blijven discrimineren. We hebben het voornemen om discriminatie op te nemen in de verhuurdersvergunning. We onderzoeken in hoeverre deze regeling voldoende uitvoerbaar en handhaafbaar is om discriminatie op de woningmarkt aan te pakken. Daarnaast verkennen we de mogelijkheden voor een landelijk generieke bemiddelingsvergunning voor verhuurbemiddelaars. Dit noemen wij de kernacties.
De andere acties zijn essentieel om de discriminatie aan te pakken en zijn naar verwachting veel effectiever in combinatie met de kernacties. Dus het gaat om de integrale aanpak. Met het uitvoeren van de correspondentietesten bouwen wij bijvoorbeeld de daarvoor benodigde bewijslast op voor het functioneren van de vergunningen. De overige acties die wij uitvoeren richten zich op:

- *het verminderen van onbedoelde discriminatie middels voorlichting, bewustwording, professionalisering;*
- *het zoveel mogelijk uitsluiten van discriminatie in het werving- en selectieproces middels een objectief en transparant werving- en selectieproces van kandidaat-huurders,*
- *het ondersteunen van kandidaat-huurders als er alsnog vermoedens zijn van discriminatie.*

Het onderscheid in type acties heeft geen invloed op de prioritering in de uitvoering, maar wel op de rollen en benodigde tijd voor de uitwerking. Zie ook het antwoord op vraag 3.

Vraag 3
Volgens de fracties is het van groot belang dat snel wordt overgegaan tot actie om de discriminatie op de woningmarkt aan te pakken. Uit de aanvullende acties op het plan van aanpak wordt nog niet duidelijk wat wanneer van start zal gaan.
Kan de wethouder een tijdspad geven van de verschillende acties?
Antwoord 3
In de bijlage staat per actie het startmoment van uitvoering en de (beoogd) trekker vermeld. De uitvoering van de acties loopt parallel aan elkaar. Minister Ollongren heeft eind april een brief gestuurd naar de Tweede Kamer waarin zij haar acties voor bestrijding van discriminatie op de woningmarkt benoemt (zie ook: https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2021/04/23/kamerbrief-uitkomsten-onderzoek-discriminatie-woningmarkt). Veel van deze acties sluiten aan bij die van ons. In een aantal gevallen is Min. BZK dus in de lead en werkt hierop samen met de branche, anti-discriminatievoorzieningen en andere gemeenten (waaronder Utrecht).
Het is nu nog niet voor alle acties mogelijk om aan te geven wat de uitwerktijd is om tot het beoogde resultaat te komen. Wanneer dit concreter is, informeren wij u daarover.

Vraag 4
Hoe snel kan een lokale verhuurdersvergunning worden ingevoerd?
Antwoord 4
Voor het invoeren van de verhuurdersvergunning moet een artikel worden toegevoegd in de Algemene plaatselijke verordening. We verkennen de mogelijkheden of de APV een goede juridische basis is voor handhaving op discriminatie op de woningmarkt. Via de raadsbrief over de verhuurdersvergunning wordt u verder geïnformeerd.

Vraag 5
Veel van de acties moeten eerst een bepaald (lokaal of landelijk) wetgevingsproces door en kunnen daarom veel tijd innemen voor ze kunnen worden uitgevoerd.
Welke acties zijn volgens de wethouder ‘laaghangend fruit’ en kunnen (vrijwel) meteen van start?
Antwoord 5
Het klopt dat de acties rondom de vergunningen en een objectiever wervings-en selectieproces om een langere adem vragen. De afstemming hierover met de branche, het ministerie en andere partners is echter wel al in gang gezet en de overleggen voeren we op dit moment.
We hebben nu al direct ingezet op de intensivering van de voorlichtingsaanpak en de samenwerking met Art. 1 MN. Het gaat hierbij om voorlichting en professionalisering (ook bij de branche), maar ook betere ondersteuning van (mogelijke) slachtoffers in het bestaande meldingsproces richting het College voor de rechten van de Mens. Ook zijn we in overleg om eind dit jaar in ieder geval nieuwe correspondentietesten uit te voeren. Van deze testen gaat niet alleen een afschrikeffect uit, ook dienen ze voor de dossieropbouw van partijen die over de schreef gaan.

Vraag 6
Kan het college aangeven of in de gesprekken rondom het Stadsakkoord woningmarkt discriminatie wordt besproken en of hier afspraken over worden gemaakt?
Antwoord 6
Het onderwerp is tot nu toe nog niet actief besproken met partners van het Stadsakkoord Wonen, maar daarbuiten zijn we actief in gesprek met branchepartijen zoals NVM en VastgoedBelang, Art 1. MN, het ministerie en andere gemeenten. De resultaten van de onderzoeken naar discriminatie op de Utrechtse particuliere huurmarkt zullen geagendeerd worden in de Kopgroep van het Stadsakkoord Wonen, waarin we met partners in gesprek gaan over manieren waarop zij mee kunnen denken en werken aan onze acties.

Vraag 7
De wethouder wil ook met partners de realisatie van een transparant werving- en selectiesysteem verkennen.
Kan de wethouder verder toelichten hoe een dergelijk systeem eruit kan komen te zien? Zijn er voorbeelden uit andere steden of landen?
Antwoord 7
Het gaat hierbij om het standaardiseren van welke informatie op welk moment aan en/of over kandidaat-huurders wordt gevraagd en op welke wijze deze gegevens worden gebruikt bij het selectieproces (inclusief verwerking van informatie).
Deze maatregel kan in lichtere en zwaardere vorm worden ingezet. In de lichte vorm dragen verhuurders en verhuurmakelaars zelf zorg voor een transparant en gestandaardiseerd selectieproces. De verplichting geldt hier dus alleen dat er sprake moet zijn van transparantie en standaardisering (iedere kandidaat-huurder volgt hetzelfde proces). Partijen kunnen bijvoorbeeld bij Art. 1 MN informatie en advies inwinnen over hun wervings- en selectieproces en de mogelijk discriminerende gevolgen van het gebruik van de gevraagde persoonsgegevens (zowel bij interne als externe screening). In een zwaardere vorm wordt een transparant en gestandaardiseerd proces ontwikkeld dat verhuurders en bemiddelaars verplicht moeten volgen. Uiteraard vraagt deze maatregelen om zorgvuldige uitwerking waarbij ook de privacy in het oog wordt gehouden. De gemeente Rotterdam voert een pilot uit gericht is op een objectief en transparant werving- en selectiesysteem. Wij hebben nauw contact met hen hierover.

Vraag 8
Uit de brief blijkt dat ook de correspondentietesten worden voortgezet in samenwerking met partners Art. 1 MN en College voor de Rechten van de Mens.
Wat wordt er gedaan met de resultaten van deze correspondentietesten? Wordt meteen gebruik gemaakt van acties als ‘naming en shaming’ zoals het Verwey-Jonker instituut voorstelt?

Antwoord 8
De resultaten van de correspondentietesten zijn tot nu toe tweeledig gebruikt. Enerzijds hebben we een vooraankondiging gedaan dat we de testen gingen uitvoeren. Vanuit de aanbevelingen uit het onderzoek van Academie van de Stad uit 2019 werd hiermee beoogd een afschrikeffect te behalen. Anderzijds zijn de testen gebruikt om nogmaals discriminatie te meten. In die nieuwe ronde van correspondentietesten hebben we ook fysieke beperking als grond meegenomen. Deze testen kunnen niet worden gebruikt om over te kunnen gaan tot het zogeheten 'naming en shaming'. Degene die is gediscrimineerd is immers een fictief persoon, dus deze kan zelf geen aangifte doen van het vermoeden van een strafbaar feit.
Een belangenorganisatie kan dit echter wel doen. Zoals aangegeven bij vraag 5 zijn wij in gesprek met Art. 1 MN om een nieuwe ronde correspondentietesten uit te voeren die uiteindelijk ook als basis kunnen dienen voor 'naming en shaming'. Wij doen als gemeente zelf niet aan 'naming en shaming', maar het College voor de rechten van de Mens publiceert wel namen van verweerders. Wij zetten ons in om deze uitspraken van het College voor de rechten van de Mens zichtbaarder te maken.

Vraag 9
Discriminatie op de woningmarkt is een veelkoppig monster, dat waarschijnlijk veel werk vraagt met een goed werkende organisatie. Kan de wethouder meer inzicht bieden in de samenwerking met- en taakverdeling tussen partners?
Antwoord 9
Bij de aanpak van discriminatie op de woningmarkt werken wij samen met de branchevereniging, Art. 1 MN, het ministerie van BZK en andere gemeenten. Voor een uitgebreider overzicht van de samenwerkingen kunt u de bijlage raadplegen.

Vraag 10
Ook de studentenwoningmarkt is niet vrij van discriminatie. Deze wereld is misschien nog wel moeilijker te onderzoeken of reguleren dan de particuliere verhuur, omdat het zoeken naar nieuwe huurders vaak via de zogenoemde hospiteeravonden verloopt. Daarbij maken jonge huurders bij het zoeken naar een huis binnen de particuliere verhuur, nadat zij hun studentenkamer willen verlaten, soms geen kans door hun leeftijd met daarbij behorende vooroordelen.
Is de wethouder bekend met discriminatie op de studentenwoningmarkt? Bijvoorbeeld door het systeem van hospiteeravonden, waar internationale studenten vaak minder kans maken.
Antwoord 10
Via SSH en BoKS hebben wij signalen ontvangen dat het hospiteersysteem ervoor kan zorgen dat bepaalde groepen studenten minder kans maken op een kamer. Er is nu een evaluatie gestart met SSH en BoKS over het hospiteer en lotingssysteem. U wordt hierover binnenkort geïnformeerd.

Vraag 11
Is de wethouder bekend met mogelijke moeilijkheden die Utrechters ondervinden bij het vinden van een particuliere huurwoning door hun leeftijd?
Antwoord 11
Wij erkennen dat leeftijd een grond kan zijn waarop Utrechters moeilijkheden ondervinden bij het vinden van een particuliere huurwoning. In de voorbereiding van de praktijktesten die in 2020 zijn gedaan hebben we daarom onderzocht of leeftijd kan worden meegenomen als grond. Dit ook naar aanleiding van signalen die we hebben ontvangen vanuit de raad in de technische briefing van 4 juni 2020.
De Algemene wet gelijke behandeling (AWGB) beschermt burgers tegen ongelijke behandeling op een aantal wettelijk geformuleerde gronden: godsdienst, levensovertuiging, politieke gezindheid, ras, geslacht, nationaliteit, hetero- of homoseksuele gerichtheid, burgerlijke staat. De 'Wet gelijke behandeling op grond van leeftijd' (WGBL) is alleen toegespitst op arbeid en beroepsonderwijs en beschermt niet tegen ongelijke behandeling bij de verhuur van woonruimte. Ongelijke behandeling op grond van leeftijd is niet bij wet verboden, indien het onderscheid op basis van leeftijd betreft bij de verhuur van woningen.

Daarnaast zijn er nauwelijks meldingen met betrekking tot leeftijdsdiscriminatie. Ook is er weinig wetenschappelijke literatuur beschikbaar waarbij er een indicatie is dat er sprake is van ongelijke behandeling van potentiële huurders op basis van leeftijd. Op basis hiervan is de keuze gemaakt om leeftijd niet als grond mee te nemen in de praktijktesten die zijn uitgevoerd.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Schriftelijke vragen - Discriminatie op de woningmarkt

Eva Oosters, Student & Starter
Ismail el Abassi, Denk
Melody Deldjou Fard, Groenlinks
Hind Dekker-Abdulaziz, D66
Bülent Isik, PvdA

Al in 2018 stemde de gemeenteraad van Utrecht de motie over een onderzoek naar woningmarkt discriminatie in. Nu, bijna drie jaar later, wordt steeds meer duidelijk hoe schrijnend dit probleem nog steeds is. Uit de brief van 31 maart 2021 met in de bijlage de onderzoeken van het Verwey-Jonker instituut en Academie van de Stad wordt nogmaals duidelijk hoe groot de problematiek is. Daarbij wordt een plan van aanpak geschetst om de discriminatie tegen te gaan op lokaal niveau, met aanvullend daarop een stip op de horizon over landelijke wetgeving.

Uit de praktijktesten van Academie van de Stad blijkt dat er nog steeds sprake is van discriminatie in de eerste selectiefase van het verhuurproces op de gronden etniciteit en seksuele gerichtheid. Ook blijkt er sprake te zijn van discriminatie op grond van fysieke beperking. De resultaten blijven schokkend.

De fracties van Student & Starter, Denk, Groenlinks, D66 en PvdA zijn blij dat gemeente Utrecht aan de slag gaat om deze problematiek aan te pakken. Toch hebben de fracties enkele vragen over de onderzoeken, aanpak en het tijdspad.

De verwachting is dat het aandeel particuliere huurwoningen alleen maar zal toenemen de komende tijd. In het onderzoek van het Verwey-Jonker instituut wordt gesteld dat de problematiek van discriminatie op de woningmarkt ingewikkelde oorzaken heeft om op te lossen. Bijvoorbeeld de woningwet die vraagt om vergaande screening van huurders, of het sterk gevoelde eigendomsrecht van de woningeigenaren.

1. Hoe ziet het college de verhouding van dit eigendomsrecht in relatie tot de voorgestelde uit te werken maatregelen? Worden hier nog juridische moeilijkheden verwacht?

In de voorgestelde acties door het college worden *kernacties* onderscheiden van de andere acties in het schema. Dit ziet op de acties in het kader van toezicht, handhaving en sanctionering.

2. Wat is het verschil tussen deze kernacties en de andere acties? Heeft dit ook te maken met de prioritering in de uitvoering?

Volgens de fracties is het van groot belang dat snel wordt overgegaan tot actie om de discriminatie op de woningmarkt aan te pakken. Uit de aanvullende acties op het plan van aanpak wordt nog niet duidelijk wat wanneer van start zal gaan.

3. Kan de wethouder een tijdspad geven van de verschillende acties?
4. Hoe snel kan een lokale verhuurders vergunning worden ingevoerd?
5. Veel van de acties moeten eerst een bepaald (lokaal of landelijk) wetgevingsproces door en kunnen daarom veel tijd innemen voor ze kunnen worden uitgevoerd. Welke acties zijn volgens de wethouder 'laaghangend fruit' en kunnen (vrijwel) meteen van start?
6. Kan het college aangeven of in de gesprekken rondom het Stadsakkoord woningmarkt discriminatie wordt besproken en of hier afspraken over worden gemaakt?

De wethouder wil ook met partners de realisatie van een transparant werving- en selectiesysteem verkennen.

7. Kan de wethouder verder toelichten hoe een dergelijk systeem eruit kan komen te zien? Zijn er voorbeelden uit andere steden of landen?

Uit de brief blijkt dat ook de correspondentie testen worden voortgezet in samenwerking met partners Art. 1 MN en College voor de Rechten van de Mens.

8. Wat wordt er gedaan met de resultaten van deze correspondentie testen? Wordt meteen gebruik gemaakt van acties als '*naming and shaming'* zoals het Verwey-Jonker instituut voorstelt?
9. Discriminatie op de woningmarkt is een veelkoppig monster, dat waarschijnlijk veel werk vraagt met een goed werkende organisatie. Kan de wethouder meer inzicht bieden in de samenwerking met- en taakverdeling tussen partners?

Ook de studentenwoningmarkt is niet vrij van discriminatie. Deze wereld is misschien nog wel moeilijker te onderzoeken of reguleren dan de particuliere verhuur, omdat het zoeken naar nieuwe huurders vaak via de zogenoemde *hospiteeravonden* verloopt. Daarbij maken jonge huurders bij het zoeken naar een huis binnen de particuliere verhuur, nadat zij hun studentenkamer willen verlaten, soms geen kans door hun leeftijd met daarbijbehorende vooroordelen.

10. Is de wethouder bekend met discriminatie op de studentenwoningmarkt? Bijvoorbeeld door het systeem van hospiteeravonden, waar internationale studenten vaak minder kans maken.
11. Is de wethouder bekend met mogelijke moeilijkheden die Utrechters ondervinden bij het vinden van een particuliere huurwoning door hun leeftijd?



Verkeers handhaving

District Stad-Utrecht

RIB 6 april 2021

Verkeershandhaving algemeen

1. Verkeershandhaving is onderdeel regulier politiewerk
2. Missie: verkeersveiligheid vergroten door het voorkomen van slachtoffers
3. Risico's verkleinen door gedragsbeïnvloeding door voorlichting, handhaving en technische maatregelen.

Verkeershandhaving: taken

Politie heeft taak in adviseren, handhaven *en* opsporen

- Adviezen geven, bijv. aanpassingen aan infrastructuur weg
- Opsporingstaken in geval ernstig of dodelijk letsel (PV opstellen en informeren slachtoffers)
- Handhaving (zie volgende dia)

Handhaving

Prioriteit op volgende feiten:

- veelgepleegd asociaal verkeersgedrag
- afleiding
- rood licht negeren
- alcohol en drugs
- snelheid

Continue handhaving heeft effect, maar capacitair niet uitvoerbaar, daarom vooral actiegericht naast lik-op-stuk

Handhaving in cijfers

Wat	Aantal bekeuringen (inclusief staandehoudingen)
Verkeersoverlast	2056
Gordel en helm	734
Rood licht	2488
Snelheid	1875
Verkeer overig	11277
Totaal	18430

Cijfers 1 januari 2020 – 1 april 2021
nb in veelvoud worden burgers aangesproken op hun verkeersgedrag!

Handhaven specifiek

1. Handhaving op specifieke locaties
   - Actie op locatie vwb snelheid (Waterlinieweg)
   - Actie op locatie vwb verkeersgedrag (Kanaalstraat)
   - Actie op uitvalsweg (alcohol, drugs e.d.)
2. Omgang met 30km straten
   - Beperkte mogelijkheden politie
   - Acties op enkele locaties (op fietsstraat, bij school)

Toelichting RIB Verkeersveiligheid



6 april 2021

Martijn Dijkhof

Gemeente Utrecht

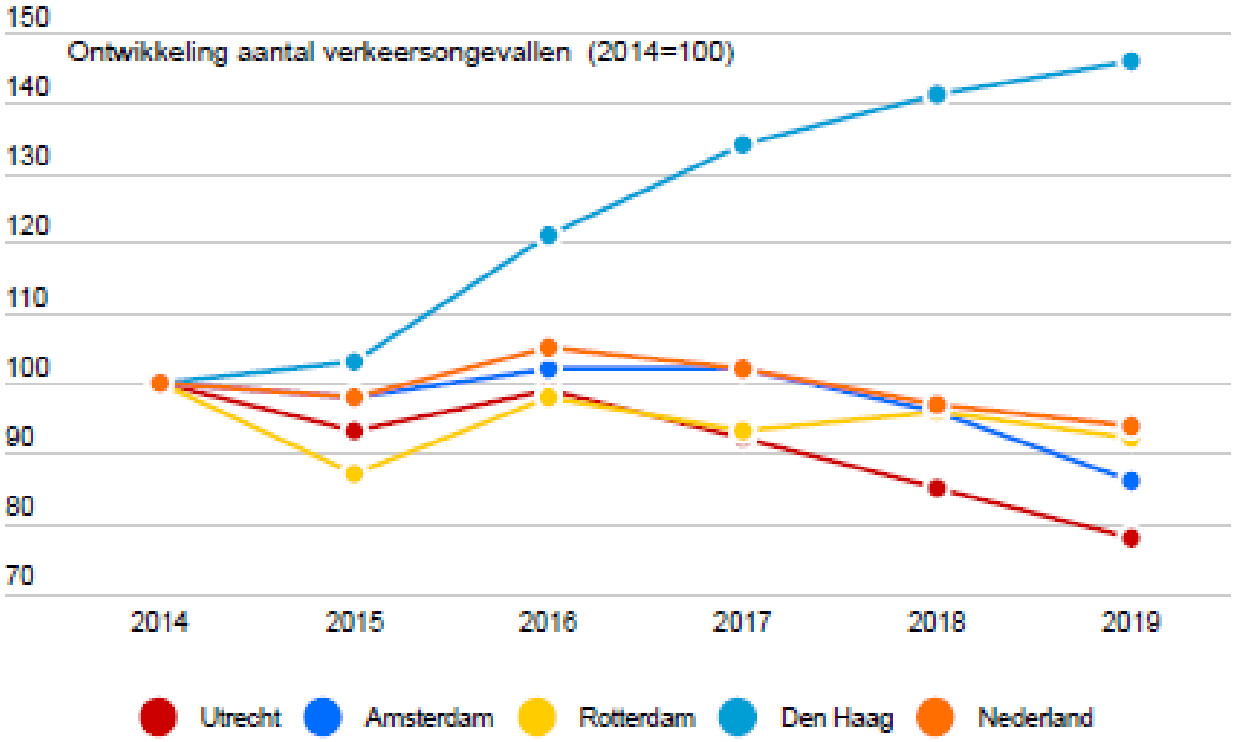
Utrecht.nl/verkeersveiligheid

Inhoud

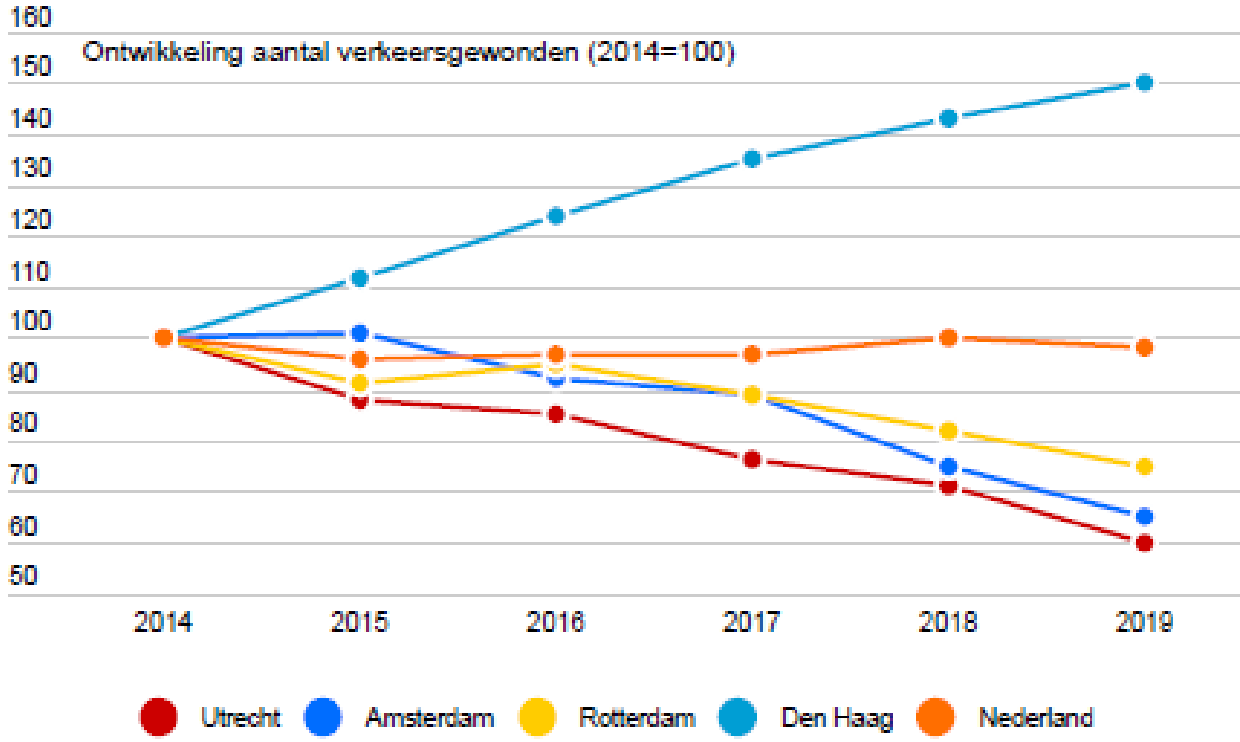
- Ontwikkeling van de verkeersveiligheid in de gemeente Utrecht
- Toelichting op landelijke actualiteiten
- Fietsveiligheid
- Verdeling ongevallen naar vervoerswijze en leeftijd
- Verkeersveiligheid van ouderen
- Toelichting Top 16 verkeersonveilige locaties
- Beleving van de verkeersveiligheid
- Handhaving

Ontwikkeling ongevallen en beleving (1/2)

(bron: Monitor Mobiliteitsplan 2020)



Bron: VIA o.b.v. STAR (geregistreerde ongevallen op alle wegen binnen de gemeentegrenzen G4 en Nederland, incl. provinciale- en rijkswegen).

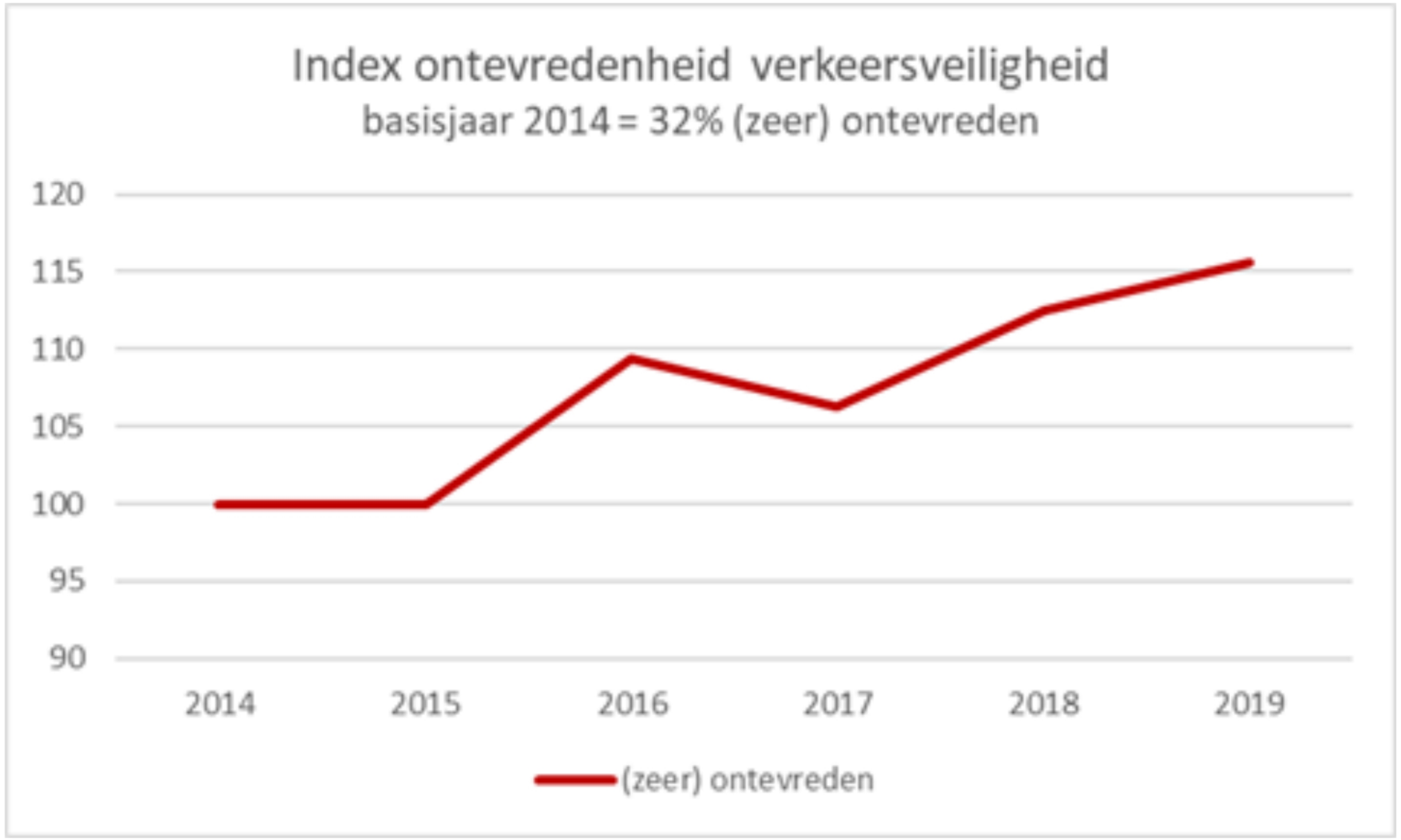


Bron: VIA o.b.v. STAR (geregistreerde verkeersgewonden op alle wegen binnen de gemeentegrenzen G4 en Nederland, incl. provinciale- en rijkswegen).

Gemeente Utrecht

Ontwikkeling ongevallen en beleving (2/2)

(bron: Monitor Mobiliteitsplan 2020)



Gemeente Utrecht

SPV Ongevallencijfers en Risicobenadering

(door Adriaan Walraad)

- Ongevallencijfers: wat is er mis gegaan?
  - Verschillende registraties met voor- en nadelen
- Risicobenadering: wat kan er mis gaan?
  - Verschillende risicobenaderingen met voor- en nadelen
- Cijfers in een context plaatsen: lokale kennis

- Niet of-of maar en-en

Gemeente Utrecht

Landelijk: 30km tenzij en positie fiets

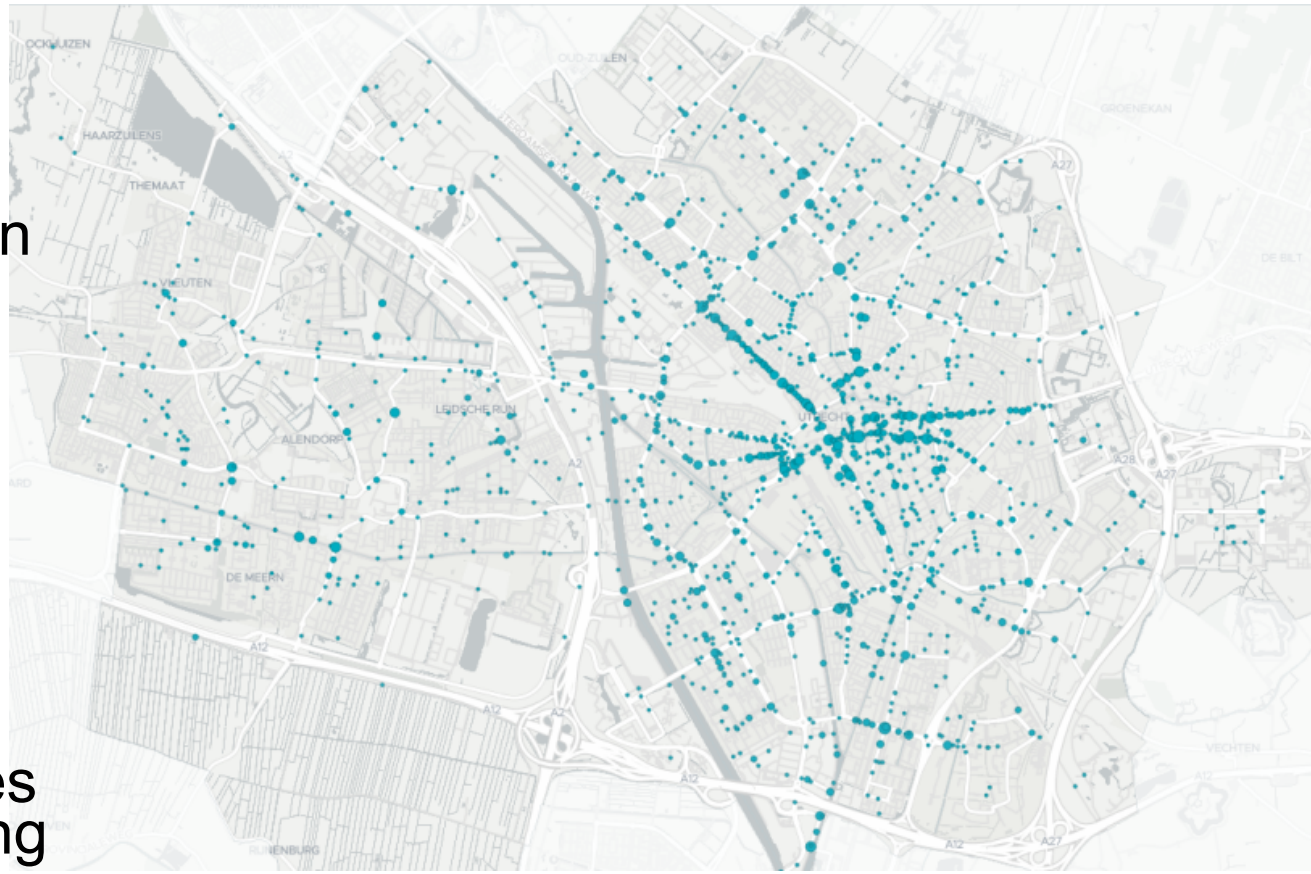
(door Adriaan Walraad)

- Motie Kröger ’30km/u, tenzij…’ binnen bebouwde kom
- 30 echt 30km/u, 50 veilig 50km/u
- Betekent vooral: het aanpakken van 'Grijze wegen' 50km/u
- Fietsers en snelverkeer niet op dezelfde rijbaan bij 50km/u
  - Opwaarderen naar veilig 50km/u, met vrijliggende fietspaden
  - Duurzaam Veilig blijft onverkort, maar wel extra wegtype bij: gebiedsontsluitingsweg met 30km/u

Verkeersveiligheid fiets

(door Adriaan Walraad)

- Duurzaam Veilig: gericht op auto en buiten bebouwde kom
- Inzichten sindsdien:
  - gezondheid en onveiligheid (34% van doden 60% van ernstig gewonden)
  - enkelvoudig en als slachtoffer (vooral van auto)
- Risico
  - uitvalswegen van de binnenstad
  - ouderen
  - gedrag
- Maatregelen: fietspaden 50km/u, kruispunten 50km/u, meer 30km/u, paaltjes en randjes weghalen, gedragsbeinvloeding



Gemeente Utrecht

Veilig fietsen

- Mobiliteitsplan 2040 zegt: netwerk op orde in 2040
- Bij projecten in de openbare ruimte hanteren we landelijke richtlijnen voor (fiets)veiligheid als uitgangspunt
- Fietspaaltjes op doorgaande routes hebben we zoveel mogelijk weggehaald
- We leren fietsers veilig fietsen (jong en oud)
- We handhaven (boa’s en politie) op onveilig gedrag

Leeftijden en vervoerswijzen

slachtoffers, periode 2018-2020, bron ViaStat

	Fiets	Personen-auto	Brom-fiets	Snor-fiets	Voet-ganger	Overig	Onbe-kend	totaal
0-3	1	1	0	1	4	0	3	**10**
4-11	5	0	0	0	11	0	7	**23**
12-15	33	3	2	4	5	1	6	**54**
16-22	55	45	99	72	10	32	15	**328**
23-29	57	41	19	13	12	19	24	**185**
30-36	53	29	12	14	4	10	18	**140**
37-43	28	13	13	7	2	5	17	**85**
44-50	41	18	13	7	12	11	16	**118**
51-57	38	19	13	11	9	7	12	**109**
58-64	35	12	6	5	7	4	10	**79**
65-71	16	3	6	2	7	3	5	**42**
72-78	17	6	0	3	4	3	8	**41**
79-85	8	7	3	1	3	1	4	**27**
86 en ouder	5	1	0	0	1	0	1	**8**
totaal	**392**	**198**	**186**	**140**	**91**	**96**	**146**	**1249**

Gemeente Utrecht

Veiligheid voor ouderen

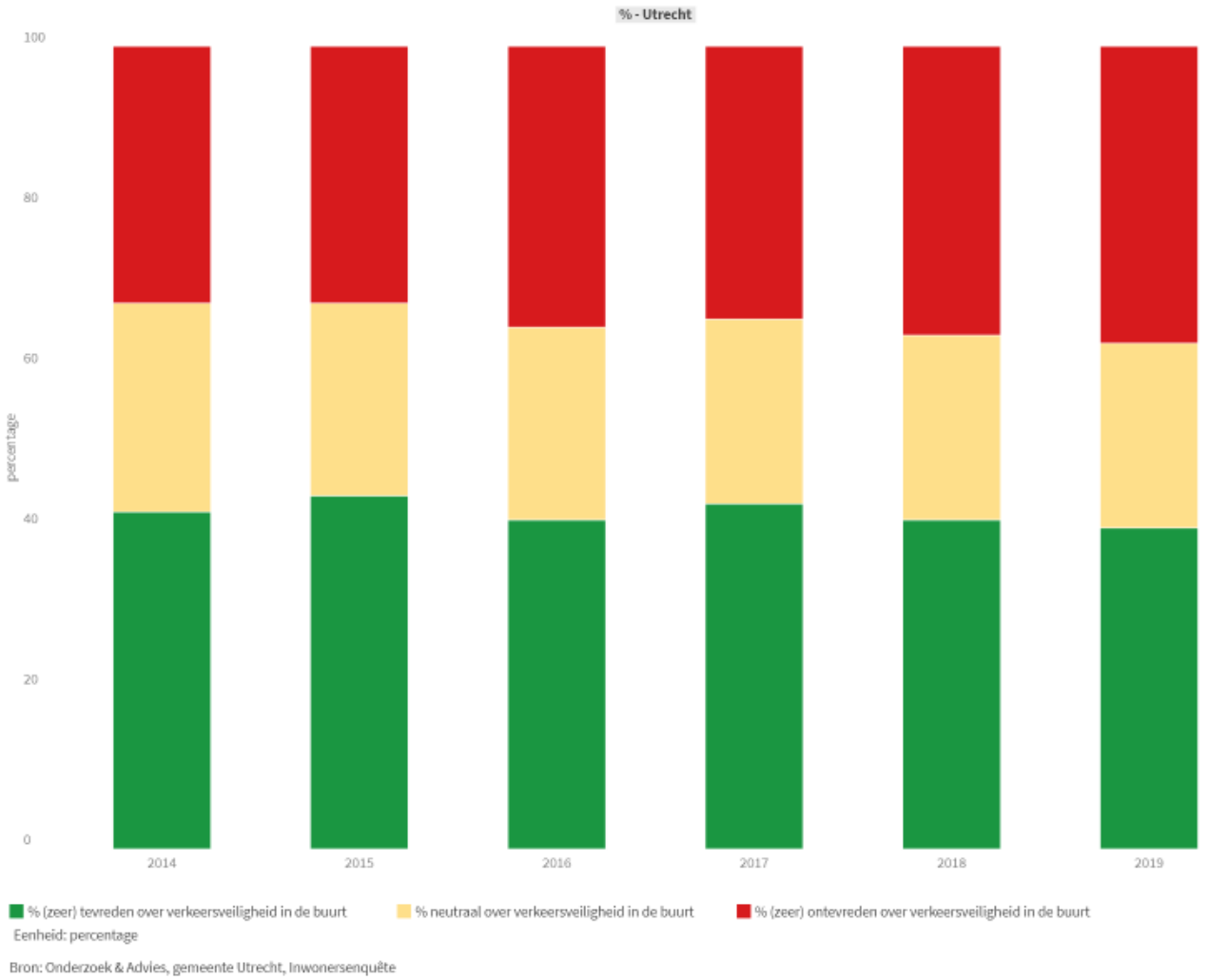
- Ouderen blijven langer mobiel maar zijn relatief kwetsbaar
- De verkeersonveiligheid weegt niet op tegen de voordelen van meer bewegen
- Drukke fietsroutes worden soms gemeden
- Mobiliteitsplan 2040: we ontwerpen rustige routes voor ouderen en bieden een goed OV
- Fietspaden onderhouden we en we acteren op meldingen
- We bieden fietsvaardigheidstrainingen aan
- We ontwerpen bij projecten volgens de landelijke richtlijnen die uitgaan van vaardigheden van ouderen
- We hebben geen apart beleid, het is onderdeel van o.a. Mobiliteitsplan

Aanpak onveilige locaties

- Top 16 ongevallenconcentraties, maar ook meldingen en incidenten
- We pakken de ongevallenconcentraties aan door de locaties te analyseren en zo nodig maatregelen te nemen.
- We zien bij de locaties in de top 16 combinaties van de volgende risico-kenmerken:
  - Meeste ongevallen gebeuren op kruispunten
  - Wegen met hoog aantallen motorvoertuigen en/of fietsers
  - Drukke stedelijke omgevingen waar zowel verblijven als doorstromen plaatsvindt
- Locaties in de top 16 wisselen snel doordat het verschil in ongevallen en slachtoffers tussen VOC-locatie nummer 15 en 50 klein is

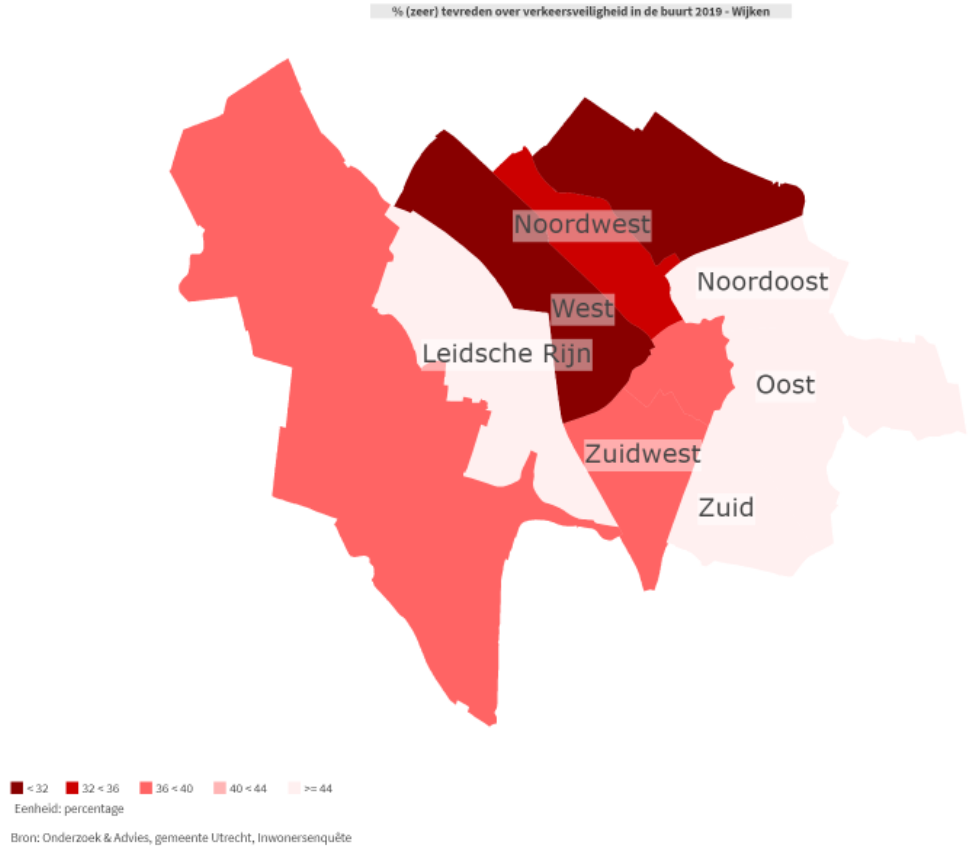
Tevredenheid over verkeersveiligheid

- Tevredenheid over verkeersveiligheid is sinds 2010 dalend.
- Weinig verband tussen objectieve en subjectieve verkeersveiligheid.
- Er is maar één vraag uit de inwonersenquête waar we de trend op baseren. Daardoor kunnen we maar moeilijk de relatie leggen met de oorzaken.



Gemeente Utrecht

Maatregelen en onderzoek



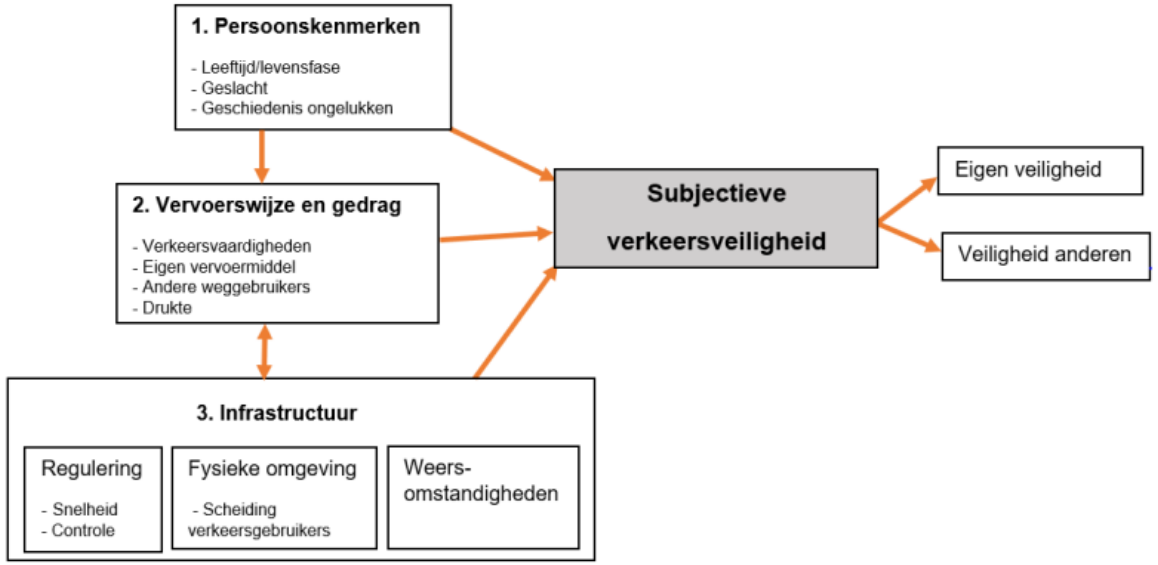
- Tevredenheid is lager in Utrecht Overvecht en Utrecht West dan in andere wijken.

- Aanpak met maatregelen én onderzoek.
  - Onderzoek en maatregelen in Overvecht in West.
  - Onderzoek fietsdrukte.
  - Onderzoek achtergrond ontevredenheid inwoners enquête.

Gemeente Utrecht

Onderzoek naar beleving verkeersveiligheid

- We zien op basis van wetenschappelijk onderzoek dat meerdere factoren een rol spelen:
  - Persoonskenmerken
  - Vervoerkeuze en gedrag
  - Infrastructuur en regelgeving
- Deze factoren beïnvloeden elkaar onderling en we hebben niet overal invloed op.



- Waar we bijvoorbeeld ons hoofd over breken:
  - Het is heel persoonlijk hoe iemand zijn fysieke omgeving beleeft.
  - Uit onderzoek blijkt dat ouders en ouderen verkeersveiligheid anders ervaren dan andere groepen.
    Toenemende drukte en het gedrag van andere weggebruikers.

Gemeente Utrecht

Handhaving

- Gemeente, politie en OM bepalen gezamenlijk de prioriteiten en inzet van handhaving.
- BOA’s kunnen maar op beperkt aantal overtredingen handhaven.

- We werken intensief samen met Politie en OM om op basis van gegevens te bepalen waar handhaving ingezet wordt.

- Voorbeelden:
  - Flitspalen
  - Pilot voor uitbreiding bevoegdheden van BOA’s
  - Snelheidshandhaving Waterlinieweg in februari 2021

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	M. Dijkhof	**Datum**	19 augustus 2021
Doorkiesnummer	0302860996	**Kenmerk**	9018425/2106291750-md
E-mail	m.dijkhof@utrecht.nl	**Onderwerp**	Voortgangsrapportage verkeersveiligheid eerste helft 2021
Bijlage(n)	1	**Beleidsveld**	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de voortgangsrapportage verkeersveiligheid over de eerste helft van 2021. In deze rapportage geven we een overzicht van de werkzaamheden en resultaten van het programma verkeersveiligheid van het afgelopen half jaar. We geven ook aan waar we de middelen voor de Impuls straten 30km in 2022 op in willen zetten. Tot slot gaan we in op de afhandeling van de motie 2018 M189 ‘Vergeet de verkeersveiligheid op het kruispunt Oranjerivierdreef, Einsteindreef en Humberdreef niet’.

Bijgewerkte tabel Verkeersgewonden naar leeftijd en vervoermiddel.

Tijdens de raadsinformatiebijeenkomst van 6 april 2021 over Verkeersveiligheid is onder andere gesproken over de tabel van verkeersgewonden naar leeftijd en vervoermiddel, die wethouder Van Hooijdonk per memo op 4 mei 2020 met uw raad gedeeld heeft.

Omdat uw raad een vergadering van de commissie Stad en Ruimte over Verkeersveiligheid heeft aangekondigd, leek het ons goed om u daarvoor van een actuele tabel te voorzien. Deze ontvangt u als bijlage bij de rapportage, voorzien van toelichting en een korte duiding.

Actuele voortgangsrapportage

Een aantal opvallende zaken uit de voortgangsrapportage noemen we hieronder.

Ontwikkeling ongevallen volgt versoepelingen coronamaatregelen

In de eerste helft van 2021 hadden de coronamaatregelen effect op de verkeersveiligheid. In het begin van het jaar waren de maatregelen het strengst en was ook het verkeersbeeld rustiger. We zien in die periode minder ongevallen dan in andere jaren. Met een toename van het verkeer zien we ook het aantal ongevallen weer toenemen naar het niveau van vóór de coronamaatregelen. Het aantal gewonden ligt lager dan we op basis van de trend hadden verwacht.

Regionale risicoanalyse dit najaar gereed

Samen met de provincie en andere gemeenten werken we aan een regionale risicoanalyse verkeersveiligheid. De provincie maakt hiervoor een verkeersveiligheidsmodel, de Verkeersveiligheidsmeter. In dit model zijn risico's opgenomen waarmee we een extra bron hebben, naast de ongevallenregistratie door de politie, om te bepalen waar onveilige locaties zijn. De regionale risicoanalyse en de Verkeersveiligheidsmeter worden dit najaar in het Utrechts Verkeer- en Vervoer Beraad vastgesteld. We laten u bij de volgende voortgangsrapportage weten hoe dit kan bijdragen aan onze aanpak van verkeersonveilige locaties.

Informatie ziekenhuisdata momenteel niet beschikbaar

Vanwege een juridische privacy-toets zijn de ongevalsdata van de spoedeisende hulp/ ambulancedienst niet bijgewerkt. We hebben inzicht in de data tot en met juni 2020. In afwachting van de uitkomsten van de toets mag VeiligheidNL de data na juni 2020 helaas nog niet delen. Wanneer de informatie beschikbaar is melden we dit.

Lichtgevend zebrapad in werking

In eerdere brieven over de Voortgangsrapportage Verkeersveiligheid meldden wij al dat er op de Columbuslaan een lichtgevend zebrapad gerealiseerd zou worden, als onderdeel van het Europese IRIS-project. Het zebrapad is dit voorjaar geplaatst en is inmiddels in werking. Wanneer de dagen weer korter worden voeren we een observatie en een enquête uit om een beter beeld te krijgen van de effecten.

Opgeleverde projecten

In het afgelopen halfjaar zijn vanuit het Actieplan Verkeersveiligheid de volgende projecten opgeleverd: Oudwijkerdwarsstraat (integrale herinrichting gecombineerd met groot onderhoud), Cortezlaan (aanleg plateau op kruispunt), Waterlinieweg (aanleg geleiderails), Burgemeester Middelweerdbaan-Europaweg (verbeteren bebording). Deze projecten zijn nu in de nazorgfase, waarin we nagaan wat het effect van de maatregelen is en zo nodig extra maatregelen nemen. Bij de Oudwijkerdwarsstraat kijken we bijvoorbeeld naar aanleiding van meldingen van bewoners of we hier nog aanvullende maatregelen kunnen nemen.

Projecten die in voorbereiding zijn

Het komende half jaar werken we verder aan de herinrichtingen van de Moldaudreef, de Orinocodreef, de Donaudreef en de Bastionweg. En we voeren maatregelen uit op onder andere de Eisenhowerlaan, de Bottensteinweg/Pastoor Ohllaan en de Waterlinieweg (bebording). Over de Musicallaan/Rijnkennemerlaan kunnen wij u melden dat het trillingsonderzoek naar de mogelijk steilere drempel uitgevoerd is. De verwachte uitkomsten ten aanzien van een steilere drempel (toename trillingen tot rond de norm) vergen een zorgvuldige afweging en een gesprek met direct aanwonenden; dit gesprek vindt zo snel mogelijk na de zomervakantie plaats.

Door gelden eerder beschikbaar te stellen (gewijzigd kasritme) en financiële voordelen bij een aantal projecten is er ruimte ontstaan om in 2021 enkele projecten en acties extra uit te voeren. We hebben hierbij als eerste gekeken naar projecten en acties uit de voorraad die al dit jaar uitgevoerd kunnen worden of waarvoor we verplichtingen kunnen aangaan. Het gaat om de volgende projecten en acties:

- 30 km/uur-inrichting met 'eenvoudige maatregelen' op de Sweder van Zuylenweg
- Veilige voetgangersoversteek Zandweg-Europaweg (onderdeel van project regionale fietsroute)
- Aanpassen middeneilanden Beneluxlaan – Adm. Helfrichlaan – Van Heuven Goedhartlaan

- Snelheidsremmende maatregelen bij oversteek Hoofddijk over Universiteitsweg
- Bijdrage aan onderzoek naar ‘Geluidsflitspaal’ door TNO
- Verkeersonderzoek Koekoekstraat en omgeving
- Uitbreiden 30 km/uur-zone Van Heuven Goedhartlaan (onderdeel van project Openbare Ruimte Kanaleneiland Noord)

Beleving

Samen met de Universiteit Utrecht voeren we onderzoek uit naar de achtergronden van de beleving zoals deze uit onze inwonersenquête naar voren komt. De eerste resultaten hieruit zijn:

- Jongeren van 16-24 jaar voelen zich het meest veilig, mensen in de groep 45-65 het minst;
- Onder de mensen met thuiswonende kinderen zijn ouders met kinderen in de leeftijdscategorie van 4-11 (basisschoolleeftijd) het vaakst ontevreden.
- Inwoners die aangeven de auto het meest te gebruiken zijn het vaakst tevreden. Inwoners die het meest lopen blijken daarentegen het minst tevreden te zijn.

Impuls straten 30km

Voortgang uitvoering winnende ideeën uit prijsvraag ‘30km, goed idee’

In afstemming met de begeleidingsgroep van bewoners zijn de Berezinadreef en de Kasaïdreef als meest geschikte wegen naar voren gekomen om de maatregelen uit de prijsvraag uit te voeren. We willen beide wegen graag nog dit jaar aanpakken, maar weten nog niet zeker of we dit halen. Dit komt omdat er nog een verkeersbesluit nodig is waarop bezwaar en beroep mogelijk is en het hangt ook af van de weersomstandigheden.

Inzet van de middelen in 2022 en verder

Zoals in de raadsbrief van 28 januari 2021 over de Voortgangsrapportage Verkeersveiligheid van het tweede kwartaal 2020 is aangegeven, prioriteren we momenteel de inzet van de beschikbare middelen van de ‘Impuls straten 30km’ vanaf 2022. We richten ons hierbij onder andere op buurten en straten waar de komende jaren groot onderhoud gepland staat. We informeren u nu over de inzet van de middelen van de ‘Impuls straten 30km’ voor komend jaar. Later dit jaar volgt meer informatie over de programmering voor de jaren erna.

We hebben voor 2022 € 500.000,- beschikbaar. De projecten die we vanuit de ‘Impuls straten 30km’ in 2022 van een bijdrage voorzien zijn:

• Herinrichting Orinocodreef	€ 100.000,-
• 30 km/uur fietsstraat Bastionweg	€ 75.000,-
• Integrale aanpak Bernadottelaan	€ 100.000,-
• Herinrichting openbare ruimte Taagdreef en omgeving	€ 125.000,-
• Uitvoering maatregelen uit Prijsvraag 30km Goed Idee	€ 50.000,-
• Overhead (o.a. programmering, afhandelen vragen)	€ 50.000,-

Motie Verkeersveiligheid op Oranjerivierdreef, Einsteindreef en Humberdreef

In de motie M189 ‘*Vergeet de verkeersveiligheid op het kruispunt Oranjerivierdreef, Einsteindreef en Humberdreef niet’* uit 2018 heeft uw raad ons opgedragen om in overleg met bewoners en belanghebbenden met een pakket van maatregelen te komen om een goede doorstroming en verkeersveiligheid op het kruispunt mogelijk te maken. Ook vroeg u ons om dit uit te voeren voordat de vernieuwing van de Noordelijke Randweg (NRU) is afgerond. Aanleiding voor de motie was de bespreking van de aanpak voor de Noordelijke Randweg.

Inmiddels is gebleken dat het destijds gepresenteerde ontwerp van de NRU niet haalbaar is, en onderzoeken we andere mogelijkheden om de NRU te verbeteren. We zijn ondanks de veranderde plannen in gesprek gegaan met leden van het Wijkplatform Overvecht, de verkeerswerkgroep Overvecht, DROOM en de Fietsersbond Utrecht om over verbetermogelijkheden van het kruispunt te praten.

Op basis van het gesprek met de deelnemers van het overleg kwam het beeld naar voren dat er geen urgente verkeersveiligheidsknelpunten op het kruispunt aanwezig zijn, maar nog wel enkele verbetermogelijkheden. Ook hebben we in gezamenlijkheid geconstateerd dat het kruispunt een barrière is voor voetgangers en fietsers. En er spelen naast de aanpak van de NRU nog enkele andere ontwikkelingen (zoals Groene Lint) die mogelijk invloed kunnen hebben op de omgeving en het toekomstige gebruik van het kruispunt. Op basis van de uitkomsten van het gesprek treffen we later dit jaar de volgende maatregelen op het kruispunt:

- Op de Humberdreef blokkeren voertuigen die voor de verkeerslichten wachten, af en toe het kruispunt Lunenburchdreef-Einsteindreef. We optimaliseren hier de verkeerslichtenregeling, waardoor de doorstroming op de Humberdreef verbetert.
- Op de Oranjerivierdreef maken automobilisten die wachten voor de verkeerslichten, af en toe gebruik van het fietspad. We realiseren een fysieke afscheiding tussen rijbaan en fietsstrook zodat dit niet meer mogelijk is.

We verwachten hiermee de doorstroming en de verkeersveiligheid voldoende te verbeteren en op een goede manier invulling te hebben gegeven aan uw motie.

Tot slot

Tijdens de Raadsinformatiebijeenkomst van 6 april 2021 heeft een aantal fracties aangekondigd om verder in gesprek te willen over de aanpak van de verkeersveiligheid in onze stad tijdens een vergadering van de commissie Stad en Ruimte. Deze staat inmiddels gepland op 2 september a.s.. Wij verwachten dat deze brief en de rapportage hieraan zullen bijdragen en zien uit naar het debat.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid

Stand van zaken per 1 juli 2021



Foto: Renzo Gerritsen

Datum 19 augustus 2021
Versie 1.0

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Uitgave

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opgave Mobiliteit
Gemeente Utrecht
telefoon 14 030

Internet

www.utrecht.nl/verkeersveiligheid

Informatie

Martijn Dijkhof
m.dijkhof@utrecht.nl

Inhoud

Samenvatting 4

1 Inleiding 9

2 Hoe staat het met de verkeersveiligheid? 10
2.1 Aantal verkeersongevallen en -gewonden, inclusief effecten van corona 10
2.2 Ongevallen per locatie 11
2.3 Ontwikkelingen dataverzameling verkeersongevallen 11

3 Verbeteren van verkeersveiligheid 13
3.1 Fysieke inrichtingsmaatregelen 13
3.1.1 In onderzoek 14
3.1.2 In voorbereiding 16
3.1.3 In uitvoering 18
3.1.4 In gebruik 18
3.1.5 Nazorg en evaluatie 18
3.2 Gedragsmaatregelen 18
3.2.1 Communicatie 20
3.2.2 Handhaving 20
3.3 Kennisontwikkeling 23

4 Ambitie 30 km/uur 26
4.1 Programmering 2022 26
4.2 Landelijke 30km/uur-aanpak 27
4.3 Prijsvraag 30 km 28

5 Financiën 29

Bijlage 1 Gewonden naar leeftijd en vervoerswijze 30
Bijlage 2 Ongevallen per locatie 33
Bijlage 3 Totaallijst projecten op alfabet 34

Samenvatting

Effecten coronamaatregelen

Ook in de eerste helft van 2021 hadden de coronamaatregelen effect op de verkeersveiligheid. In het begin van het jaar waren de maatregelen het strengst en was ook het verkeersbeeld rustiger. We zien in die periode minder ongevallen dan in andere jaren. Met de toename van het verkeer zien we ook het aantal ongevallen weer toenemen naar het niveau van voor de coronamaatregelen. Het aantal gewonden ligt lager dan we op basis van de trend hadden verwacht.

VOC-lijst

In de eerste helft van 2021 zijn er vijf nieuwe locaties in de top 15 van verkeersonveilige locaties gekomen. Nota bene: wisselingen in de lijst komen vaak doordat locaties scores kunnen hebben die dicht bij elkaar liggen. We analyseren deze nieuwe locaties in de tweede helft van dit jaar. Het gaat om:

- Lange Viestraat, tussen de St. Jacobsstraat en de Oudegracht
- Socratesbrug/ Socrateslaan
- Einsteindreef/ Seinedreef
- Plompetorengracht/ Voorstraat
- Lucasbolwerk/ Nobelstraat

.

Ontwikkelingen dataverzameling verkeersongevallen

De registratie door VeiligheidNL via de ambulancedienst RAVU en de afdelingen Spoedeisende Hulp (SEH) van de Utrechtse ziekenhuizen levert inzicht in verkeersongevallen die we eerder niet kenden. Vanwege een juridische privacytoets is de ongevalsdata niet bijgewerkt. We hebben inzicht in de data tot en met juni 2020. In afwachting van de uitkomsten van de toets mag VeiligheidNL de data na juni 2020 helaas nog niet delen.

Het SWOV (Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) is een vervolgonderzoek gestart naar taxi-ongevallen, in opdracht van het ministerie IenW. Het onderzoek is in 2022 gereed.

Uitvoering van fysieke inrichtingsmaatregelen

In de eerste helft van 2021 zijn de volgende vier projecten in gebruik genomen:

- Oudwijkerdwarsstraat
- Cortezlaan
- Waterlinieweg
- Burgemeester Middelweerdbaan-Europaweg

Deze projecten verkeren nu in de nazorg-fase, waarin we nagaan wat het effect van de maatregelen is en zo nodig extra maatregelen nemen.

Naast de eerdergenoemde vijf nieuwe VOC-locaties analyseren we in de tweede helft van dit jaar nog vier locaties:

- Antonius Matthaeuslaan/ Kardinaal de Jongweg/ Mr.Tripkade
- Herculeslaan/ Laan van Maarschalkerweerd/ Weg van de Wetenschap
- Janskerkhof/ Korte Jansstraat
- Koekoekstraat

Na analyse zijn negen locaties toegevoegd aan de lijst ‘nader te bepalen’.[1] Deze locaties hebben na analyse een lagere prioriteit gekregen dan meer urgente projecten, of we gaan ze niet op korte termijn uitvoeren omdat er later werk-met-werkmogelijkheden zijn en/of vanwege de benodigde financiering.

Van de achttien projecten die nu in voorbereiding zijn, kunnen we er dit jaar naar schatting negen in uitvoering brengen:

- Laan van Chartroise
- Rapenburchdreef e.o./ Muylenborchdreef
- Eisenhowerlaan
- Universiteitsweg/ Hoofddijk
- Musicallaan/ Rijnkennemerlaan
- Paranadreef
- Van Heuven Goedhartlaan
- Bebording Waterlinieweg
- Kruising Van Heuven Goedhartlaan-Beneluxlaan

De Moldaudreef en de tramkruising Weg der Verenigde Naties - Overste den Oudenlaan staan gepland voor start uitvoering in het derde of vierde kwartaal van 2022. De overige zeven projecten verwachten we in de eerste helft van 2022 te starten of tot uitvoering te brengen.

In de afgelopen periode zijn de Laan van Chartroise, Zambesidreef en Neckardreef geëvalueerd. Op dit moment worden vijf locaties geëvalueerd. Deze projecten zijn in 2019/2020 uitgevoerd:

- Amazonedreef Noord (ter hoogte van winkelcentrum De Klop)
- Biltstraat/ Wittevrouwensingel/ St.-Janshovenstraat
- Universiteitsweg/ Leuvenlaan
- Koningin Wilhelminalaan
- Kapteynlaan

Gedragsmaatregelen

Met de scholen- en wijkenaanpak bevorderen we verkeersveilig gedrag van en naar school. Na een rustige periode vanwege corona, heeft Sport Utrecht de afgelopen periode weer diverse fiets- en verkeersveiligheidsprojecten uitgevoerd. Ook vanuit de provincie zijn in Utrecht verschillende verkeerseducatieprojecten georganiseerd.

In de tweede helft van 2021 gaan we op vier locaties schoolzones realiseren. Daarnaast lopen er nog twee aanvragen waarover we met de scholen in gesprek zijn.

Uit een proef op twee schoollocaties in de Staatsliedenbuurt en in Lunetten is gebleken dat de invoering van ‘schoolstraten’ de ervaren verkeersveiligheid verbetert. Bij een schoolstraat sluiten we straten bij scholen af voor auto’s tijdens de haal- en brengmomenten. We willen deze maatregel ook voor andere scholen beschikbaar maken.

In de eerste helft van 2021 zijn er twee campagnes gehouden op het gebied van bewustwording van verkeersveilig gedrag: de MONO-campagne in maart en een snelheidscampagne in mei.

[1] Locaties vragen wel om maatregelen maar die kunnen niet meteen worden uitgevoerd.

Op de Gloriantdreef zijn nieuwe lijnen op het wegdek aangebracht, waardoor de weg smaller lijkt. Op basis van snelheidsmetingen en ervaringen van bewoners/ passanten bekijken we in hoeverre deze nieuwe maatregel bijdraagt aan het verlagen van de rijsnelheid.

Handhaving en flitspalen

In het Integraal Veiligheidsplan 2019-2022 staat Verkeersveiligheid als een van de vier ambities op het gebied van Openbare Orde en Veiligheid. We werken van daaruit samen met partijen als het OM en de politie aan verschillende maatregelen. Met de 'hotspotaanpak' in Overvecht sluiten we vanuit verkeersveiligheid op dit moment aan bij de Zambesibuurt en Shoppingcenter Overvecht.

In de periode januari tot en met juni 2021 heeft de politie in Utrecht, naast de reguliere verkeerscontroles, 268 verkeershandhavingsacties gehouden. Daarbij zijn in totaal 11.750 bekeuringen uitgedeeld. In de periode januari 2021 tot en met mei 2021 hebben de gemeentelijke boa's in totaal 9.237 bekeuringen uitgeschreven voor het overtreden van verkeersregels

Utrecht neemt deel aan de pilot Verkeershandhaving boa's, gecoördineerd met het ministerie van Justitie en Veiligheid. Het doel is om in de praktijk te beoordelen of het uitbreiden van de bevoegdheden van boa's op het gebied van verkeershandhaving effectief is. In februari 2021 is de eerste fase gestart met handhaven op drie overtredingen door de fietser: fietsen zonder (juiste) verlichting, met telefoon in de hand fietsen, en fietsen door rood licht. De boa's hebben hiervoor in totaal 3678 boetes gegeven. We zijn positief over de inzichten en resultaten tot nu toe en willen in de volgende fases graag een verdere uitbreiding van de bevoegdheden van boa's met als doel verkeersveilig gedrag te bevorderen. We hebben hierover overleg met het ministerie, politie en het OM.

Het afgelopen half jaar hebben we samen met de politie gewerkt aan de voorbereiding voor handhaving op een aantal 30km-locaties. Doel van deze acties is gezamenlijk leren hoe we handhaving op 30km-locaties effectief kunnen inzetten. We hopen de handhavingsacties in het najaar op drie locaties uit te voeren.

In de maand februari 2021 heeft de politie extra intensief gehandhaafd op de Waterlinieweg. De handhavingsactie is ondersteund met communicatie via tekstkarren en aandacht op social media. Die maatregelen hebben het snelheidsbeeld in februari met ongeveer 20 km/uur verlaagd. In totaal zijn 61 bekeuringen uitgeschreven. Ook na die tijd zijn en worden geregeld snelheidscontroles en surveillances uitgevoerd.

De negen flitspalen hebben in de periode van 1 januari tot en met 30 april 2021 totaal 9.215 keer geflitst op te hard rijden en 2.661 keer op door rood rijden. We zijn weer met het OM in gesprek over extra flitspalen.

Kennisontwikkeling

Een methode om beter inzicht te krijgen in verkeersveiligheidsrisico's is de 'verkeersveiligheidsmeter'. Het model is ontwikkeld in opdracht van de provincie, in samenwerking met de gemeenten. Op basis van data die zijn gekoppeld aan wetenschappelijk kennis, kan worden ingeschat waar risico's op het wegennet aanwezig zijn. Bijvoorbeeld waar nog verbetering mogelijk is aan de inrichting van 30km/uur-wegen. We verwachten het model dit najaar in gebruik te kunnen nemen en er de eerste ervaringen mee op te doen.

De tevredenheid over verkeersveiligheid blijft achter bij de objectieve verkeersveiligheid. In samenwerking met de Universiteit Utrecht onderzoeken we de achtergronden hiervan. Het onderzoek bestaat uit een analyse van de wetenschappelijke literatuur, een nadere analyse van de inwonersenquête uit 2019 en kwalitatieve interviews gehouden met inwoners uit de wijken West en Overvecht. De resultaten van het onderzoek worden in deze zomer opgeleverd. In de volgende voortgangsrapportage informeren we de raad over de uitkomsten van het onderzoek en het vervolg dat wij voor ons zien.

Het verkeersgedrag van maaltijdbezorgers is vanuit ons als wegbeheerder lastig beïnvloedbaar. De verkeersveiligheid van maaltijdbezorgers is ook niet alleen een lokaal vraagstuk. Daarom zijn we in gesprek met de landelijke grote maaltijdbezorgbedrijven. Ook werken we samen met onze collega's in de G4 en IenW om te verkennen wat mogelijkheden voor landelijke afspraken zijn. In samenwerking met de gemeente Amsterdam kijken we of we informatie over ongevallen met maaltijdbezorgers met de bedrijven kunnen uitwisselen. Ook bespreken we met de provincie Utrecht de mogelijkheden om onderzoek naar deze groep verkeersdeelnemers te doen.

In Kanaleneiland is op de Columbuslaan een lichtgevend zebrapad gerealiseerd. Sensoren bij het zebrapad detecteren onder andere de verkeerssnelheid en het type verkeer. Ook sturen zij ledlamp-ringen aan die autoverkeer attenderen op voetgangers. We voeren later dit jaar een observatie en een enquête uit om een beter beeld te krijgen van de effecten.

Vanuit GoedopWeg is een gebiedsgerichte aanpak op de bedrijventerreinen Lage Weide en De Wetering-Haarrijn gestart om duurzame mobiliteit te stimuleren. Een van de initiatieven is de pilotstraat 'rustig rijden op de Atoomweg'. Op een aantal locaties op de Atoomweg hebben we eind 2020 markeringen aangebracht waardoor de weg smaller lijkt. Ook hebben we er een tekstkar geplaatst voor ondersteunende communicatie over verkeersveiligheid om mensen die op Lage Weide werken, bewust te maken van hun rijgedrag. We hebben vervolgens gekeken of automobilisten minder hard zijn gaan rijden. Door de coronamaatregelen en meetfouten kunnen we daarover helaas geen eenduidige conclusies trekken. We bekijken in samenwerking met GoedopWeg en de Industrievereniging Lage Weide de mogelijkheden van een vervolg.

Ambitie 30 km/uur

Een lagere snelheid heeft grote voordelen voor onder andere de verkeersveiligheid. Onze ambitie is dat in 2040 alle straten in Utrecht een maximale snelheidslimiet van 30 km/uur (of lager) kennen, behalve de stedelijke verbindingswegen.

Om deze ambitie te kunnen realiseren en inzet hierop aan te jagen is budget voor de opgave beschikbaar gesteld: voor de jaren 2020 tot en met 2022 jaarlijks € 0,5 miljoen en vanaf 2023 € 1 miljoen structureel. We benutten zo veel mogelijk kansen om samen te werken met projecten uit andere opgaven.
De projecten waaraan we in 2022 bijdragen met het budget van de 30km/u-impuls zijn: uitvoering Prijsvraag 30 km, Orinocodreef, Bastionweg, Bernadottelaan en Taagdreef/Rhônedreef.
Voor de periode 2023-2025 is nog € 2 miljoen beschikbaar voor de 30km/uur-impuls. Dit budget is niet voldoende om alle wensen te kunnen uitvoeren. In de tweede helft van dit jaar brengen we onze wensen voor deze periode in beeld en bepalen we hoe we het budget zo effectief mogelijk kunnen inzetten. Uiterlijk in het vierde kwartaal van 2021 informeren we uw raad hierover.

Op 27 oktober 2020 is in de Tweede Kamer een motie aangenomen om een afwegingskader te ontwikkelen voor een maximumsnelheid van 30 km/uur als leidend principe in de bebouwde kom. Met de mogelijkheid om hiervan op doorgaande wegen af te wijken als het veilig kan. Het afwegingskader is door CROW - met onder andere input van gemeenten in werkgroepen - verder ontwikkeld en zal naar verwachting deze zomer naar de Tweede Kamer worden verstuurd. Met het afwegingskader kunnen wij als wegbeheerder toetsen of 30 km/uur voor een bepaalde weg een acceptabele en geloofwaardige limiet is. We verwachten dat het afwegingskader ook gaat helpen om de belangen van OV, nood- en hulpdiensten en politie beter te verenigen met 30 km/uur.

De twee winnaars van de prijsvraag ’30 km, goed idee’ (april 2020) hadden goede ideeën over hoe je in straten een snelheidslimiet van 30 km/uur kunt invoeren en tegelijkertijd veel groen kunt toevoegen. Deze ideeën hebben we inmiddels in nauwe samenwerking met de prijswinnaars uitgewerkt tot concrete plannen voor twee straten in Overvecht: de Kasaidreef en de Berezinadreef. De plannen voor deze wegen stemmen we deze zomer af met de klankbordgroep. Daarna betrekken en informeren we ook de bewoners van deze straten. We hopen deze maatregelen eind 2021 of begin 2022 uit te kunnen voeren.

De ideeën die we uit de prijsvraag ’30 km, goed idee’ hebben opgehaald willen we ook op andere plekken in de gemeente inzetten, als eerste bij de Sweder van Zuylenweg. Hiervoor onderzoeken we momenteel de mogelijkheden.

1 Inleiding

In veel verkeersprojecten en gebiedsontwikkelingen is verkeersveiligheid een belangrijk thema. Vanuit de opgave Verkeersveiligheid nemen we waar nodig initiatieven, leggen we verbindingen en delen we kennis met andere onderdelen van de gemeentelijke organisatie om in samenhang te werken aan de verkeersveiligheid in de stad. Daarnaast financieren we vanuit de opgave Verkeersveiligheid de nodige projecten. Deze rapportage gaat, net als voorgaande edities, alleen in op de acties en projecten die vanuit de middelen voor het Actieplan Verkeersveiligheid betaald worden.

In deze rapportage geven we ook aan wat de voortgang is van de ambitie om zoveel mogelijk straten 30 km/uur te maken. Verder melden we welke effecten de coronacrisis heeft op de ongevallencijfers en de aanpak en voortgang van verkeersveiligheidsprojecten.

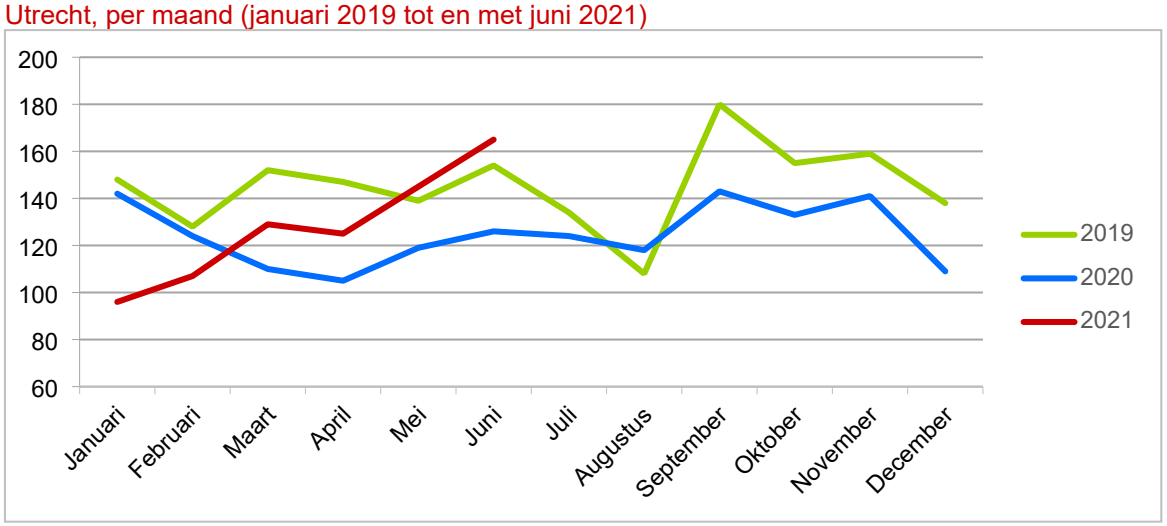
2 Hoe staat het met de verkeersveiligheid?

In dit hoofdstuk geven we een beknopt beeld van het aantal en de locaties van verkeersongevallen en -gewonden. Voor uitgebreidere cijfers en statistieken verwijzen we naar de voortgangsrapportage van januari 2021.

2.1 Aantal verkeersongevallen en -gewonden, inclusief effecten van corona

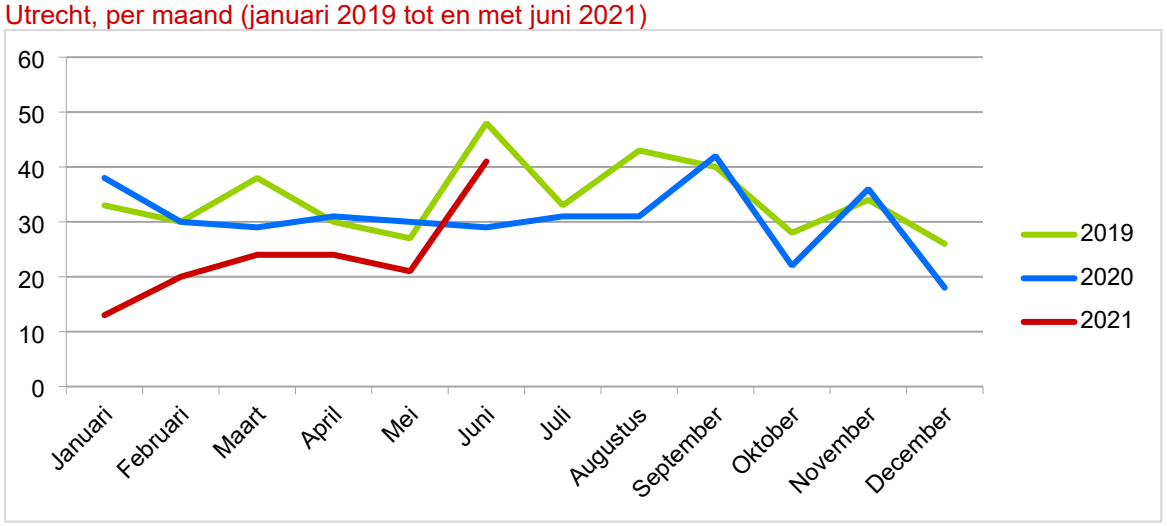
Om het aantal ongevallen en verkeersgewonden tijdens de versoepelingen van de coronamaatregelen in beeld te houden, hebben we twee grafieken gemaakt met de cijfers per maand vanaf januari 2019 tot en met juni 2021.

Grafiek 1 Aantal door de politie geregistreerde verkeersongevallen op wegen in beheer van de gemeente Utrecht, per maand (januari 2019 tot en met juni 2021)



Bron: VIA. Cijfers van 2021 zijn voorlopig.

Grafiek 2 Aantal door de politie geregistreerde verkeersgewonden op wegen in beheer van de gemeente Utrecht, per maand (januari 2019 tot en met juni 2021)



Bron: VIA. Cijfers van 2021 zijn voorlopig.

Uit de grafieken kunnen we het onderstaande afleiden.

Januari 2021 is met 97 verkeersongevallen en 14 verkeersgewonden de maand met het laagste aantal geregistreerde verkeersongevallen en -gewonden sinds januari 2014. In de maanden erna, waarin geleidelijk de coronamaatregelen werden versoepeld en de hoeveelheid verkeer toenam (exacte aantallen zijn nog niet bekend), is het aantal verkeersongevallen toegenomen tot 165 in juni 2021. De periode van strengere coronamaatregelen hebben tot minder verkeer geleid en ook tot minder ongevallen dan in andere jaren. Met de toename van het verkeer na de versoepelingen zien we in mei en juni ook het aantal ongevallen weer toenemen, rond het niveau van vóór de corona-maatregelen. Het aantal gewonden is ook toegenomen, maar ligt onder de aantallen van 2019.

De effecten van versoepeling van de coronamaatregelen op het aantal ongevallen en het aantal slachtoffers zijn nu nog niet goed te duiden. Hierbij spelen onder andere mee dat er nog steeds maatregelen van kracht zijn die invloed hebben op het verkeer, en dat de versoepelingen nog maar kortgeleden ingegaan zijn. We monitoren de ontwikkelingen, en waar mogelijk gebruiken we deze voor onze analyses.

In bijlage 1 is de geactualiseerde tabel van verkeersgewonden naar leeftijd en vervoerswijze opgenomen.

Uit eerdere analyses van ongevallen, waaronder de ongevallen die in de media gemeld worden, bleek dat gedrag bij het grootste deel van de ongevallen de belangrijkste oorzaak van het ongeval was.

2.2 Ongevallen per locatie

Op basis van het aantal en de ernst van verkeersongevallen maken we een overzicht van de VerkeersOngevallenConcentraties (VOC's) op gemeentelijke wegen in Utrecht, zie bijlage 2. Dit overzicht is gebaseerd op de cijfers van de afgelopen drie jaar (1 juli 2018 tot 1 juli 2021). Bij VOC's worden ongevallen binnen een straal van 25 meter bij elkaar opgeteld. Het aantal ongevallen en de zwaarte van de ongevallen binnen het concentratiegebied bepaalt de plaats op de lijst. Dit concentratiegebied kan wijzigen doordat oude ongevallen (van vóór 1 juli 2018) niet meer meetellen of door nieuwe ongevallen in het afgelopen half jaar.

Vijf van de locaties zijn nieuw ten opzichte van de lijst in de voortgangsrapportage van januari 2021. Het gaat om:

- Lange Viestraat, tussen de St. Jacobsstraat en de Oudegracht
- Socratesbrug, Socrateslaan
- Einsteindreef, Seinedreef
- Plompetorengracht, Voorstraat
- Lucasbolwerk, Nobelstraat

Nota bene: in de VOC-lijst nemen we de 15 hoogst scorende locaties op. Maar als bijvoorbeeld de nummers 16 en 17 dezelfde score hebben als de nummer 15 nemen we deze ook op. Daarom kan het aantal locaties in de lijst per periode variëren. Doordat meerdere locaties scores hebben die dicht bij elkaar liggen, kunnen wisselingen in de lijst snel plaatsvinden.

2.3 Ontwikkelingen dataverzameling verkeersongevallen

Ongevallenregistratie VeiligheidNL via ziekenhuizen en RAVU

In de vorige voortgangsrapportage hebben we een beeld gegeven van de inzichten uit de verkeersongevallenregistratie door VeiligheidNL via de ambulancedienst RAVU en de afdelingen Spoedeisende Hulp (SEH) van de Utrechtse ziekenhuizen. Zo zagen we dat (eenzijdige) fietsongevallen en valongevallen onder voetgangers beter in de vernieuwde registratie van VeiligheidNL zijn opgenomen. We hebben inzicht in de verkeersongevallen tot en met juni 2020. Op dit moment wordt de registratie (opnieuw) juridisch getoetst. In afwachting van de uitkomsten van de toets mag VeiligheidNL de data na juni 2020 helaas nog niet delen. Wanneer de informatie beschikbaar is melden we dit.

Om ongevallenlocaties beter in kaart te brengen onderzoekt VeiligheidNL de mogelijkheid om bij elke verkeersgewonde die behandeld wordt door ambulancepersoneel de GPS-coördinaten van de ambulance te krijgen. Het streven is om, als dit haalbaar blijkt, deze gegevens in de tweede helft van 2021 te ontsluiten. Nog niet alle verkeersgewonden die met eigen vervoer de SEH-afdeling bezoeken, zijn in de registratie meegenomen. Dit komt omdat het personeel bij het registratieproces een extra handeling moet uitvoeren, wat nog niet altijd wordt gedaan. VeiligheidNL onderzoekt nu of het mogelijk is om deze handeling met software te automatiseren. Zodra deze data over langere tijd beschikbaar zijn, kunnen wij op basis daarvan de ongevallenconcentraties beter in beeld brengen en betere keuzes maken over de te nemen maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Onderzoek naar taxi-ongevallen

Het SWOV (Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) is een vervolgonderzoek gestart naar taxi-ongevallen, in opdracht van het ministerie IenW. Het SWOV onderzoekt hoeveel taxi's er zijn en hoeveel kilometers zij afleggen, en wat de oorzaken van de ongevallen met taxi's zijn. Het onderzoek is naar verwachting in de eerste helft van 2022 gereed.

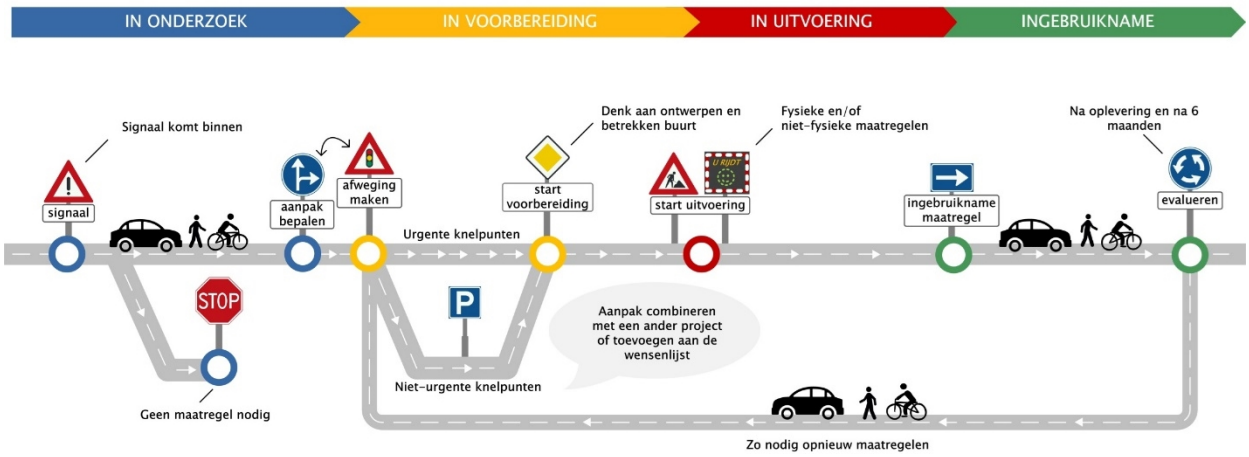
3 Verbeteren van verkeersveiligheid

We zetten ons in voor verbetering van de verkeersveiligheid. Dit doen we door wegen veiliger in te richten met fysieke maatregelen (zie 3.1), inzet op gedragsverbetering (3.2) en kennisontwikkeling (3.3).

3.1 Fysieke inrichtingsmaatregelen

Het kan nodig zijn om een weg of kruispunt naar aanleiding van de analyse opnieuw in te richten. Denk hierbij aan het aanpakken van ongevallenlocaties en het zorgen voor veilige schoolzones. De maatregelen variëren van herinrichting van een weg of kruispunt tot het aanleggen van bijvoorbeeld een drempel. Dit laatste wordt dan een ‘snelle maatregel’ genoemd.

Onderstaande afbeelding laat zien hoe het proces verloopt van fysieke projecten die voor de opgave Verkeersveiligheid worden uitgevoerd.



3.1.1 In onderzoek

Naar aanleiding van diverse signalen (ongevallen en meldingen van onveilige verkeerssituaties) maken we een analyse van de betreffende locatie. Op basis daarvan schatten we in welke maatregelen mogelijk en/of noodzakelijk zijn, wat de kosten zijn en de urgentie. Soms is een verdiepende analyse nodig, bijvoorbeeld als veel partijen betrokken zijn (zoals politie en hulpdiensten) of als bepaalde noodzakelijke maatregelen moeilijk inpasbaar zijn in de infrastructuur. Een verdiepende analyse heeft een langere doorlooptijd en kan een aantal maanden in beslag nemen.

Tabel 1 Locaties in onderzoek

Locatie in onderzoek	Fase	Aanleiding/ problematiek
Antonius Matthaeuslaan/ Kardinaal de Jongweg/ Mr.Tripkade	In analyse	Deze locatie was in januari 2021 nieuw op de VOC-lijst (de lijst met verkeersongevallenconcentraties, de meest onveilige locaties in de gemeente). We voeren hier een analyse uit om de situatie te kunnen duiden.
Herculeslaan/ Laan van Maarschalkerweerd/ Weg van de Wetenschap	Verdiepende analyse	Het gaat hier om een kruispunt dat zowel voor autoverkeer als voor fietsers en voetgangers onoverzichtelijk is. Een uitgebreide analyse kan duidelijkheid geven in oplossingsrichtingen.
Janskerkhof/ Korte Jansstraat	In analyse	Deze locatie was in januari 2021 nieuw op de VOC-lijst. We voeren hier een analyse uit om de situatie te kunnen duiden.
Koekoekstraat	In analyse	Naar aanleiding van meldingen over te hard rijden en te veel gemotoriseerd en zwaar verkeer, onderzoeken we wat er aan vracht- en autoverkeer door de Koekoekstraat rijdt. Daarbij kijken we ook naar voertuiggrootte en -classificatie. Na het analyseren van de data bekijken we of hier maatregelen nodig zijn.
Lange Viestraat, tussen de St. Jacobsstraat en de Oudegracht	Te starten	Nieuw op de VOC-lijst, analyse op te starten
Socratesbrug/ Socrateslaan	Te starten	Nieuw op de VOC-lijst, analyse op te starten.
Einsteindreef/ Seinedreef	Te starten	Nieuw op de VOC-lijst, analyse op te starten.
Plompetorengracht/ Voorstraat	Te starten	Deze locatie is recent heringericht. We onderzoeken of er een verband met deze herinrichting is.
Lucasbolwerk/ Nobelstraat	Te starten	Nieuw op de VOC-lijst, analyse op te starten.

Afgeronde analyses

Nadat een locatie is geanalyseerd, bepalen we de aanpak. In tabel 2 zijn de locaties opgenomen die bij de opgave Verkeersveiligheid in beeld zijn maar waar voorlopig geen maatregelen uitgevoerd worden.

- De locaties met kenmerk ‘nader te bepalen’ vragen wel om maatregelen maar kunnen niet meteen worden opgepakt. Bijvoorbeeld vanwege de afhankelijkheid van een nabijgelegen project of van de benodigde extra financiering.
- Locaties met kenmerk ‘geen maatregelen’: daarvan is op basis van de analyse geconcludeerd dat maatregelen niet nodig zijn omdat de locatie duurzaam veilig is ingericht. Vaak gaat het dan om knelpunten op andere terreinen, bijvoorbeeld leefbaarheid. Deze locaties worden dan zo mogelijk verwezen naar bijvoorbeeld het Initiatievenfonds.

De resultaten van de analyses die het afgelopen half jaar zijn uitgevoerd:

Tabel 2 Locaties (nog) geen maatregelen

Locatie	Kenmerk	Onderbouwing
Eendrachtlaan	Nader te bepalen	Dit gebied krijgt meer een woonfunctie, daarom nemen we deze locatie op in de 30km/uur-ambitie. Op langere termijn mogelijk wel maatregelen.
Pascalplein	Nader te bepalen	Op de rotonde moet de snelheid naar beneden. Daarnaast maatregelen treffen om het 'tegen het (fiets)verkeer in fietsen' op de fietspaden te verminderen.
Elbedreef	Nader te bepalen	Staat op planning voor riolering, werk-met-werkmogelijkheid op termijn bij omvorming naar 30 km/uur.
San Cristobaldreef	Nader te bepalen	Snelheidsremming nodig. Meenemen in de prioriteringsopgave voor de 30km-aanpak. Eventueel ook meenemen in de toekomstige opdracht aan aannemer Orinocodreef.
Jamaicadreef	Geen maatregelen	Geen urgent verkeersveiligheidsknelpunt.
Cartesiusweg/Th.a Kempisplantsoen	Geen maatregelen	Vanuit project Westelijke Stadsboulevard wordt dit kruispunt heringericht, daarom nu geen fysieke ingrepen. Wel willen we hier meer handhaving gaan inzetten, met name op door rood fietsen.
Brailledreef - Loevenhoutsedijk	Nader te bepalen	Hier is sprake van te hard rijden, door rood rijden en geen voorrang verlenen aan overstekend fietsverkeer. Hoewel het vooral een gedragskwestie lijkt, gaan we onderzoek doen naar de oorzaken.
Jazzboulevard	Nader te bepalen	Hier is sprake van een ongeloofwaardige 30km-inrichting. We plaatsen de locatie in de lijst van te programmeren locaties.
Faraodreef	Nader te bepalen	Schoolomgeving vormt hier een risico. Ook is hier geen sprake van een goede 30km-inrichting. We plaatsen deze locatie op de lijst van de 30km-impuls.
Nigerdreef	Nader te bepalen	Bromfietsen en scooters die te hard op het fietspad rijden. Een scooterdrempel bij de oversteek zou het meeste effect hebben. We plaatsen deze op de lijst van te programmeren locaties.
Wolgadreef	Nader te bepalen	Oversteek bij het winkelcentrum veiliger maken door het creëren van een middeneiland. We nemen deze op in de lijst van te programmeren locaties.
Hollandse Toren/ Lange Viestraat/ St.-Jacobsstraat/ Vredenburg	Geen maatregelen	In het verleden zijn al verschillende aanpassingen gedaan, op het Vredenburg zijn brede fietspaden aangelegd. Bij de Lange Viestraat is het profiel veel smaller. Hier is het woekeren met de ruimte, waarvan de busbaan de meeste ruimte nodig heeft. De overige ruimte is te beperkt voor een volwaardige fiets- en wandelroute. Het knelpunt van de binnenstadsas is ook al onderkend in de Omgevingsvisie Binnenstad. Inmiddels loopt er samen met de provincie Utrecht een studie naar OV in de binnenstad, met als doel voldoende OV op de binnenstadsas te houden voor de doelgroepen (bezoekers binnenstad) en meer ruimte te vinden voor de voetgangers en eventueel fietsers.
Catharijnesingel/ Daalsesingel/ HOV-Vredenburgbaan/ Leidseveer/ Smakkelaarsveld	Geen maatregelen	In 2018/2019 was een deel van de route nog tijdelijk ingericht. Deze is in de loop der jaren gefaseerd definitief ingericht met recent in 2021 de kruising met de Vredenburgknoop. De ongevallen concentreren zich in 2018. We monitoren hoe het ongevallenbeeld zich verder ontwikkelt.

3.1.2 In voorbereiding

Als de aanpak voor een knelpunt is bepaald én er financiële ruimte is om maatregelen toe te passen, wordt het een project. Als het gaat om een fysieke herinrichting, wordt het project verder uitgevoerd volgens de standaard van het Utrechts Plan Proces.

Hieronder worden de nieuwe locaties genoemd die in voorbereiding zijn gegaan.

Tabel 3 Locaties in voorbereiding

Locatie in voorbereiding	Fase	Planning uitvoering	Onderbouwing
Laan van Chartroise	Ontwerp	Gereed Q3 2021	Naar aanleiding van de evaluatie met bewoners van eerder uitgevoerde maatregelen gaan we hier extra fysieke maatregelen uitvoeren: aanpassen van eiland bij de Omloop en afschermen van fietsers tegen bus bij bushalte.
Rapenburchdreef e.o./ Muylenborchdreef	Voorbereiding maatregelen	Gereed Q3 2021	Verbetering leefbaarheid en verkeersveiligheid door afsluiting Muylenborchdreef. De oversteekbaarheid voor kinderen verbeteren (door verlengen trottoir) van de Muylenborchdreef naar de speelplaats tussen flats.
Eisenhowerlaan	Voorbereiding maatregelen	Gereed Q3/Q4 2021	Verkeersknip Eisenhowerlaan voorkomt sluipverkeer door deze straat. Verbeteren bestaande drempel en schoolmarkering in de Peltlaan als flankerende maatregel.
Universiteitsweg/ Hoofddijk	Ontwerp	Gereed Q3/Q4 2021	Verbetering van oversteekbaarheid voor fietsers door aanleg drempelplateaus om snelheid autoverkeer te verminderen bij de oversteek.
Musicalllaan/ Rijnkennemerlaan	Voorbereiding maatregelen	Gereed Q4 2021	Bebording en tegengaan van foutparkeren en keren. Handhaving op halen en brengen scholen. Signaleringssysteem: markt is verkend en is technisch haalbaar gebleken. Onderzoek naar steilere drempels vindt momenteel plaats.
Paranadreef	Ontwerp	Q4 2021	Aanleg plateaudrempel om fietsoversteek veiliger te maken en aanvullend daarop ook aanpassen van bebording en markering.
Van Heuven Goedhartlaan	Ontwerp	Gereed Q4 2021	Vanaf de kruising met de Trumanlaan, afwaarderen naar 30 km/uur. Hierbij worden twee plateaudrempels gerealiseerd op de Van Heuven Goedhartlaan
Waterlinieweg (bebording)	Ontwerp	Gereed Q4 2021	Geleiderails zijn aangebracht. Volgende fase is het verbeteren van bebording.
Kruising Van Heuven Goedhartlaan - Beneluxlaan	Ontwerp	Start Q4 2021	We liften hier mee op de geplande vervanging van de verkeersregelinstallatie (VRI) op het kruispunt. We vervangen hier de VRI-regeling en rijstrookindeling op de Van Heuven Goedhartlaan richting Beneluxlaan en verbreden middeneilanden op de Beneluxlaan voor een veiligere voetgangersoversteek.
Bottensteinweg/ Pastoor Ohllaan	Ontwerp	Gereed Q4 2021-Q1 2022	Drempels, zebra's en andere weginrichtingsmaatregelen voor een veiligere schoolomgeving en meer snelheidsremming. De bewonersbijeenkomst was in juni 2021.

Locatie in voorbereiding	Fase	Planning uitvoering	Onderbouwing
Bastionweg	Ontwerp	Start Q4 2021/Q1 2022	Realiseren van veiligere fiets- en voetgangersroute tussen Voordorp en Overvecht. Realiseren fietsstraat als onderdeel van de regionale doorfietsroute Hilversum-Groenekan-Utrecht. Aanpassen maximumsnelheid van 50 naar 30 km/uur en tegengaan van doorgaand (sluip)verkeer.
Sweder van Zuylenweg	Ontwerp	Gereed Q1 2022	Aanbrengen van snelheidsremmingen in de vorm van drempels, vooruitlopend op de toekomstige definitieve 30km-inrichting.
Orinocodreef	Ontwerp	Start Q1 2022	De maximale rijsnelheid op de Orinocodreef wordt teruggebracht van 50 naar 30 km/uur. Dit wordt een fietsstraat waar de auto te gast is. Dit draagt ook bij aan de leefbaarheid en de oversteekbaarheid. De herkenbaarheid voor fietsers krijgt meer aandacht omdat de Orinocodreef onderdeel is van een hoofdfietsroute. We voegen meer drempels toe om de snelheid van automobilisten laag te houden en er komt een brede groenstrook. Het VO wordt momenteel afgerond en deze zomer door het college vastgesteld. De omwonenden zijn geïnformeerd via wijkberichten en een informatieavond.
Zandweg/ Europaweg	Ontwerp	Start Q1 2022	Vanuit het programma dragen we bij aan het project snelfietsroute Utrecht-Woerden door hier de oversteek voor met name ouderen veiliger te maken.
Kruispunt Einsteindreef/ Humberdreef/ Oranjerivierdreef	Ontwerp	Q1/Q2 2022	We richten ons hier op het verbeteren van de oversteekbaarheid van het kruispunt en meer ruimte creëren voor fietsers langs de Oranjerivierdreef.
Donaudreef	Ontwerp	Start Q2 2022	We kunnen eerder investeren in deze locatie omdat het geld voor de herinrichting naar voren is gehaald (anticyclisch investeren). Uitgangspunt is een integraal plan waarin we het verbeteren van de verkeersveiligheid (naar 30 km/uur) slim combineren met de ambitie om de wijk te vergroenen. Vanuit het programma verkeersveiligheid dragen we financieel bij.
Moldaudreef	Ontwerp	Start Q3 2022	Oversteekbaarheid en veiligheid van kruispunt verbeteren.
Tramkruispunt Weg der Ver.Naties – Overste den Oudenlaan	Ontwerp	Start Q3/Q4 2022	Verbeteren veiligheid van de kruising. Er zijn een aantal inrichtingsvarianten onderzocht op effecten op de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers en ook naar effecten op doorstroming en de ontsluiting verschillende van bestemmingen. We gaan nu het ontwerp verder uitwerken en afstemmen met provincie en andere stakeholders.

3.1.3 In uitvoering

In de eerste helft van 2021 waren er vier projecten in uitvoering, deze zijn inmiddels afgerond en in gebruik genomen. Deze projecten staan vermeld in paragraaf 3.1.4.

3.1.4 In gebruik

De volgende projecten zijn in het afgelopen half jaar in gebruik genomen:

- Oudwijkerdwarsstraat: deze straat is heringericht waarbij maatregelen zijn uitgevoerd ter verlaging van de rijsnelheid en verbetering van de oversteekbaarheid. Naar aanleiding van vragen uit de buurt kijken we of er aanvullende maatregelen nodig en mogelijk zijn.
- Cortezlaan: plateaudrempel is aangelegd als snelheidsremming op kruispunt.
- Waterlinieweg: geleiderails zijn aangebracht. Volgende fase is het verbeteren van bebording.
- Burgemeester Middelweerdbaan-Europaweg: bebording is aangebracht bij rotonde om autoverkeer extra te attenderen op het fietsverkeer.

3.1.5 Nazorg en evaluatie

Nadat een project in gebruik is genomen volgt de nazorgfase. We kijken dan naar de werking van de maatregelen en nemen eventueel extra maatregelen. Vervolgens wordt er een evaluatie gedaan om vast te stellen of met de uitvoering van de maatregelen het doel is bereikt. Na een periode van gewenning, zes maanden tot een jaar, wordt een tweede evaluatie uitgevoerd. Deze richt zich op de effectiviteit van de maatregel. Na deze fase is het project afgerond.

In het afgelopen half jaar zijn de Laan van Chartroise, Zambesidreef en Neckardreef geëvalueerd. Uit de evaluatie van de Laan van Chartroise is een aantal kleine fysieke (verbeter)maatregelen naar voren gekomen die we dit jaar uitvoeren. In de volgende rapportage geven we aan wat het vervolg is op de resultaten van de evaluaties van de Zambesidreef en Neckardreef. Momenteel evalueren we vijf andere locaties:

- Amazonedreef Noord (ter hoogte van winkelcentrum De Klop)
- Biltstraat/ Wittevrouwensingel/ St.-Janshovenstraat
- Universiteitsweg-Leuvenlaan
- Koningin Wilhelminalaan
- Kapteynlaan

3.2 Gedragsmaatregelen

Sport Utrecht voert voor de gemeente diverse verkeerseducatie en -projecten uit op de Utrechtse basisscholen en in de wijken.

Deelname praktisch verkeersexamen

Dit schooljaar hebben 83 Utrechtse basisscholen zich aangemeld voor het praktisch verkeersexamen. In totaal worden daarmee 3600 leerlingen bereikt. Hiermee zitten we weer op het niveau van vóór het begin van de corona-crisis. Ter vergelijk: in 2019 hadden zich 86 basisscholen aangemeld.

Scholenaanpak groep 1 t/m 4

Op initiatief van Sport Utrecht zijn in de afgelopen periode twintig klassen met leerlingen uit groep 1 t/m 4 naar de Verkeerstuin geweest om kennis te maken met veiligheid in het verkeer. In de Verkeerstuin krijgen de groepen praktische verkeerseducatie.

Scholenaanpak groep 5 t/m 8

Sport Utrecht heeft voor de leerlingen uit groep 5 t/m 8 diverse lessen en projecten opgezet waarmee ze dit schooljaar ongeveer 3000 leerlingen bereiken. Het gaat om de volgende activiteiten:

- 90 educatieve lessen
- 47 lessen met behendigheidsparcours
- 40 lessen met virtual bikes
- 3 lessen met mobiele BMX-parcours

Wijkenaanpak

In de afgelopen periode (schooljaar 2020/2021) waren er 145 volwassen deelnemers aan fietslessen in de wijk. In totaal zijn 160 fietslessen gegeven, verspreid over acht locaties.

Provincie

Verkeerseducatie in de vorm van educatie op scholen, educatie in wijken, voorlichting en campagnes wordt ook aangeboden door de provincie. Die heeft hiervoor rechtstreeks contact (eventueel via de aanbieders van de projecten) met scholen en andere instanties. Er is regelmatig afstemming tussen provincie en gemeente hierover. In 2020 heeft de provincie de volgende educatie verzorgd in Utrecht:

- Blindspot, Streetwise, verkeersouders en theoretisch verkeersexamen op 109 Utrechtse basisscholen.
- Op 32 Utrechtse basisscholen JONGleren. Dit is een educatief programma voor kinderen in de leeftijd van 0-6 jaar én hun ouders of opvoeders.
- Een BOB-voorlichtingscampagne in Utrechtse binnenstad in oktober 2020.

Schoolzones

In de tweede helft van 2021 gaan we op vier locaties schoolzones realiseren voor de volgende basisscholen:

- De Wereldwijzer aan de Lingestraat
- Belle van Zuylen aan de Prof. H. Bavinckstraat
- Op Dreef aan de Dianadreef
- KBS De JazzSingel aan de Jazzsingel

Daarnaast lopen er nog twee aanvragen waarover we met de scholen in gesprek zijn:

- Kindercampus Molenpark aan de Van Riebeeckstraat
- OBS De Hoge Raven aan de Wijnesteinlaan

Schoolstraten

Bij een ‘schoolstraat’ wordt tweemaal per dag (tijdens breng- en haaltijden) een straat afgesloten voor auto’s om zo ruimte te geven aan kinderen die met de fiets naar school gaan. Begin dit jaar is een proef met twee schoolstraten (op de Nolenslaan en de Eifel) afgerond en geëvalueerd. Daaruit bleek dat de invoering van schoolstraten de ervaren verkeersveiligheid verbetert. We willen deze maatregel ook voor andere scholen beschikbaar maken. Tot nu toe hebben tien Utrechtse basisscholen gemeld dat ze interesse hebben om een schoolstraat in te stellen. Deze aanvragen zijn we nu aan het beoordelen. Per jaar kunnen we, afhankelijk van de kosten per locatie, twee tot vier schoolstraten realiseren.

Optische versmalling Gloriantdreef

In het verleden hebben we meldingen gekregen dat er op de Gloriantdreef hard wordt gereden. Deze straat en de omgeving worden binnen enkele jaren opnieuw ingericht. Nu willen we met een tijdelijke maatregel de verkeersveiligheid verbeteren. Eind juni zijn nieuwe lijnen aangebracht op het wegdek van de Gloriantdreef, bij de bocht voor het kruispunt met de Zamenhofdreef. Zo lijkt de weg daar smaller dan hij is. We meten de rijsnelheden vóór en enige tijd na het aanbrengen van de nieuwe lijnen. We vragen bewoners en passanten naar hun ervaringen, onder ander tijdens een wandeling op locatie. Samen met de ervaringen van bewoners en passanten geeft dit inzicht in hoeverre of deze maatregel bijdraagt aan het verlagen van de rijsnelheid.

3.2.1 Communicatie

Vanwege de coronamaatregelen zijn de contacten nog steeds vooral digitaal en telefonisch, en toegespitst op concrete projecten. Ook in de eerste helft van 2021 hebben we weer verschillende online bijeenkomsten gehouden om bewoners, ondernemers en stakeholders te informeren en te betrekken bij de voorbereiding en uitvoering van verkeersveiligheidsmaatregelen. Het ging daarbij over de plannen voor de Orinocodreef, Bastiondreef en Bottensteinweg-Pastoor Ohllaan. Ook hebben we een online projectevaluatie met bewoners voor de Laan van Chartroise gehouden; suggesties voor enkele extra maatregelen zijn nu in voorbereiding.

We blijven breed informeren via wijkberichten, projectsites en de digitale nieuwsbrief om mensen goed te betrekken bij maatregelen in hun omgeving.

Campagnes

In de eerste helft van 2021 zijn er twee campagnes gehouden op het gebied van bewustwording van verkeersveilig gedrag:

- MONO-campagne in maart
- Snelheidscampagne in mei

3.2.2 Handhaving

Cijfers politie

In de periode januari tot en met juni 2021 heeft de politie in Utrecht, naast de reguliere verkeerscontroles, 268 verkeershandhavingsacties gehouden. Daarbij zijn in totaal 11.750 bekeuringen uitgedeeld, vooral gerelateerd aan snelheid (10.243), roodlichtnegatie (632) en niet-handsfree bellen (568).

Cijfers flitspalen

Tussen 1 januari en 30 april 2021 is binnen de gemeente op zes locaties met vaste flitspalen 4.994 maal geflitst op te hard rijden en 1.812 maal op door rood rijden.[2] Dit is 29 resp.13 procent minder dan in dezelfde periode vorig jaar, terwijl de aantallen toen ook al lager waren vanwege de coronamaatregelen.

Op de 3 nieuwe locaties met flitspalen (actief sinds 1 mei 2020), is in de periode van 1 januari tot en met 30 april 2021 totaal 4.221 maal geflitst op te hard rijden en 849 maal op door rood rijden.

[2] https://www.cjib.nl/feiten-cijfers-2020. Het CJIB registreert het aantal overtredingen per vier maanden).

De negen flitspalen tezamen hebben in de periode van 1 januari tot en met 30 april 2021 totaal 9.215 keer geflitst op te hard rijden en 2.661 keer op door rood rijden.

Tabel 4 Vaste locaties flitspalen

	1 januari t/m 30 april 2021	
Locaties	Snelheid	Roodlicht
Europalaan - Beneluxlaan	239	93
Amsterdamsestraatweg - Sweder van Zuylenweg	82	324
Graadt van Roggenweg zuid	2112	591
Graadt van Roggenweg noord	1839	426
Marnixlaan	533	162
St. Josephlaan	189	216
Totaal	4994	1812

Bron: CJIB

Tabel 5 Nieuwe locaties flitspalen

	1 januari t/m 30 april 2021	
Locaties (per 1 mei 2020)	Snelheid	Roodlicht
Beneluxlaan thv Bernadottelaan	4182	168
Van Heuven Goedhartlaan - Beneluxlaan	14	523
Humberdreef - Einsteindreef	25	158
Totaal	4221	849

Bron: CJIB

We zijn opnieuw in gesprek met de OM over extra flitspalen. We willen nieuwe flitspalen bij locaties waar we zien dat gedrag zoals te hard rijden of door rood rijden leidt tot gevaarlijke situaties. De plaatsing van flitspalen is een samenwerking tussen gemeente, politie en CVOM. Het CVOM is verantwoordelijk voor het plaatsen van de flitspalen. Het doel van flitspalen is het verminderen van onveiligheid in het verkeer.

De locaties waar we over in gesprek zijn hebben we geselecteerd door te kijken naar meldingen van inwoners, ongevallen en eigen waarnemingen. Die informatie is vervolgens aangevuld met de kennis van de politie (zoals aantal processen verbaal en invordering van rijbewijs).

Cijfers boa's

Niet alleen de politie handhaaft op verkeersgedragingen; ook boa's zijn voor een aantal gedragingen bevoegd. Het gaat dan om handhaven op stilstaand verkeer en een klein aantal rijdende overtredingen. Tijdelijk worden in een pilot voor uitbreidingen van bevoegdheden ook een aantal overtredingen van fietsers bekeurd (zie pilot Verkeershandhaving). In de periode van 1 januari 2021 tot en met 31 mei 2021 zijn in totaal 9.237 bekeuringen uitgeschreven voor het overtreden van verkeersregels (feitcode R). In de cijfers is terug te zien dat er is ingezet op de bevoegdheden uit de pilot. De meeste boetes (1.538) waren voor fietsers die zonder licht reden. Daarna volgen de boetes (1.339) voor fietsen door een rood verkeerslicht. Op de derde plaats komt het aantal boetes (1.284) voor parkeren op de stoep of fietspad, een vaste taak van de boa's.

Pilot Verkeershandhaving boa's

Utrecht neemt deel aan de pilot Verkeershandhaving boa's, gecoördineerd door het ministerie van Justitie en Veiligheid. Het doel is om in de praktijk te beoordelen of het uitbreiden van de bevoegdheden van boa's op het gebied van verkeershandhaving effectief is. De pilot vindt plaats in drie fases van een half jaar die steeds geëvalueerd worden voordat een volgende fase kan starten.

In februari 2021 is de eerste fase gestart met handhaven op drie overtredingen door fietsers: fietsen zonder licht, fietsen met telefoon in de hand of fietsen door rood licht. De politie is nauw betrokken bij de pilot. Zij hebben meegewerkt aan het opleiden van de boa's en de 'learning on the job'. Ook is de politie een aantal keer aangesloten bij een actie van onze boa's, waarbij de politie met een rollerbank brom- en snorfietsen controleerde.

We zijn bij de uitvoering gestart met waarschuwen en vanaf 25 februari zijn we overgegaan tot beboeten. In onderstaande tabel staan het aantal waarschuwingen en boetes tot 31 mei 2021.

	Waarschuwingen	Boetes
Geen licht (R438k/m)	625	1.538
Rood licht negeren (R602/R604)	601	1.339
Vasthouden telefoon (R545)	281	801
Totaal	1.507	3.678

We zijn positief over de eerste fase van de pilot tot nu toe. Na de zomer zijn de resultaten van de eerste fase bekend. Op basis daarvan spreken we samen met het Ministerie van J&V, het Openbaar Ministerie en de Politie welke overtredingen in de volgende fase meegenomen worden. Wij zetten in op extra uitbreiding van de bevoegdheden (fase 2).

Uitvoeringsprogramma Integraal Veiligheidsplan (IVP)

Verkeersveiligheid is een van de vier ambities in het Integraal Veiligheidsplan (2019-2022). We werken samen met partijen als het OM en de politie aan verschillende maatregelen die de verkeersveiligheid en het veiligheidsgevoel bij inwoners moeten verbeteren. Ons doel is om zoveel mogelijk risico- en informatiegestuurd te werken. De gebiedsgerichte integrale aanpak om het gevoel van verkeersveiligheid te verbeteren vindt met name plaats op wijkniveau.

In Overvecht voeren we bijvoorbeeld de 'hotspotaanpak' uit. Twee buurtaanpakken waarbij we vanuit verkeersveiligheid momenteel aansluiten zijn de Zambesibuurt en Shoppingcenter Overvecht. Door aan te sluiten bij deze buurtaanpakken hebben we verschillende acties op het gebied van verkeersveiligheid kunnen starten of gepland de komende tijd.

Zambesibuurt en omgeving

Bij de bocht Zambesidreef-Oranjerivierendreef heeft een herinrichting plaatsgevonden. We willen een actie organiseren met politiekids op het thema verkeersveiligheid en gedrag en dit koppelen aan het informeren van bewoners over de herinrichting. Politiekids bestaan uit een geselecteerd groepje basisschoolleerlingen die zich onder begeleiding van de wijkagent inzetten voor een (veiligheids)thema in de buurt. Het afgelopen halfjaar heeft deze actie niet plaatsgevonden vanwege de maatregelen rond het coronavirus. De actie wordt later dit jaar alsnog opgepakt.

Shoppingcenter Overvecht en omgeving

Op de Gloriantdreef zijn eind juni nieuwe lijnen op het wegdek aangebracht, waardoor de weg smaller lijkt. Op basis van snelheidsmetingen en ervaringen van bewoners/ passanten bekijken we in hoeverre deze nieuwe maatregel bijdraagt aan het verlagen van de rijsnelheid. Dit valt onder de buurtaanpak Shoppingcenter.

Tot slot heeft de politie in het gebied Zamenhofdreef-Theemsdreef extra handhavingsacties tijdens surveillance en lasercontroles uitgevoerd naar aanleiding van een ongeluk op de Theemsdreef en hard rijden in algemene zin. Momenteel worden nieuwe acties gepland waarbij ook deze locatie meegenomen wordt.

Handhaving 30 km per uur

Het afgelopen half jaar hebben we samengewerkt met de politie aan de voorbereiding voor handhaving op een aantal 30km-locaties. Doel van deze acties is gezamenlijk leren hoe we handhaving op 30km-locaties effectief kunnen inzetten. Daarom hebben we op één locatie een aanvullende snelheidsmeting uitgevoerd. Dit kon pas na opheffen van een aantal coronamaatregelen. We hopen de handhavingsacties in het najaar op drie locaties uit te voeren.

Handhaving Waterlinieweg

In de maand februari 2021 heeft de politie extra intensief gehandhaafd op de Waterlinieweg. Minimaal twee keer per week zijn snelheidscontroles uitgevoerd, en daarnaast is regelmatig gesurveilleerd met de dienstauto. In totaal zijn 61 bekeuringen uitgeschreven. Om automobilisten meer bewust te maken van de maximale snelheid en het begrip voor de snelheidscontroles te vergroten hebben we de handhavingsactie ondersteund met communicatie. Daarvoor hebben we als gemeente in februari drie tekstkarren op de Waterlinieweg geplaatst om te communiceren over de maximale snelheid en handhaving. Ook is via de socialmediakanalen van de politie aandacht besteed aan de snelheidscontroles. De handhavingsactie en de ondersteunende communicatie hebben het snelheidsbeeld in februari met ongeveer 20 km/uur verlaagd.

Ook na die tijd zijn en worden geregeld snelheidscontroles en surveillances uitgevoerd. Gezien het effect van de tekstkarren werken we nu aan het verbeteren van de bebording om weggebruikers meer bewust te maken van de snelheidslimiet van 70 km/uur.

3.3 Kennisontwikkeling

Risicobenadering

Traditioneel kijken we in Nederland bij het aanpakken van verkeersonveilige locaties vooral naar ongevalcijfers. In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid van het Rijk is begin 2019 de risicobenadering geïntroduceerd. Bij deze benadering ligt de nadruk op het proactief aanpakken van risicokenmerken in het verkeer. Bijvoorbeeld risico's op het gebied van doelgroepen, infrastructuur en voertuigen. Het afgelopen half jaar heeft de provincie samen met de gemeenten verder gewerkt aan een regionaal uitvoeringsprogramma. Daarin staan maatregelen, op hoofdlijnen, die we de komende jaren willen uitvoeren om de risico's aan te pakken. We verwachten dat de regionale uitvoeringsagenda verkeersveiligheid Utrecht eind dit jaar gereed is. En dat we hierover in de volgende voortgangsrapportage kunnen berichten. Gekoppeld aan de uitvoeringsagenda zullen het Rijk en de provincie de komende jaren subsidie beschikbaar stellen.

Verkeersveiligheidsmeter

Een methode om beter inzicht te krijgen in verkeersveiligheidsrisico's is de 'verkeersveiligheidsmeter'. Het afgelopen jaar is dit verkeersveiligheidsmodel in opdracht van de provincie, samen met gemeenten, verder ontwikkeld. In het model zijn relevante data over verkeersveiligheid gebundeld. Het gaat dan bijvoorbeeld over de locaties van drempels, de breedte van een weg, rijsnelheden en verkeersintensiteiten. Op basis van deze data, gekoppeld aan wetenschappelijk kennis, kan worden ingeschat waar risico's op het wegennet aanwezig zijn. Bijvoorbeeld waar nog verbetering mogelijk is aan de inrichting van 30km/uur-wegen en waar onvoldoende fietsvoorzieningen langs 50km/uur-wegen liggen.

Beleving en tevredenheid Verkeersveiligheid

De tevredenheid over verkeersveiligheid blijft achter bij de objectieve verkeersveiligheid. Bij de laatste inwonersenquête uit 2019 was 41% tevreden. We werken daarom in samenwerking met de Universiteit Utrecht aan een onderzoek naar de achtergronden. Het onderzoek bestaat uit een analyse van de wetenschappelijke literatuur over het onderwerp en een nadere analyse van de inwonersenquête. Ook zijn kwalitatieve interviews gehouden met inwoners uit de wijken West en Overvecht, de twee laagst scorende wijken. De resultaten van het onderzoek worden in deze zomer opgeleverd. In de volgende voortgangsrapportage informeren we de raad over de uitkomsten van het onderzoek en over het vervolg dat wij voor ons zien.
De eerste resultaten uit de analyse van de inwonersenquête zijn:

- Op wijkniveau blijken de inwoners van Zuid het meest tevreden met de verkeersveiligheid in hun buurt, gevolgd door Oost en Noordoost. In de Utrechtse wijken West en Overvecht geven de meeste inwoners aan ontevreden te zijn met de verkeersveiligheid in hun buurt. Op subwijk-niveau zijn de inwoners van Lombok het meest ontevreden met de verkeersveiligheid in hun buurt.
- Gelet op leeftijd, zijn jongeren in de leeftijdscategorie van 16-24 jaar het meest tevreden met de verkeersveiligheid in hun buurt. De meeste ontevreden mensen vallen binnen de leeftijdscategorie 45-65 jaar.
- Inwoners met thuiswonende kinderen zijn vaker ontevreden met de verkeersveiligheid in hun buurt dan inwoners zonder thuiswonende kinderen. Onder deze mensen met thuiswonende kinderen zijn ouders met kinderen in de leeftijdscategorie van 4-11 jaar (basisschoolleeftijd) het vaakst ontevreden.
- Ook is gekeken naar de (on)tevredenheid met de verkeersveiligheid in de buurt in vergelijking tot het meest gebruikte vervoermiddel naar de binnenstad. Hieruit blijkt dat inwoners die de auto gebruiken het vaakst aangeven tevreden te zijn. Inwoners die lopen blijken daarentegen het minst tevreden te zijn.

Maaltijdbezorgers

Het verkeersgedrag van maaltijdbezorgers is door ons als wegbeheerder lastig beïnvloedbaar. Er ligt primair verantwoordelijkheid bij de bedrijven als werkgever van de maaltijdbezorgers. We zien dit besef ook bij de grote bezorgbedrijven. De bezorgbedrijven waarmee is gesproken, hebben zelf aangegeven dat ze werken aan een werkomgeving waar meer aandacht is voor verkeersveiligheid. Dit doen ze bijvoorbeeld met verkeersveiligheidstrainingen voor hun bezorgers. Maar de maatregelen die de bedrijven inzetten verschillen erg per bezorgbedrijf, en we zien dat de verkeersveiligheid van maaltijdbezorgers niet alleen een lokaal vraagstuk is. Daarom zijn we in gesprek met de branche, G4 en het ministerie van IenW over mogelijkheden voor landelijke afspraken. Op termijn hopen we daarmee ook de kleinere bezorgbedrijven te bereiken.

In ongevalsgegevens kunnen we als gemeente niet zien of een maaltijdbezorger betrokken was. Dat geeft ons dus op dit moment geen beeld over de omvang. Daarom kijken we in samenwerking met gemeente Amsterdam naar de informatie die bedrijven zelf hebben en de mogelijkheid om dat uit te wisselen. Daarnaast bespreken we met de provincie Utrecht de mogelijkheden om onderzoek naar deze groep verkeersdeelnemers te doen.

Lichtgevend zebrapad

In Kanaleneiland is op de Columbuslaan (in de buurt van huisnummer 145) een lichtgevend zebrapad gerealiseerd dat eind juni in werking is gesteld. Deze maatregel is een onderdeel van het Europese IRIS-project waarin steden werken aan de duurzame stadwijk van de toekomst. Met het project worden ervaringen opgedaan met innovatieve ideeën. Het verlichte zebrapad en de aanwezige verlichting gaan in de avond en nacht bij naderende voetgangers naar een hoger lichtniveau. Sensoren bij het zebrapad detecteren onder andere de verkeerssnelheid en het type verkeer. En ze sturen ledlampringen aan de zijkant van de weg aan, die oranje kleuren om autoverkeer te attenderen op de aanwezigheid van voetgangers. We voeren in het najaar een observatie en een enquête uit om een indruk te krijgen van de effecten.

Pilot snelheid verlagende wegmarkering Lage Weide

Vanuit Goedopweg is sinds de zomer 2020 een gebiedsgerichte aanpak op Lage Weide-De Wetering-Haarrijn gestart om de bereikbaarheid van deze gebieden te verbeteren door het stimuleren van duurzame mobiliteit. Een van de initiatieven is de pilotstraat ‘rustig rijden op de Atoomweg’. De verkeersveiligheid op Lage Weide is daarbij een van de aandachtspunten vanwege de objectieve en subjectieve verkeersveiligheidsituaties op het terrein. Samen met de Industrievereniging Lage Weide hebben we gewerkt aan een analyse van de verkeersveiligheid. Er zijn geen locaties in de top van onze VOC-lijst. We hebben wel geconstateerd dat er op Lage Weide met hoge snelheid wordt gereden op de doorgaande wegen. Daarom hebben we in het najaar van 2020 een proef uitgevoerd met het aanbrengen van extra wegmarkering op de rijbaan voor auto’s op de Atoomweg. Op een aantal locaties op de Atoomweg hebben we eind 2020 markeringen aangebracht waardoor de weg smaller lijkt. Ook hebben we er een tekstkar geplaatst voor ondersteunende communicatie over verkeersveiligheid om mensen die op Lage Weide werken, bewust te maken van hun rijgedrag. We hebben vervolgens gekeken of automobilisten minder hard zijn gaan rijden. Helaas kunnen we door de coronamaatregelen en door meetfouten geen eenduidige conclusies trekken. Uit de gegevens die er wel zijn lijkt het erop dat de maatregelen hebben geleid tot lagere snelheden. Uit de flitspeiling blijkt dat het gewaardeerd wordt dat we op deze manier experimenteren en aandacht hebben voor verkeersveiligheid. We bekijken in samenwerking met GoedopWeg en de Industrievereniging Lage Weide de mogelijkheden van een vervolg.

4 Ambitie 30 km/uur

We willen in Utrecht meer straten herinrichten naar een snelheidslimiet van 30 km/uur. Een lagere snelheid heeft grote voordelen voor de verkeersveiligheid, is goed voor het leefmilieu (geluid en luchtkwaliteit) en geeft meer ruimte voor duurzame vervoerwijzen als fietsen en lopen. Onze ambitie is dat in 2040 alle straten in Utrecht een maximale snelheidslimiet van 30 km/uur (of lager) kennen, uitgezonderd de stedelijke verbindingswegen. We toetsen per locatie of dit gezien het gebruik en de inrichting van de weg haalbaar is, en of geen ongewenste netwerkeffecten ontstaan.

In dit hoofdstuk gaan we in op de programmering voor 2022, de landelijke 30km/uur-aanpak en de prijsvraag 30 km. In de volgende voortgangsrapportage zullen we uitgebreider ingaan op de voortgang van lopende 30km/uur-projecten en beschrijven we onze aanpak voor de komende jaren.

4.1 Programmering 2022

Uitgangspunten

Om de ambitie te kunnen realiseren en inzet hierop aan te jagen is budget voor de opgave beschikbaar gesteld: voor de jaren 2020 tot en met 2022 jaarlijks € 0,5 miljoen en vanaf 2023 € 1 miljoen structureel. De gemeenteraad heeft besloten om uit 2024 en 2025 in totaal 1 miljoen naar voren te halen om hiermee de Jutfaseweg een 30km/uur-fietsstraatinrichting te geven. Het nog te besteden budget voor de periode 2023-2025 is daarmee € 2 miljoen.

Door samen op te trekken met andere ambities, zoals het vervangen van de riolering en het vergroenen en klimaatbestendig maken van de openbare ruimte, ontstaan er meer mogelijkheden om in een gebied een goede 30km/uur-inrichting te realiseren. Tegelijkertijd kunnen andere opgave profiteren van de vrijgekomen ruimte, omdat bij een 30km/uur-inrichting vaak minder ruimte voor gemotoriseerd verkeer nodig is. Daarnaast bespaart het kosten en heeft de buurt minder overlast omdat we de hele straat in één keer aanpakken. Goede voorbeelden van lopende integrale projecten zijn de projecten Amazonekwartier en Taagdreef en omgeving.

Programmering

Er zijn veel plannen en projecten om de komende jaren op verschillende locaties een 30km/uur-inrichting te realiseren. In onderstaande tabel staan de projecten voor 2022 die met behulp van het 30km/uur-impuls budget kunnen worden uitgevoerd. In 2022 zullen lopende projecten een bijdrage ontvangen. We vinden dat deze projecten zoveel mogelijk doorgang moeten kunnen vinden. Daarbij zijn dezelfde uitgangspunten gebruikt als voor de programmering in 2019 (klik hier voor de raadsbrief).
Naast werk-met-werk maken zijn de uitgangspunten: straten waar dit relatief eenvoudig kan, in Overvecht/Kanaleneiland en gebiedsgericht.

Beschikbare budget	€ 500.000
1. Overhead	€ 50.000
2. Uitvoering Prijsvraag 30 km	€ 50.000
3. Project Orinocodreef	€ 100.000
4. Project Bastionweg	€ 75.000
5. Project Bernadottelaan	€ 100.000
6. Project Taagdreef-Rhônedreef	€ 125.000
Totaal	€ 500.000

1) Voor overhead (aanjagen, programmering, beleidsvragen) is jaarlijks € 50.000 nodig.
2) Om de uitvoering van de Prijsvraag 30 km mogelijk te maken is nog een extra budget van € 50.000 nodig.
3,4) In 2022 krijgen de lopende projecten Orinocodreef en Bastionweg een bijdrage voor een 30km/uur-fietsstraatinrichting. Voor beide projecten is ook subsidie toegekend door Rijk en provincie.
5,6) Twee integrale projecten hebben een bijdrage nodig. Het gaat om het project Bernadottelaan in Kanaleneiland (fase IPvE/FO), waar de wegen nu onvoldoende zijn ingericht voor 30 km/uur. En om het project Taagdreef/Rhônedreef in Overvecht (ook IPvE/FO), waar nog een 50km/uur-regime geldt. Beiden gaan in 2022 in uitvoering.

Voor de periode 2023-2025 is nog € 2 miljoen beschikbaar voor de 30km/uur-impuls. In die jaren zijn er veel kansen om samen te werken met projecten uit andere opgaven. Daarnaast zijn er ook steeds lopende 30km/uur-projecten, zoals het Amazonekwartier. Het budget van € 2 miljoen is niet voldoende om alle wensen te kunnen uitvoeren. In de tweede helft van dit jaar brengen we onze wensen voor de periode tot 2025 in beeld en bepalen we hoe we het budget zo effectief mogelijk kunnen inzetten.

4.2 Landelijke 30km/uur-aanpak

Op 27 oktober 2020 is in de Tweede Kamer een motie aangenomen om een afwegingskader te ontwikkelen voor een maximumsnelheid van 30 km/uur als leidend principe in de bebouwde kom. Met de mogelijkheid voor gemeenten om hiervan op doorgaande wegen af te wijken als het veilig kan. Het CROW heeft het afgelopen half jaar (in opdracht van het ministerie van IenW), samen met gemeenten en organisaties als het SWOV, aan de uitwerking van het afwegingskader gewerkt. Wij hebben hiervoor input geleverd in de werkgroepen. Het afwegingskader zal naar verwachting deze zomer naar de Tweede Kamer worden verstuurd.

Met dit afwegingskader kunnen wegbeheerders toetsen of voor een bepaalde weg 30 km/uur een acceptabele en geloofwaardige limiet is. Het CROW heeft naast het afwegingskader ook een overzicht gemaakt van zaken - organisatorisch, juridisch, financieel of anderszins - die nader onderzocht moeten worden omdat ze anders een belemmering kunnen vormen voor het nog grootschaliger inzetten van 30 km/uur als snelheidslimiet. Denk daarbij aan het aanpassen van de richtlijnen en nader onderzoek naar de gevolgen voor het openbaar vervoer. Deze vervolgstappen worden na de zomer verder opgepakt. We verwachten dat het afwegingskader gaat helpen om de belangen van OV, nood- en hulpdiensten en politie beter te verenigen met 30 km/uur. En voor de communicatie over 30 km/uur als leidend principe binnen de bebouwde kom.

4.3 Prijsvraag 30 km

Op 14 april 2020 zijn de winnaars bekend geworden van de prijsvraag ’30 km, goed idee’. De twee winnaars hebben de prijsvraag gewonnen met hun kostenefficiënte ideeën om op straten een snelheidslimiet van 30 km/uur te kunnen invoeren en tegelijkertijd veel groen toe te voegen. Sindsdien zijn deze ideeën in nauwe samenwerking met de prijswinnaars uitgewerkt tot concrete plannen voor twee straten in Overvecht: de Kasaidreef en de Berezinadreef. Die plannen worden deze zomer afgestemd met de klankbordgroep waarin de prijswinnaars en andere betrokken uit Overvecht deelnemen. Daarna betrekken en informeren we ook de bewoners van deze straten. We verwachten deze maatregelen eind 2021 of begin 2022 uit te voeren. De precieze planning hangt af van de juridische procedures die nodig zijn en van de weersomstandigheden. We bepalen deze planning later dit jaar.

5 Financiën

In het collegeprogramma 2018-2022 is in de voorjaarsnota voor de aanpak Verkeersveiligheid vanaf 2020 een structurele bijdrage van € 1,25 miljoen per jaar opgenomen. Daarnaast wordt jaarlijks een structureel bedrag van € 9.100 opgenomen vanuit de hondenbelasting (amendement 58: Discrepantie Hondenbelasting naar Verkeersveiligheid Utrecht). Het totale budget komt daarmee op € 1.259.100 per jaar.

Doorgeschoven budget wel inzetten in 2021

Door vertraging in de uitvoering van enkele projecten verschuift de uitgave van een deel van de middelen van het Actieplan Verkeersveiligheid van 2021 naar 2022. Deze middelen, circa € 400.000, zetten we in 2021 in op een aantal urgente locaties: de Sweder van Zuylenweg, de oversteek Universiteitsweg-Hoofddijk, de oversteek Zandweg-Europaweg, het kruispunt Admiraal Helfrichlaan-Beneluxlaan en de Van Heuven Goedhartlaan.

Anticyclisch investeren

Om de economische gevolgen van de coronacrisis te verlichten, zijn investeringen naar voren gehaald (anticyclisch investeren). Voor het programma verkeersveiligheid houdt dit in dat er voor drie projecten vanuit het Actieplan Verkeersveiligheid 2023 t/m 2026 gelden naar voren gehaald zijn ten behoeve van het jaar 2021. Het gaat om de volgende projecten en bijdragen:

- Verkeersveiligheid Donaudreef: € 180.000 (vervolgens halen we in 2022 nog een bedrag van € 420.000 naar voren)
- Aanpak openbare ruimte Bernadottelaan: € 200.000
- Aanpak Vasco da Gamalaan en omgeving: € 150.000

Bijlage 1 Gewonden naar leeftijd en vervoerswijze

Tijdens de raadsinformatiebijeenkomst van 6 april 2021 over Verkeersveiligheid is onder andere gesproken over de tabel van verkeersgewonden naar leeftijd en vervoermiddel, die op 4 mei 2020 per memo aan de gemeenteraad verstuurd is.

Omdat de gemeenteraad een vergadering van de commissie Stad en Ruimte over Verkeersveiligheid heeft aangekondigd, bevat deze notitie een actuele tabel, voorzien van toelichting en een korte duiding. De notitie sluit af met twee tabellen, over de verdeling van alle verplaatsingen in Utrecht over de vervoerswijzen, en over de bevolkingsopbouw.

Tabel 1: Verkeersgewonden op wegen in beheer van de gemeente Utrecht, juli 2018 tot en met juni 2021, bron: VIA/STAR, o.b.v. door de politie geregistreerde verkeersongevallen.

Leeftijd gewonde	Fiets	Personen-auto	Brom-fiets	Snor-fiets	Voet-ganger	Overig	Onbe-kend	totaal
0-3	0,1%	0,2%			0,4%		0,4%	**1%**
4-11	0,3%				0,6%		1,1%	**2%**
12-15	2,6%	0,3%	0,2%	0,4%	0,3%		0,4%	**4%**
16-22	4,6%	2,8%	8,5%	5,8%	0,9%	1,2%	3,2%	**27%**
23-29	4,6%	3,2%	1,9%	0,8%	0,8%	1,9%	2,1%	**15%**
30-36	4,3%	2,1%	1,0%	1,1%	0,4%	0,7%	2,1%	**12%**
37-43	2,0%	1,2%	1,0%	0,5%	0,3%	0,4%	1,3%	**7%**
44-50	3,0%	1,4%	1,0%	0,8%	0,4%	0,6%	1,7%	**9%**
51-57	3,0%	0,7%	1,1%	0,9%	0,6%	0,5%	1,2%	**8%**
58-64	2,4%	0,6%	0,6%	0,4%	0,4%	0,4%	0,9%	**6%**
65-71	1,4%	0,3%	0,4%	0,2%	0,4%	0,2%	0,6%	**3%**
72-78	1,3%	0,4%	0,0%	0,3%	0,4%	0,3%	1,0%	**4%**
79-85	0,5%	0,4%	0,2%	0,1%	0,1%	0,1%	0,4%	**2%**
86 en ouder	0,4%	0,1%			0,2%		0,2%	**1%**
totaal	**30%**	**14%**	**16%**	**11%**	**6%**	**6%**	**16%**	**100%**

Let op:

- De vervoerswijze ‘Fiets’ is inclusief de e-bike.
- Onder ‘overig’ vallen de vervoerswijzen bestelauto, brommobiel, bus, motor, scootmobiel, trein/tram en vrachtauto.
- De leeftijdscategorieën tot 16 jaar hebben een verschillende omvang (4-11 jaar en 12-15 jaar). De categorieën komen overeen met schoolleeftijden; 12-15 jaar zit tussen basisschool en brommerrijbewijs.
- Er is grote onderregistratie van vooral de lichtere verkeersongevallen. Landelijk bekend is dat ongevallen met fietsers en voetgangers minder vaak worden geregistreerd.
- Als een vervoerwijze of leeftijdsgroep vaker voorkomt in het verkeer, dan is de kans dat deze bij een ongeval betrokken raakt logischerwijs groter. We hebben geen exacte cijfers van de aandelen van de vervoerwijzen en de leeftijden van de verkeersdeelnemers op de wegen in Utrecht. Wel weten we dat er in Utrecht veel fietsers zijn (zie tabel 2 voor de vervoerswijze van

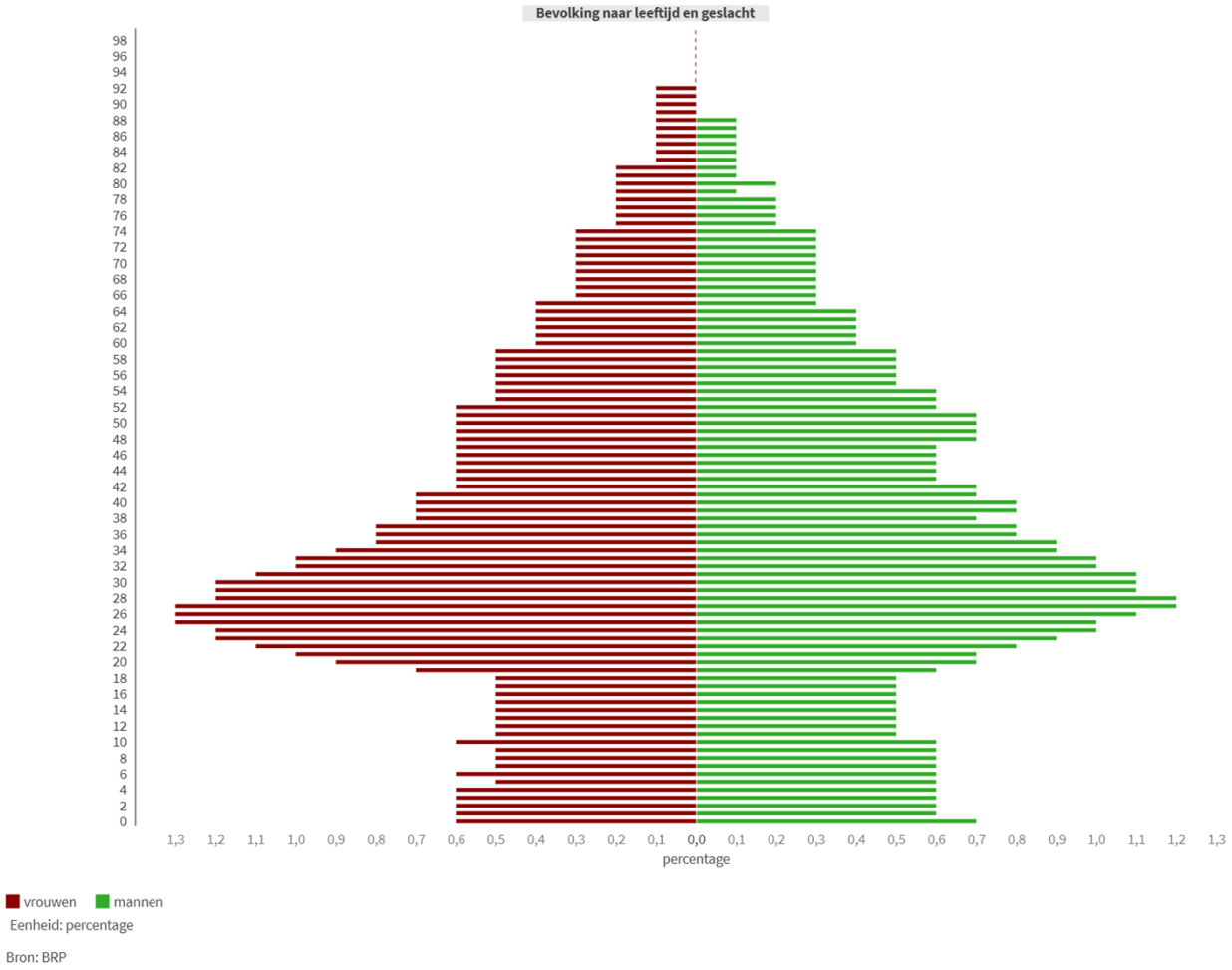
alle verplaatsingen in, van en naar Utrecht in 2020) en dat er veel studenten/starters wonen (zie figuur 1 voor leeftijdsopbouw van bevolking gemeente Utrecht). Beide tabellen geven een indicatie van de vervoerwijzen en leeftijden van de verkeersdeelnemers, maar komen niet één op één overeen met de werkelijke verdeling op de Utrechtse wegen); beide groepen zien we terug in de percentages in tabel 1.

Een aantal conclusies uit de door de politie geregistreerde verkeersongevallen:

- De risicogroepen die uit de tabel naar voren komen, zijn niet nieuw. De risico's komen terug in de regionale risicoanalyse en vervolgens in de regionale uitvoeringsagenda, die wordt gemaakt door de provincie in samenwerking met alle gemeenten.
- Grootste aandeel gewonden is onder 16-22 jarigen, en dan vooral brom- en snorfietsers.
- Het aantal gewonde snorfietsers en bromfietsers bij elkaar opgeteld is 27% van het totaal aantal gewonden. Deze groep is echter maar verantwoordelijk voor een klein aandeel van de verplaatsingen in Utrecht. De snor- en bromfietsers zijn dus oververtegenwoordigd in het aantal gewonden.
- De fiets is de vervoerwijze met de meeste gewonden, 30%. De fiets heeft een veel hoger aandeel van de verplaatsingen in Utrecht, 28%. De fiets lijkt niet oververtegenwoordigd in het geregistreerde aantal gewonden.

Tabel 2: Verdeling van alle verplaatsingen binnen, van en naar de gemeente Utrecht over de vervoerwijzen, 2019 (ODiN, CBS)

Vervoerwijze	Aandeel
Fiets	28%
Personenauto	37%
Trein	16%
Bus/tram	3%
Lopen	13%
Overige vervoerwijzen	3%
Totaal	100%


Bevolking naar leeftijd en geslacht
98
96
94
92
90
88
86
84
82
80
78
76
74
72
70
68
66
64
62
60
58
56
54
52
50
48
46
44
42
40
38
36
34
32
30
28
26
24
22
20
18
16
14
12
10
8
6
4
2
0
1,3 1,2 1,1 1,0 0,9 0,8 0,7 0,6 0,5 0,4 0,3 0,2 0,1 0,0 0,1 0,2 0,3 0,4 0,5 0,6 0,7 0,8 0,9 1,0 1,1 1,2 1,3
percentage
vrouwen
mannen
Eenheid: percentage
Bron: BRP

Bijlage 2 Ongevallen per locatie

Op basis van het aantal en de ernst van verkeersongevallen maken we een overzicht van de VerkeersOngevallenConcentraties (VOC's) op gemeentelijke wegen in Utrecht. Dit overzicht is gebaseerd op de cijfers van de afgelopen drie jaar (1 juli 2018 tot 1 juli 2021).

nr	**Locatie**	Ongevallen met enkel schade	Ongevallen met gewonden	Ongevallen met doden	**Score**
1	Balistraat, Borneostraat, Damstraat, Javastraat, Kanaalstraat, Lombokstraat, Riouwstraat, Sumatrastraat	18	4	--	26
2	Constant Erzeijstraat, Hooft Graaflandstraat, 't Goylaan	16	5	--	26
3	Acaciastraat, Amsterdamsestraatweg, Anjelierstraat, Asterstraat, Dahliastraat, Dirkje Mariastraat, Fabriekstraat, Goudsbloem-straat, Jasmijnstraat, Leliestraat, Meidoornstraat, Violenstraat	15	4	--	23
4	Amsterdamsestraatweg, Marnixlaan, St.-Josephlaan	13	4	--	21
5	Jansveld, Lange Jansstraat, Loeff Berchmakerstraat, Neude, Potterstraat, Voorstraat	8	6	--	20
6	Carnegiedreef, Kasaidreef, Paranádreef	16	2	--	20
7	Adelaarstraat, Gruttersdijk, Hopakker, Merelstraat	8	4	--	16
8*	Lange Viestraat, tussen St. Jacobsstraat en Oudegracht	7	4	--	15
9	Brailledreef, Loevenhoutsedijk, Taagdreef	9	3	--	15
10*	Socratesbrug, Socrateslaan	8	3	--	14
11	Cartesiusweg, Cremerstraat, Thomas à Kempisplantsoen, Thomas à Kempisweg	6	4	--	14
12*	Einsteindreef, Seinedreef	4	5	--	14
13*	Plompetorengracht, Voorstraat	7	3	--	13
14	Admiraal Helfrichlaan, Beneluxlaan, Van Heuven Goedhartlaan	9	2	--	13
15*	Lucasbolwerk, Nobelstraat	9	2	--	13

** De vijf locaties in rode letters zijn nieuw ten opzichte van de lijst per 1 januari 2021.*

Uit de VOC-lijst zijn ten opzichte van de lijst van 1 januari 2021 de volgende zes locaties weggevallen omdat zij nu lager scoren dan de bovenstaande locaties:

- Janskerkhof, Korte Jansstraat, vorige keer nieuw in de lijst met score 16, nu score 12.
- Amsterdamsestraatweg, Berkstraat, Herenweg, vorige keer score 15, nu score van 11.
- 24 Oktoberplein, Beneluxlaan, Pijperlaan, vorige keer score van 14, nu 9.
- Catharijnesingel, Daalsesingel, HOV-Vredenburgbaan, Leidseveer, Smakkelaarsveld, vorige keer nieuw in de lijst met score 13, nu score 11.
- Hollandse Toren, Lange Viestraat, St.-Jacobsstraat, Vredenburg, vorige keer score van 13, nu 7.
- Antonius Matthaeuslaan, Kardinaal de Jongweg, Mr.Tripkade, vorige keer score 13, nu 10.

Bijlage 3 Totaallijst projecten op alfabet

Naam	Wijk	Fase
Afrikalaan	Zuidwest	Nazorg/ evaluatie
Amazonedreef - thv winkelcentrum De Klop 30 km/u	Overvecht	Nazorg/ evaluatie
Antonius Matthaeuslaan/ Kardinaal de Jongweg/ Mr.Tripkade	Noordoost	In onderzoek
Australiëlaan nabij mbo	Zuidwest	Nazorg/ evaluatie
Bastionweg	Overvecht	In voorbereiding
Bernadottelaan - kruisingen met Marshalllaan en Beneluxlaan	Zuidwest	In onderzoek
Biltstraat/ Wittevrouwensingel/ St.-Janshovenstraat	Noordoost	Nazorg/ evaluatie
Bottensteinweg/ Pastoor Ohllaan	Vleuten-De Meern	In voorbereiding
Brailledreef/ Loevenhoutsedijk/ Taagdreef	Overvecht	(nog) geen maatregelen
Burgemeester Middelweerdbaan/ Europaweg/ Landschapsbaan	Vleuten-De Meern	In gebruik
Carnegiedreef/ Paranádreef - fase 2	Overvecht	In onderzoek
Cartesiusweg/ Thomas à Kempisplantsoen/ Thomas à Kempisweg	West	(nog) geen maatregelen
Catharijnesingel/ Daalsesingel/ HOV-Vredenburgbaan/ Leidseveer/ Smakkelaarsveld	Binnenstad	(nog) geen maatregelen
Cortezlaan	Zuidwest	In gebruik
Daalsesingel	Binnenstad	(nog) geen maatregelen
David van Mollemstraat (weg)	Noordwest	(nog) geen maatregelen
David van Mollemstraat/ Oudenoord (kruispunt)	Noordwest	(nog) geen maatregelen
Donaudreef	Overvecht	In voorbereiding
Dorpsstraat/ Parkweg	Vleuten-De Meern	In gebruik
Eendrachtlaan	Zuidwest	(nog) geen maatregelen
Einsteindreef/ Humberdreef/ Oranjerivierdreef	Overvecht	In voorbereiding
Einsteindreef - kruising met Seinedreef	Overvecht	In onderzoek
Eisenhowerlaan (tijdelijke knip)	Zuidwest	In voorbereiding
Elbedreef	Overvecht	(nog) geen maatregelen
Faraodreef	Overvecht	(nog) geen maatregelen

Naam	Wijk	Fase
Franz Leharsingel/ Fred Raymondpad	Leidsche Rijn	Nazorg/ evaluatie
Heldammersingel	Vleuten-De Meern	In gebruik
Herculeslaan/ Laan van Maarschalkerweerd/ Weg van de Wetenschap	Oost	In onderzoek
Hindersteinlaan/ De Tol (rotonde)	Vleuten-De Meern	Nazorg/ evaluatie
Hollandse Toren/ Lange Viestraat/ St.Jacobsstraat/ Vredenburg	Binnenstad	(nog) geen maatregelen
Jamaicadreef	Overvecht	(nog) geen maatregelen
Janskerkhof/ Korte Jansstraat	Binnenstad	In onderzoek
Jazzboulevard	Leidsche Rijn	(nog) geen maatregelen
Kapteynlaan	Noordoost	Nazorg/ evaluatie
Kanaalstraat/ Damstraat	West	Nazorg/ evaluatie
Koekoekstraat	Noordoost	In onderzoek
Laan van Chartroise	Noordwest	In voorbereiding
Lange Viestraat/ Janskerkhof	Binnenstad	(nog) geen maatregelen
Lange Viestraat, tussen de St. Jacobsstraat en de Oudegracht	Binnenstad	In onderzoek
Mauritiuslaan/ Winthontlaan/ Liesboschbrug	Zuidwest	(nog) geen maatregelen
Moldaudreef - kruising met Wolgadreef	Overvecht	In voorbereiding
Moldaudreef- kruising met Neckardreef	Overvecht	In voorbereiding
Musicallaan/ Rijnkennemerlaan	Leidsche Rijn	In voorbereiding
Niels Bohrweg	West	(nog) geen maatregelen
Nigerdreef	Overvecht	(nog) geen maatregelen
Orinocodreef (2018)	Overvecht	In voorbereiding
Oudwijkerdwarsstraat	Oost	In gebruik
Overste den Oudenlaan - tussen Admiraal Helfrichlaan en Truus van Lierlaan	Zuidwest	(nog) geen maatregelen
Paranadreef	Overvecht	In voorbereiding
Pascalplein	Overvecht	(nog) geen maatregelen
Plompetorengracht/ Voorstraat	Binnenstad	In onderzoek
Rapenburchdreef e.o. Muylenborchdreef	Overvecht	In voorbereiding
Royaards van der Hamkade	Noordwest	(nog) geen maatregelen

Naam	Wijk	Fase
San Cristobaldreef	Overvecht	(nog) geen maatregelen
Socratesbrug/ Socrateslaan	Zuid	In onderzoek
Sweder van Zuylenweg	Noordwest	In voorbereiding
Theemsdreef/ Neckardreef	Overvecht	In gebruik
Theemsdreef/ Humberdreef/ Moezeldreef	Noordwest	In gebruik
Tramkruispunt Weg der Ver.Naties – Overste den Oudenlaan	Zuidwest	In voorbereiding
Universiteitsweg/ Leuvenlaan	Oost	Nazorg/ evaluatie
Universiteitsweg-Hoofddijk	Oost	In voorbereiding
Van Bijnkershoeklaan	Zuidwest	Nazorg/ evaluatie
Van Heuven Goedhartlaan	Zuidwest	In voorbereiding
Van Heuven Goedhartlaan/ Beneluxlaan/ Admiraal Helfrichlaan	Zuidwest	In voorbereiding
Vredenburgkade	Binnenstad	(nog) geen maatregelen
Waterlinieweg	Zuid	In gebruik
Weg der Verenigde Naties/ Overste den Oudenlaan (tramdoorsteek)	Zuidwest	In onderzoek
Wilhelminalaan	Vleuten-De Meern	Nazorg/ evaluatie
Wolgadreef	Overvecht	(nog) geen maatregelen
Zambesidreef	Overvecht	In gebruik
Zandweg-Europaweg	Vleuten-De Meern	In voorbereiding