Gemeente Utrecht

Bestemmingsplan



Chw bestemmingsplan, Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1

Vastgesteld, datum volgt na vaststelling



Chw bestemmingsplan, Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Aanleiding en doel 7

1.1 Aanleiding 7
1.2 Doel 8

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders 11

2.1 Rijksbeleid 11
2.2 Provinciaal en regionaal beleid 20
2.3 Coalitieakkoord gemeente Utrecht 24
2.4 Omgevingsvisie gemeente Utrecht 25
2.5 Conclusie beleidskaders 49

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie 51

3.1 Inleiding 51
3.2 Beschrijving van het plangebied 51
3.3 Beschrijving van de bestaande functies in het plangebied 54
3.4 Conclusie 56

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving 59

4.1 Projectbeschrijving 59
4.2 Verkeer en openbare ruimte 73

Hoofdstuk 5 Onderzoek en Randvoorwaarden 97

5.1 Inleiding 97
5.2 Milieueffectrapportage 97
5.3 Bedrijven en milieuzonering 100
5.4 Mobiliteit 105
5.5 Geluidhinder 109
5.6 Geur 114
5.7 Externe veiligheid 114
5.8 Explosieven 116
5.9 Luchtkwaliteit 118
5.10 Bodem 119
5.11 Natuurbescherming 124
5.12 Bomen 129
5.13 Water 133
5.14 Archeologie 141
5.15 Cultuurhistorie 147
5.16 Gezondheid en kwaliteit van de leefomgeving 150
5.17 Klimaat en duurzaamheid 155
5.18 Kabels, leidingen en straalpaden 159
5.19 Toegankelijkheid 159
5.20 Conclusie 160

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid 161

6.1 Economische uitvoerbaarheid 161
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 162

Hoofdstuk 7 Juridische plantoelichting 165

7.1 Algemeen 165

7.2 Begrippen en meten (hoofdstuk 1 van de regels) 167
7.3 Functies (bestemmingen; hoofdstuk 2 van de regels) 167
7.4 Bouwen (hoofdstuk 3 van de regels) 173
7.5 Gebouwen en locaties gebruiken (hoofdstuk 4 van de regels) 178
7.6 Grondwerk: activiteit in de bodem (hoofdstuk 5 van de regels) 185
7.7 Algemeen overgangsrecht (hoofdstuk 6 van de regels) 186
7.8 Bijlagen bij de regels 187
7.9 Handhaving 189

Toelichting

Hoofdstuk 1 Aanleiding en doel

1.1 Aanleiding

1.1.1 Algemeen

De populariteit van steden neemt toe, die van Utrecht in het bijzonder. Utrecht is de sterkst groeiende stad van Nederland. Er komen meer mensen wonen, werken en recreëren in Utrecht. Deze groei biedt de stad kansen, mits goed ingepast. De stad Utrecht moet gezond en aantrekkelijk blijven, zodat mensen hier met plezier kunnen wonen, werken en winkelen. We maken ruimte voor groei door de in de stad beschikbare ruimte beter te benutten. In Utrecht is er grote behoefte aan meer woningen. Voor Utrechters die nu geen geschikte volgende woning kunnen vinden. Voor de kinderen van nu die straks volwassen zijn en zelfstandig willen wonen. Voor studenten die uit het hele land naar Utrecht komen en waarvan een deel ook na de studie in Utrecht wil blijven. Voor de mensen die nu nog ergens anders wonen en ook graag van Utrecht hun thuisbasis willen maken. De gemeente denkt dat er voor al deze woonwensen de komende twintig jaar 60.000 extra woningen nodig zijn. En dat Utrecht in 2040 ongeveer 455.000 inwoners telt. Daarnaast willen we dat alle Utrechters kans hebben op werk nu en in de toekomst, en dat er voor bewoners voorzieningen zijn in de nabijheid. Dit vraagt om een passend voorzieningenprogramma.

1.1.2 Eerdere besluitvorming en samenhang

De gemeenteraad heeft eerder voor Utrecht belangrijke kaders vastgesteld; de Ruimtelijke Strategie en het Mobiliteitsplan. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (2016) is de Merwedekanaalzone aangewezen als belangrijke woningbouwlocaties in de stad. Hier realiseren we de komende jaren een nieuwe, aantrekkelijke en gezonde wijk voor de stad, waar straks gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt. Door het beter benutten van de beschikbare ruimte geven we aan meer mensen de kans om in de stad te wonen. In de actualisatie van de Ruimtelijke Strategie: Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU2040), staan de keuzes voor de toekomst en hoe de weg daarnaartoe eruitziet. De ruimtelijke strategie is onderdeel van de koers van de omgevingsvisie. Zo weet straks iedereen hoe Utrecht zich op stads- en wijkniveau ongeveer gaat ontwikkelen.

In het Mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen' (2016) maakte de stad een duidelijke keuze voor vervoerswijzen die weinig ruimte innemen en duurzaam zijn, zoals lopen of fietsen. Deze zetten we op de eerste plaats. We versterken het netwerk van routes en verbindingen voor voetgangers en fietsers in Utrecht Zuidwest. De ruimte die op straat niet meer nodig is voor auto's of parkeren, gebruiken we om in de Merwedekanaalzone aantrekkelijke groene openbare ruimte toe te voegen, voor iedereen in de hele stad toegankelijk. In de actualisatie van het beleid: Mobiliteitsplan 2040 (juli 2021), wordt het beleid voortgezet. We willen graag dat iedereen gezond en prettig kan wonen en werken in de groeiende stad. In Utrecht geven we daarom voorrang aan schone manieren van vervoer die weinig ruimte innemen: lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelvervoer. Bovendien willen we dat alle voorzieningen straks op 10 minuten bereikbaar zijn. Onze aanpak bestaat uit 5 stappen: slim bestemmen, anders reizen, netwerken op orde, slim parkeren en slim sturen. En heel belangrijk: we richten de mobiliteit zodanig in, dat iedereen mee kan doen.

Het collegeprogramma 2018-2022 'Ruimte voor iedereen', bevestigde de eerdere keuzes die in het kader van gezond stedelijk leven zijn gemaakt in de Merwedekanaalzone en meer specifiek in Merwede. Zo wil het college maximaal 10.000 woningen in de gehele Merwedekanaalzone toevoegen (voor deelgebied 4, deelgebied 5 Merwede en deelgebied 6) en is er ruimte om uit te gaan van een parkeernorm van 0,3 of lager in combinatie met alternatieve mobiliteitsoplossingen.

Een deel van het woonprogramma staat er al, zoals de gebouwen Max en Lux et Pax, en is een start gemaakt met de bouw op het voormalige Defensieterrein. Ook zijn er allerlei vormen van tijdelijk wonen en werken die aan dit deel van de stad nieuwe betekenis geven. Nieuw voor Utrecht is het grote aantal woningen in een relatief klein stukje stad. Het realiseren van een gezond, aantrekkelijk en goed bereikbaar woon- en werkgebied in de Merwedekanaalzone vraagt om innovatieve oplossingen, onder meer op het gebied van duurzaamheid en mobiliteit.

De voorgestane ontwikkeling van de Merwedekanaalzone is beschreven en uitgewerkt in de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 1 Ruimtelijke agenda (vastgesteld door de gemeenteraad op 8 februari 2018). Daarin staat dat we niet alleen in meer woonruimte investeren, maar ook in betere verbindingen voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer, in meer groen en water. We geven de stad een aantrekkelijke en gezonde openbare ruimte. We introduceren nieuwe keuzes in mobiliteit, in een sterker raamwerk in Utrecht Zuidwest. We investeren in onderwijs en in andere voorzieningen. Dit is belangrijk voor de Merwedekanaalzone, maar ook voor Rivierenwijk, Transwijk

en Dichterswijk en voor de stad zelf. We werken hier aan oplossingen voor gezonde verstedelijking, die straks ook in de andere delen van de stad kunnen worden toegepast. Voor de Omgevingsvisie is ook een milieueffectrapportage opgesteld.

De transitie van de Merwedekanaalzone verandert de stad, het brengt levendigheid in de buurten eromheen, het werkt door in de hele stad. Dit is belangrijk voor Utrecht. Omgekeerd is de ligging te midden van bestaand stedelijk gebied, met haar geschiedenis, bewoners, winkels, voorzieningen en goed openbaar vervoer, belangrijk voor deze nieuwe stadswijk.

De Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 1 is verder uitgewerkt met het benoemen en uitwerken van verschillende kerndoelen in de Omgevingsvisie deel 2 (2021). Deelgebied 5 - Merwede - vormt het hart van de nieuw te ontwikkelen Merwedekanaalzone. In Merwede komen de meeste woningen en ook de voornaamste voorzieningen van de wijk (zoals scholen en winkels). Met de verschillende eigenaren van de gronden in het gebied heeft de gemeente overeenstemming bereik over de transformatie van het gebied naar een duurzame en hoogstedelijke stadswijk.

Parallel aan het opstellen van deel 2 van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, is in opdracht van de verschillende eigenaren in het plangebied, waaronder de gemeente Utrecht, een Stedenbouwkundig Plan (SP) voor Merwede opgesteld. Het Stedenbouwkundig Plan is tegelijk met de Omgevingsvisie in oktober 2021 door de gemeenteraad vastgesteld. Het Stedenbouwkundig Plan is getoetst aan de Omgevingsvisie, waarbij in het Stedenbouwkundig Plan de intenties en doelstellingen uit de Omgevingsvisie zijn afgewogen en concreet zijn gemaakt voor Merwede.

Naast genoemde documenten heeft het college in juli 2021 ook het Integraal Programma van Eisen/Functioneel Ontwerp (IPvE) voor de herinrichting van de Europalaan vastgesteld. We hebben een plan gemaakt om de laan mooier en veiliger te maken. We verbeteren het openbaar vervoer. Fietsen en lopen maken we aantrekkelijker en veiliger voor iedereen. Zo houden we de stad en de buurten goed bereikbaar.

Gezien de grote vraag naar woningen in Utrecht en de kansen die Merwede biedt voor een vernieuwende stedelijke verdichting wil de gemeente zo spoedig mogelijk met de ontwikkeling van het gebied beginnen.

Voorliggend bestemmingsplan vormt de juridische vertaling van het Stedenbouwkundig Plan Merwede (verder SP Merwede) en het IPvE Europalaan Noord, en heeft tot doel de eerste fase van deelgebied Merwede juridisch-planologisch mogelijk te maken.

Fase 2 van Merwede vergt de vaststelling van een separaat bestemmingsplan, nadat een notitie met uitgangspunten voor het betreffende bestemmingsplan is voorgelegd aan de gemeenteraad. Deze bouwt voort op de uitgangspunten en de afspraken uit de Samenwerkingsovereenkomst (SOK) en het SP, waarbij wordt afgewogen of aanpassing aan de tijd van dat moment wenselijk is.

1.2 Doel

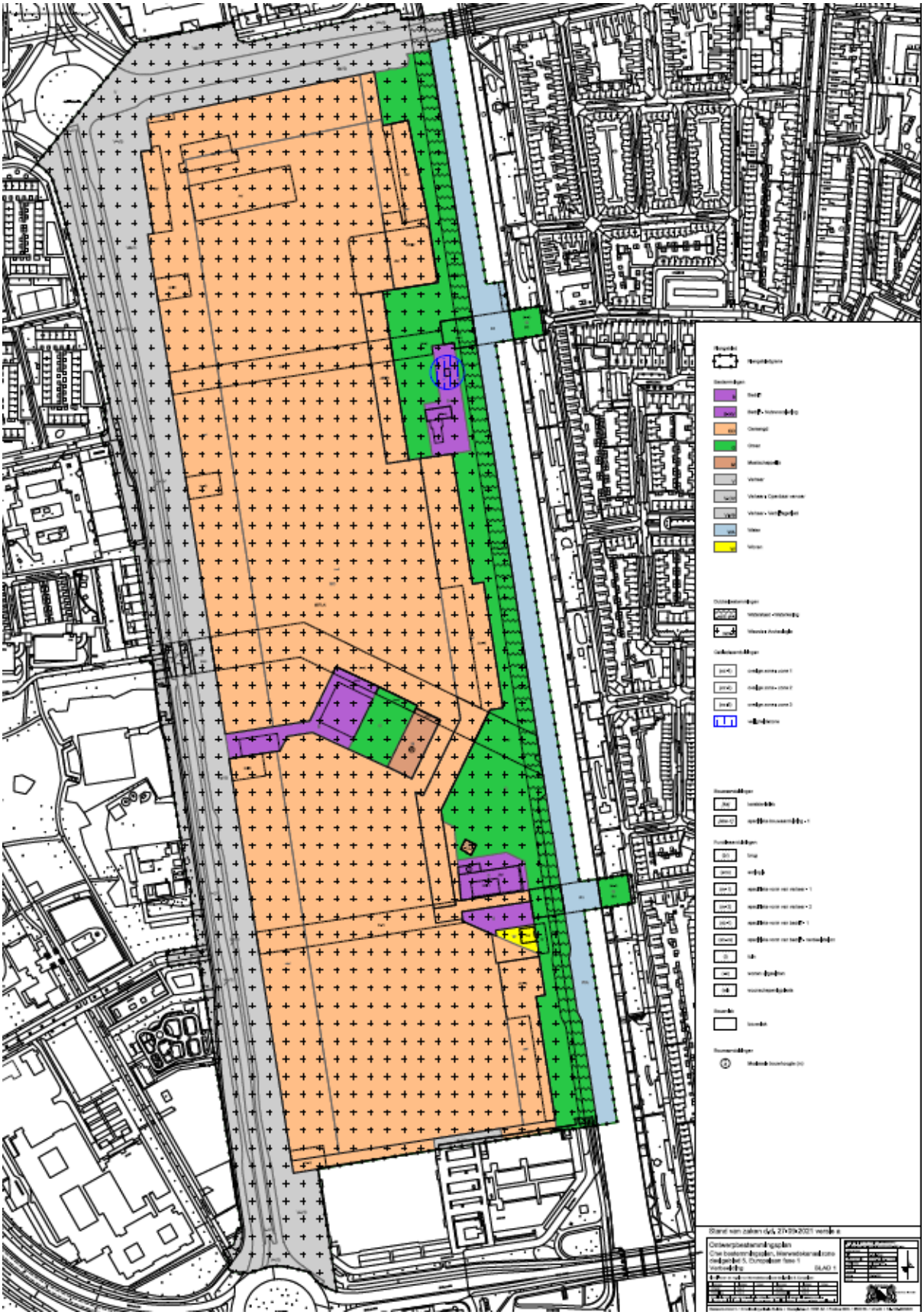
1.2.1 Doelstelling

Het bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1, bevat regels dat het bedoelde programma kan uitvoeren dat nodig is voor de inrichting van het plangebied. De inrichting die het plan mogelijk maakt, is de eerste fase van het SP Merwede. De regels geven waarborgen voor een invulling met het programma en de kwaliteit die in de visie bedoeld is, maar biedt ook de ruimte aan herinrichting van de Europalaan Noord, en een flexibele, gefaseerde uitvoering van het SP Merwede.

De gemeente Utrecht is met ingang van 28 oktober 2016 opgenomen in het Besluit uitvoering Chw: zie artikel 7g, vierde lid. Hiermee heeft de gemeente de mogelijkheid om een verbrede reikwijdte in het bestemmingsplan toe te passen en te werken met een vergunningplicht en beleidsregels.

1.2.2 Plaats en grens van het plangebied

Het plangebied ligt, grofweg, tussen het Merwedekanaal aan de oostzijde, de Europalaan aan de westzijde, de Koningin Wilhelminalaan in het noorden en de Kanaalweg in het zuiden.



Overzicht van het plangebied

1.2.3 Regelingen die worden vervangen

Bestemmingsplan/beheersverordening	**Vaststelling gemeenteraad**
Actualisering diverse gebieden 2013	31-10 2013
Beheersverordening Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk	11-07-2013
Algemene regels actualiseren	30-11-2017

Op basis van deze juridische regelingen geldt er voor het gebied grotendeels een bedrijfsbestemming voor bedrijven tot en met de categorie 3.2, waarbij een goothoogte van 18 meter en een bebouwingspercentage van 70% is toegestaan. De bedoelde ontwikkelingen zoals deze staan in het SP Merwede, kunnen op basis van de geldende regels niet worden gerealiseerd.

1.2.4 Leeswijzer

Deze toelichting bestaat uit een aantal hoofdstukken. In hoofdstuk 2 wordt het relevante beleid toegelicht. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de bestaande situatie. Hoofdstuk 4 geeft een beschrijving van de plannen voor het gebied, zoals ook opgenomen in het SP Merwede. In hoofdstuk 5 worden de omgevingsaspecten - zoals milieuaspecten - beschreven en wordt verslag gedaan van uitgevoerd onderzoek. Hoofdstuk 6 gaat in op de financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Tenslotte is in hoofdstuk 7 een weergave van de juridische regeling opgenomen.

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.

2.1.1.1 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.

2.1.1.2 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 samengaat 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.

2.1.1.3 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:

1. 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.
2. 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.
3. 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.

2.1.1.4 Conclusie

Het doel van de toekomstige Omgevingswet (deze wet treedt in werking per 1 juli 2022) is het bereiken van een balans tussen: '(a) bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit en (b) doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke behoeften'. Deze dubbele doelstelling uit de Omgevingswet is vertaald in de omgevingsinclusieve benadering van de leefomgeving. Hiermee moet dus rekening worden gehouden bij het maken van beleidskeuzes. Het bestemmingsplan Merwede past binnen de kaders van de nationale visie en de genoemde nationale belangen.

2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) (2012) en Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) (2012)

2.1.2.1 Kader

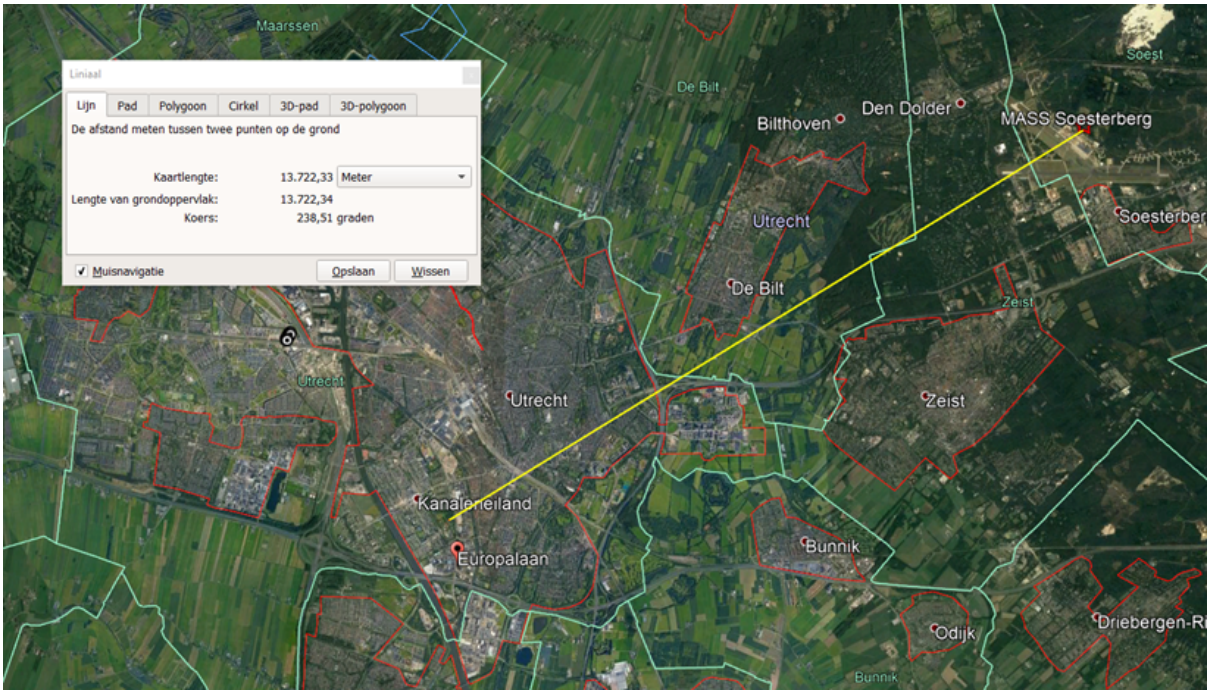
In de Wet ruimtelijke ordening zijn de besluitmogelijkheden van gemeenten begrensd om nationale belangen te borgen of te beschermen. Wanneer namelijk nationale belangen dat met het oog op een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk maken, kan een algemene maatregel van bestuur (AMvB) regels stellen over de inhoud van een bestemmingsplan. In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, oftewel de AMvB Ruimte) zijn nationale belangen beschreven die om bescherming van het Rijk vragen, zoals bijvoorbeeld de 'erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde'. Voor deze belangen is het Rijk namelijk verantwoordelijk. Verder zijn in de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) nadere regels opgenomen voor onder andere militaire terreinen, radarverstoringsgebieden, reserveringen voor spoor en wegen en buisleidingen. Buiten deze belangen hebben decentrale overheden, zoals de gemeente Utrecht, beleidsruimte.

2.1.2.2 Plangebied

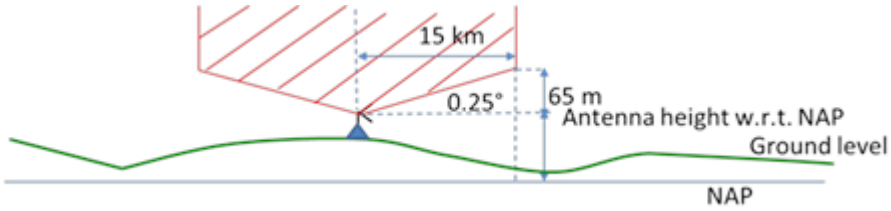
Voor het plangebied is het Barro relevant vanuit het belang van het behoud van erfgoed (archeologie) en defensie. Het plangebied is gelegen ter plaatse van de Romeinse Limes. De bescherming hiervan is verder uitgewerkt in de Provinciale verordening.

Het Rarro geeft uitwerking aan enkele bepalingen in het Barro. In het Rarro zijn nadere regels opgenomen voor onder andere militaire terreinen, radarverstoringsgebieden, reserveringen voor spoor en wegen en buisleidingen. Het Rarro bevat instructies voor gemeenten bij het opstellen van bestemmingsplannen.

Het plangebied ligt in het radarverstoringsgebied van radarstation Soesterberg, zoals aangegeven in het Barro. In dit gebied gelden beperkingen voor bestemmingsplannen met het oog op een goede werking van de radar op het radarstation. Het gaat hier om hoogtebeperkingen voor bouwen, bouwwerken en windturbines. De maximale hoogte van bouwwerken in een radarverstoringsgebied wordt bepaald door elke denkbeeldige rechte lijn die wordt getrokken vanaf een punt op de top van de radarantenne oplopend met 0,25 graden tot een punt gelegen 15 kilometer vanaf voornoemde radarantenne. De regels van het bestemmingsplan Merwede maken een maximale bouwhoogte van 100 meter mogelijk.



Afstand plangebied tot de radar Soesterberg



2.1.2.2.1 Berekeningsmethodiek

Het plangebied ligt op ongeveer 13 kilometer van de radar. De hoogte van de antenne bij Soesterberg is 63 meter NAP; daar zit de punt van de kegel. Daarna loopt de lijn met 0.25 graden omhoog. Op 13.5 km afstand is de maximaal toelaatbare hoogte 121.9 meter NAP. Het maaiveld ligt volgens AHN3 rond de 2 meter NAP.

2.1.2.3 Conclusie

De relevante belangen vanuit het Barro en de instructies vanuit het Rarro zijn in acht genomen en leiden tot de conclusie dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is. De archeologische waarden in het gebied zijn beschermd met een dubbelbestemming Waarde-archeologie. De hoogte van de radarantenne van Soesterberg is 63 meter +NAP. Uit bovenstaande berekening blijkt dat bij een hoogte van 100 meter verstoring van de radar is uitgesloten.

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

2.1.3.1 Kader

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

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

Een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, moet een motivering bevatten van de behoefte aan die ontwikkeling. Wanneer het bestemmingsplan die ontwikkeling

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

2.1.3.1.1 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.

2.1.3.1.2 Beschrijving behoefte buiten het bestaand stedelijk gebied

Wanneer de beoogde ontwikkeling niet kan plaatsvinden binnen het stedelijk gebied door bijvoorbeeld het toepassen van een andere bestemming van een gebied, herstructurering van bestaande terreinen of door transformatie van bestaande gebouwen of gebieden moet een motivering worden opgenomen waarom dit niet mogelijk is. Het bestaande stedelijk gebied kan worden gedefinieerd als het bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, en de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur. De provincie Utrecht heeft in de Omgevingsvisie en de Interim Omgevingsverordening de afbakening van het bestaand stedelijk gebied vastgelegd.

2.1.3.1.3 Gebiedsontwikkeling per regio (betekenis voor Utrecht)

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

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

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

2.1.3.1.4 Behoefte vanuit de economische ontwikkeling

Vanuit internationaal perspectief bezien functioneert Nederland volgens Prof. P. Tordoir steeds meer als één ‘metropolitaans systeem’ met een samenhangende arbeidsmarkt. Prof. G. Clark ziet de vier grote steden in dat verband functioneren als één onderling verbonden regio: een Super-Connected Global Region, die als geheel kan concurreren met steden als London en Parijs. Binnen dat systeem ziet Tordoir Amsterdam en Utrecht als de grootste magneten.

Nationaal richten pendelstromen zich sterk op deze twee steden. Dat wordt nog versterkt doordat mensen momenteel sneller van baan wisselen dan van woning. Consequentie is dat ook binnen de stad sprake is van een toenemende verplaatsingsbehoefte. Binnen de ‘verbonden regio’ onderscheidt de stadsregio Utrecht zich door een focus op ‘Healthy Urban Living’. Hier groeit het aantal bewoners naar verhouding het snelst en vind je de hoogstopgeleide bevolking. De gunstige ligging in netwerkend Nederland, de innovatiekracht als studentenstad en de vergrote aandacht voor het stedelijk leven bieden Utrecht en zijn stedelijke regio uitstekende mogelijkheden om verder te werken aan een gezonde toekomst.

Utrecht kiest voor een gezonde groei als koers voor de lange termijn. Bij het bouwen van nieuwe woningen staan gezondheid, leefbaarheid en duurzaamheid voorop. De gemeente wil de woningen binnen het stedelijke gebied bouwen en daarbij flink investeren in de openbare ruimte en voorzieningen. Tegelijkertijd zoeken we oplossingen voor problemen. We willen bijvoorbeeld de druk

op de woningmarkt verlichten. Door drukte op de woningmarkt stijgen de prijzen van huizen waardoor een deel van de woningvoorraad onbetaalbaar wordt voor mensen met een lager inkomen.

De Merwedekanaalzone, het Jaarbeursterrein en Leidsche Rijn zijn de grote gebieden waar veel gebouwd en ontwikkeld gaat worden. Maar er wordt ook gebouwd op kleinere plekken, zoals bij de 2e Daalsedijk en het Kruisvaartterrein. De Binnenstad, het Stationsgebied, het Utrecht Science Park en Leidsche Rijn Centrum bieden ruimte voor economische ontwikkelingen.

Voor een vitale stad als Utrecht is het van groot belang dat werkgelegenheid en voorzieningenniveau gelijke tred houden met de groei van de bevolking. Zo wordt verwacht dat de beroepsbevolking tot 2030 met 40.000 mensen groeit. Een aantal algemene trends en ontwikkelingen heeft ook in Utrecht invloed op de economie en het ruimtegebruik op werklocaties: vergrijzing, een toenemende trek naar de stad, een sterke focus op digitale technologie en de daarop aansluitende arbeidsmarkt, flexibilisering van die arbeidsmarkt, veranderend ondernemerschap (meer, kleiner, breder en sociaal), globalisering, aandacht voor gezondheid en duurzaamheid en circulaire- en deeleconomie.

Tot nu toe houdt de hoeveelheid banen gelijke tred met de omvang van de beroepsbevolking. Of dit zo blijft is afhankelijk van de economische groei (Bron: Onderzoek op basis van CPB/PBL). Op dit ogenblik wordt overigens 38% van de arbeidsplaatsen bezet door werknemers van buiten de U10-regio.

In het kader van een gezonde verstedelijking zien we in Utrecht kansen voor:

- Bedrijven die zich richten op het toepassen van technologische ontwikkelingen. Utrecht heeft een positie als 'testlab' van Nederland, vooral door de grote aanwezigheid van partijen die de ontwikkelde technologie in de reële economie kunnen en/of willen toepassen.
- Bedrijven die zich bewegen op het snijvlak van sectoren, zoals nieuwe technologische diensten. Maar het kan ook gaan om samenwerking in dezelfde keten, tussen bouwers en installateurs, tussen afvalverwerkers en toeleveranciers. Als het gaat om crosssectoraal ondernemerschap, valt te denken aan samenwerking tussen de creatieve industrie en de zorg.
- Bedrijven die maatschappelijke uitdagingen weten om te zetten in economische kansen. Denk bijvoorbeeld aan vernieuwende concepten in het kader van Healthy Urban Living, waarvoor Utrecht als proeftuin kan dienen en die interessant zijn voor de rest van wereld.

De nieuwe economische groeikansen zitten vooral in de ontwikkeling van start-ups, doorgroeiende start-ups en andere snelgroeiende bedrijven ('stars'). Ook de gezondheids- en vrijetijdseconomie bieden volop perspectieven. Tenslotte ontstaat veel groeipotentieel door concentratie van middelgrote traditionele bedrijven. Van belang voor de economische ontwikkeling is wel dat Utrecht zich blijft ontwikkelen als "slimme stad".

Op dit ogenblik is het grootste deel van de Utrechtse werkgelegenheid op één of andere manier zorggerelateerd. Er is een bovengemiddelde groei van werkgevers in de gespecialiseerde zorg, de internetretail, zelfmanagement, toepassing van games, data, 3D-printing, de fundamentele en toegepaste medische technologie en lifesciences.

Voor de komende jaren verwachten we in Utrecht ook een grote groei van de zakelijke dienstverlening. Dit is een bonte verzameling van beroepen en sectoren, zoals rechtskundige diensten, accountants, adviesbureaus, ingenieursbureaus, communicatie- en reclamebureaus, beveiligingsbedrijven, schoonmaakbedrijven en uitzendbureaus.

2.1.3.1.5 Behoefte vanuit bevolkingsgroei > Utrecht groeit door naar 400.000 inwoners rond 2030

De bevolking van Utrecht is de afgelopen jaren fors toegenomen, een groei die ook in de komende jaren gestaag doorzet. De voorspelde groei zien we als kans om kwaliteit aan de stad toe te voegen. We moeten daarbij niet vergeten dat de ontwikkeling van Lunetten, Leidsche Rijn en de samenvoeging met Vleuten-De Meern de belangrijkste factoren zijn die de afgelopen 50 jaar tot de groei van de bevolking hebben geleid. Ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal is de omvang van de bevolking afgenomen door gezinsverdunning en door het groeikernenbeleid. Door de toenemende populariteit van de stad is daar inmiddels weer een kentering in gekomen, maar de omvang van de bevolking in dat deel van Utrecht is nog lang niet op het niveau van 1970.

We veronderstellen een verband tussen de economische ontwikkeling en de woningvraag. Om die ontwikkeling te kunnen faciliteren is het noodzakelijk op de woningmarkt perspectieven te bieden aan hoger opgeleiden die zich na hun studie blijvend in Utrecht willen vestigen, maar ook aan werknemers in lager betaalde functies, bijvoorbeeld in de dienstverlenende sectoren en de logistiek (Lage Weide). De (blijvende) druk op de woningmarkt leidt daardoor zowel tot een toenemende vraag naar centrumstedelijke woningbouw voor met name hoger opgeleiden als tot een blijvende

vraag naar goedkopere woningen voor (startende) gezinnen op plekken buiten het centrum. De vraag naar woningen voor studenten neemt naar verwachting wat af als gevolg van wijzigingen in de studiefinanciering.

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

De aantrekkelijkheid van Utrecht, gecombineerd met de snelle groei van de stad, zorgen voor uitdagingen in het optimaal gebruik van de ruimte voor diverse functies (zoals wonen, maatschappelijke voorzieningen, kantoren, horeca, sport, etc.). De totaalvisie op wonen, werken en verblijven in Utrecht is uitgewerkt in de actualisering van de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU 2040). Specifiek voor de Utrechtse woningmarkt zien wij de volgende uitdagingen:

- de druk op de woningmarkt is groot. Vraag en aanbod lopen uiteen. De prijzen voor koop- en huurwoningen stijgen en zijn gemiddeld hoger dan in de rest van het land. Voor steeds meer mensen is een (andere) woning in Utrecht niet (meer) bereikbaar. Vooral de middeninkomens raken in de knel;
- de zoek- en wachttijd voor een sociale huurwoning loopt op en de doorstroming stagneert door een gebrek aan passend aanbod;
- we zien de verschillen tussen wijken met een eenzijdige goedkope woningvoorraad en wijken met een gemengde woningvoorraad toenemen. Op een aantal plekken in de stad komen de leefbaarheid en veerkracht van de wijk onder druk te staan;
- de meeste mensen kunnen gelukkig zelf voorzien in hun woonruimte. Toch zijn er groepen die dit (tijdelijk) niet kunnen. Het aanbod van geschikte woningen voor mensen met behoefte aan zorg of ondersteuning is schaars en niet evenredig verdeeld over de stad. We zien een opgave voor passende huisvesting voor ouderen. Wat ook kan bijdragen aan het op gang brengen van doorstroming;
- we zien groepen initiatiefnemers en bewoners die woonconcepten willen ontwikkelen waar de huidige markt onvoldoende in voorziet, en die bijdragen aan een leefbare buurt.

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

Daarin zijn de volgende speerpunten vastgelegd:

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

2.1.3.2 Plangebied

Op basis van het bovenstaande kan de conclusie getrokken worden dat er in Utrecht grote behoefte is aan een plek waar wonen, bedrijvigheid en voorzieningen een plaats kunnen krijgen. De functies die Merwede toevoegt aan de stad beogen een invulling te geven aan een nieuwe vorm van stedelijk wonen waarin hoge dichtheden, functiemenging maar ook een gezond stedelijk leven en duurzaamheid hand in hand gaan en elkaar versterken.

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

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

In de Merwedekanaalzone kunnen, naar verwachting en bij het nemen van de nodige maatregelen, op termijn 10.000 woningen gebouwd worden. Voor Merwede (deelgebied 5) geldt dat hier ruimte is voor het gefaseerd ontwikkelen van 6.000 woningen.

De Merwedekanaalzone mikt op een brede doelgroep aan bewoners, gebruikers en bezoekers. We spannen ons in om de Merwedekanaalzone aantrekkelijk te maken voor alle leefstijlen. Dat doen we door aandacht te besteden aan het ontwerp van de gebouwen en woningen, de kwaliteit van de buitenruimte en het aanbod van voorzieningen in de nieuwe wijk.

De verwachting is dat het gebied in eerste instantie vooral bewoners zal trekken die bewust voor het nieuwe stedelijk leven kiezen. Wonen in de stad in een levendige, groene en autovrije omgeving, met wel de mogelijkheid om auto’s en fietsen te delen. Mensen die willen en kunnen leven zonder een eigen auto.

2.1.3.2.1 Woningmarktonderzoek

Data-analysebureau Springco onderzocht de potentiële woningmarkt voor het hoog-stedelijke milieu dat in Merwede wordt gerealiseerd. Van de jaarlijks ingeschatte nieuwbouwvraag van 2.600 woningen in Utrecht, verwacht Springco dat bijna 1.300 woningzoekenden potentieel geïnteresseerd zijn in een stedelijk woonmilieu als Merwede. Op basis van levensstijlen zijn vooral woningzoekers met een rode (actief, trendsettend) en paarse levensstijl (zelfverzekerd, ondernemend) interessante doelgroepen. Daarnaast is ook de oranje (enthousiast) levensstijl kansrijk. Het gaat daarbij om jongeren tot 30 jaar en om de groep 30-54 jaar. Onder ouderen zal de belangstelling wat lager zijn dan hun gemiddelde aandeel in Utrecht. De doelgroep zal vooral bestaan uit singles en stellen.

Springco constateert een substantiële vraag naar middensegment woningen. Opvallend is dat vooral veel vraag te verwachten is naar koopwoningen in het middensegment tot 200.000 euro (12 procent) en tussen de 200.000 en 300.000 euro (30 procent).

De vraag naar duurdere huur- en koopwoningen in Merwede zal beperkt zijn. Dat komt vooral door de lage parkeernorm in Merwede, toont het onderzoek aan. Voor alle segmenten geldt dat het succes van een autovrije wijk afhankelijk is van hoogwaardig openbaar vervoer en met voldoende aanbod van deelauto's.

Vanwege de stedelijke dynamiek en de aanwezige voorzieningen willen jonge gezinnen graag in de stad blijven wonen. Gezinnen met schoolgaande kinderen dragen bij aan een sterke sociale structuur. Ondanks dat Merwede door het grote aantal appartementen en autovrije omgeving geen typische gezinswijk is, willen we ook startende gezinnen de mogelijkheid geven om binnen Merwede een wooncarrière te maken. Merwede voorziet daarom ook in het in Utrecht ontbrekende aanbod voor gezinnen met een stedelijk woonvoorkeur en is aantrekkelijk voor startende en eenoudergezinnen. Goede woning plattegronden (voldoende kamers) en de aanwezigheid van voorzieningen zoals speelvoorzieningen en scholen zijn daarbij van belang.

Het voorliggende bestemmingsplan maakt maximaal 4.250 woningen mogelijk. Voor het plangebied zijn met de eigenaren afspraken gemaakt voor het te realiseren woonprogramma. 55% van het woonprogramma is gereguleerd; 30% wordt ingevuld met sociale huur, 25 middensegment en 45% vrije sector.

2.1.3.2.2 Behoefte aan voorzieningen groeit mee

Het kerndoel levendige wijk realiseren we in de Merwedekanaalzone door in de directe woonomgeving een mix van voorzieningen aan te bieden en in te zetten op behoud en daar waar mogelijk uitbreiding van de werkgelegenheid aansluitend bij de snelle groei van de beroepsbevolking in Utrecht. Naast horeca, creatieve- en commerciële bedrijven vind je er veel andere functies, zowel voor de nieuwe wijk als voor de stad. Het accent ligt op functies in de plint, in bedrijvenverzamelgebouwen en (kleinere) bedrijfs- en kantoorunits.

In de Merwedekanaalzone bevinden zich nu, maar zeker ook straks functies die je op weinig plekken in Utrecht op deze manier tegenkomt. Wij zetten ons in voor het voor de Merwedekanaalzone behouden en met een passende ontwikkelstrategie doorontwikkelen van bestaande functies, zoals creatieve bedrijven de VechtclubXL, Alchemist en Stadstuin in deelgebied 5. In deze stadswijk ontstaat daarmee een bijzondere mix van wonen, werken en voorzieningen die zorgt voor levendigheid, ontmoeting en werkgelegenheid. Er is geen ruimte voor (nieuwe) grootschalige functies die grote beperkingen (voor wonen) met zich meebrengen vanuit mobiliteit of milieu. Dit is een voorwaarde bij de transformatie.

De Merwedekanaalzone biedt straks, als een wijk met circa 10.000 woningen, een diversiteit aan functies, stedelijke functies en functies die zich vooral op de wijk zelf richten. Het accent ligt op voorzieningen in de (dagelijkse) eerste levensbehoeften, op creatieve (en kleinschalige) bedrijvigheid en op functies die bijdragen aan ontmoeting en (lokale) werkgelegenheid. Dit zijn voorzieningen die van belang zijn voor gezond stedelijk leven. Ze nodigen uit tot ontmoeten en dragen bij aan de interactie met omliggende wijken en de inclusieve stad.

2.1.3.2.3 Niet woonfuncties

Bureau Stedelijke Planning heeft een rapportage opgesteld voor het niet woonprogramma voor het bestemmingsplan (Ladderonderbouwing niet-woonfuncties Merwedekanaalzone, 2020, en Ladderonderbouwing maatschappelijke voorzieningen Merwedekanaalzone, 2020, zie bijlage).

De behoefte aan het programma voor de planperiode 2020 - 2030 is in beeld gebracht voor de functies kantoren, detailhandel, horeca, vrije tijd, sport en maatschappelijke voorzieningen. De behoefte aan bedrijfsruimten is alleen kwalitatief onderbouwd; deze functie is reeds mogelijk op basis van het nu geldende bestemmingsplan.

2.1.3.2.4 Stedelijk leven in Merwede

Door de druk op de kantoren en bedrijvenmarkt van Utrecht kan er in de Merwedekanaalzone een aantrekkelijk woon-werkgebied gemaakt worden. Door de sterke toename van het aantal inwoners in deelgebied 5 zelf, maar ook rondom in bijvoorbeeld deelgebied 4 van de Merwedekanaalzone, stijgt daarmee de vraag naar voorzieningen. Om tot een aantrekkelijk stedelijk milieu te komen, waar bewoners op korte afstand van hun woning boodschappen kunnen doen, is een basis voorzieningenniveau essentieel. Dit is ook erg belangrijk om te zorgen dat bewoners niet naar andere centra hoeven te rijden om hun dagelijkse boodschappen te doen en door realisatie van voorzieningen op korte afstand de mobiliteitsopgave te laten slagen. Een mix van publieks- en maatschappelijke functies draagt daarbij bij aan levendigheid, reuring en een aantrekkelijk woon- en werkmilieu.

In nieuwe gebiedsontwikkelingen als de Merwedekanaalzone leveren kleine bedrijven en broedplaatsen in de creatieve sector meerwaarde op ten aanzien van de uitstraling en levendigheid en dragen deze bij aan de identiteit, beleving en ervaring van de wijk. Ook bieden ze (lokale) werkgelegenheid en trekken bezoekers naar het gebied. Ze maken het een interessant gebied om te wonen en mede door deze bedrijven is de Merwedekanaalzone reeds op de kaart gezet.

Ook voor bedrijven zelf is de Merwedekanaalzone een aantrekkelijke vestigingsplek. In toenemende mate vestigen bedrijven zich in de stad; dicht bij de consument en de afzetmarkt. Gemengde milieus zijn steeds meer in trek, door de aanwezigheid van voorzieningen en een levendig en divers karakter. Daarnaast wordt werken dicht bij huis steeds belangrijker. Niet alleen om reistijd te besparen, maar ook door de invloed van de coronacrisis.

Flexibiliteit in grootte van de bedrijfsruimtes is gewenst om goed in te kunnen spelen op de vraag vanuit het gebied zelf of van daarbuiten. Bedrijfsruimten moeten flexibel zijn in te delen (naar behoefte te vergroten of te verkleinen).

2.1.3.2.5 Kansen voor blurringconcepten

Tegenwoordig vervagen de grenzen steeds meer tussen verschillende voorzieningen. Dit wordt ook wel aangeduid met de term blurring. Blurring is het Engelse woord voor vervagen en het fenomeen heeft dan ook alles te maken met branchevervaging. Dit kunnen bijvoorbeeld ook winkels zijn die aanbod uit alle branches verkopen, maar ook winkels met horeca of een kapper met een expositieruimte, een kantoor met een openbare horecagelegenheid, etc.. Merwedekanaalzone deelgebied 5 is typisch een gebied waar blurring van diverse functies goed passend kan zijn. Ook om in te spelen op de wensen uit te markt. Belangrijk is dat de toegevoegde functie in meters en activiteit altijd ondergeschikt is aan de hoofdfunctie (bijvoorbeeld maximaal 10% van het totale vloeroppervlakte van de gebruiker en maximaal 100 m² bvo binnen dit vloeroppervlakte).

Ook een concept zoals voorzien in het huidige fietsdepot past hier goed in. De begane grond wordt gereserveerd voor een foodhal volgens een horecaconcept, aangevuld met de verkoop van artikelen uit de maakindustrie (waaronder in de Merwedekanaalzone zelf gemaakt) en tweedehands artikelen. Een dergelijk (blurring)concept past uitstekend in het huidige tijdsgewricht en bij het gebied, en door de uniciteit zonder dat het ten koste gaat van aanbod elders.

Op basis van de rapportages van Bureau Stedelijke Planning is onderstaand programma voor het bestemmingsplan opgenomen in de regels. Voor de verdere onderbouwing wordt verwezen naar de bijgevoegde rapportages.

Sector	Functie	m² BVO min	m² BVO max
Werken	Bedrijven in de categorie A en B1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten functiemenging, creatieve bedrijvigheid en stadslandbouw. Stadslandbouw is toegestaan mits naar aard en invloed gelijk te stellen met bedrijven categorie A en B1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten functiemenging en tot een maximum van 3.000 m² bvo	26.000	40.000
	Nieuwe zelfstandige kantoren	9.000	13.000
Detailhandel	Detailhandel supermarkt (minimaal 2 vestigingen van elk maximaal 1.250 m² bvo)	2.200	2.500
	Detailhandel dagelijks, afhaalzaken daaronder begrepen	750	1.000
	Detailhandel niet dagelijks	1.075	1.800
Horeca	Horeca in de categorie D1, D2 en D3 van de Lijst van Horeca-activiteiten	1.500	3.000
	Foodhal (maximaal 1 vestiging)	0	2.750
Vrije tijd/Leisure	Leisure	2.000	7.000
	Sportschool	0	1.270
	Zwembad	0	1.100
Diensten	Dienstverlening	800	2.400
Maatschappelijke voorzieningen		27.750	32.000
Totaal		71.075	107.820

Tabel Programma niet woonfuncties

2.1.3.2.6 Maatschappelijke voorzieningen

In de Merwedekanaalzone reserveren we 4% van de totale bruto vloeroppervlakte aan ontwikkelruimte voor maatschappelijke voorzieningen. Hierbij moet gedacht worden aan gezondheidscentra, jeugdhulp met verblijf, een Time-out voorziening Maatschappelijke Opvang, Woonvoorzieningen voor ouderen met een langdurige zorgvraag Dagbesteding en activering.

Daarnaast willen we ook in de Merwedekanaalzone voorzieningen om mensen te ondersteunen om de dag zinvol en actief in te vullen, zodat zij kunnen meedoen in de samenleving. Buurtcentra de huiskamers in zijn plekken waar iedereen zich welkom weet en waar de gebruikers zorgen voor activiteiten.

Eénderde van de woningen die we in het plangebied realiseren is bedoeld voor gezinnen. Op basis

daarvan gaan we in eerste instantie uit van twee basisscholen van 17 groepen en één school voor Voortgezet Onderwijs (VO-school). Bij doorgroei van het aantal woningen is een derde basisschool nodig. Het ligt voor de hand de eerste twee basisscholen aan de noord- en zuidzijde van deelgebied 5 te situeren. Ook de VO-school krijgt een plek in het plangebied.

Het is van belang dat tijdig ook een basisschool wordt opgeleverd en dat deze school zoveel mogelijk meegroeit met het aantal kinderen in de wijk. Door in de programmering ruimte voor groei met 8 lokalen te reserveren, kan hierin worden voorzien.

Om in te spelen op veranderingen in de bevolkingssamenstelling en maatschappelijke trends en voorkeuren is het gewenst om flexibel om te gaan met de programmering van de maatschappelijke voorzieningen in de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone.

Daarbij is het essentieel dat er een minimaal programma aan maatschappelijke voorzieningen wordt ingevuld. Dit draagt bij aan een prettig leefbare buurt en aan de mobiliteitsdoelen in de buurt. De inwoners moeten voorzieningen op korte afstand van hun huis hebben, zodat zij niet onnodig genoodzaakt zijn bijvoorbeeld een auto te pakken.

2.1.3.2.7 Cultuur

Voor Merwedekanaalzone zetten we in op een levendige stadswijk en behoud en versterking/uitbreiding van werkgelegenheid.

De creatieve sector is één van de snelst groeiende sectoren in Utrecht. Uit het oogpunt van werkgelegenheid, uitstraling, identiteit, levendigheid en impact bieden bedrijfjes en broedplaatsen in deze sector meerwaarde voor de stad en in nieuwe gebiedsontwikkelingen als de Merwedekanaalzone.

2.1.3.3 Conclusie

Voor de woonfunctie, alle commerciële en maatschappelijke voorzieningen in het programma geldt dat de totale ladderruimte voldoende is. De regels van het bestemmingsplan sluiten aan bij de ladderruimte en geven ook een minimaal te realiseren programma om de bedoelde functiemenging te borgen met het oog op het realiseren van een leefbare buurt.

2.2 Provinciaal en regionaal beleid

2.2.1 Provinciale Omgevingsvisie en Interim Omgevingsverordening

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 vormgegeven worden. De Omgevingsverordening heeft net voor de zomer van 2021 ter inzage gelegen en wordt naar verwachting begin 2022 vastgesteld.

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:

- extra woningen die gebouwd moeten worden;
- toename van werkgelegenheid;
- toename van verkeer;
- energietransitie;
- klimaatverandering;
- verandering in de landbouw;
- 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.

2.2.1.1 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.

2.2.1.2 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.

2.2.1.3 Interimverordening

Hoofdstuk 2 en verder van de verordening bevatten instructieregels voor onder andere bestemmingsplannen. Deze instructieregels hebben betrekking op verschillende thema's zoals water, ondergrond en bodem, bereikbaarheid en mobiliteit, energie, wonen en recreëren. Gemeenten moeten deze instructieregels in acht nemen bij het opstellen van bestemmingsplannen. Voor wat betreft mobiliteit geldt dat het bestemmingsplan een beschrijving moet geven van het aantal verplaatsingen en de wijze van ontsluiting voor verschillende vervoerwijzen. Voor woningen geldt dat de woningbouw moet passen binnen het door Gedeputeerde Staten vast te stellen programma Wonen en werken, en dat de woningbouw niet mag leiden tot extra bodemdaling.

De Interimverordening bevat ook een schuifregeling die het mogelijk maakt om bestaande

plancapaciteit (benutte bouwmogelijkheden) voor zelfstandige kantoren binnen een gebied dat door de provincie is aangewezen als locatie Gebiedstransformatie of herstructurering te herhuisvesten op een ander bouwperceel binnen die locatie. Dat is mogelijk wanneer dat nodig is in verband met gebiedstransformatie of herstructurering van die locatie en daarbinnen gelegen bouwpercelen. In dat geval kan de functie voor zelfstandige kantoren worden verplaatst naar een nieuw bouwperceel binnen dezelfde locatie. Gelijktijdig met die verplaatsing moeten de gebruiksmogelijkheden voor zelfstandige kantoren op het te verlaten bouwperceel worden beëindigd waardoor er sprake is van een oppervlakte neutrale verplaatsing. Het bvo voor zelfstandige kantoren op het nieuwe bouwperceel mag ten hoogste gelijk zijn aan het bvo op basis van de maximale gebruiksmogelijkheden van het te verlaten bouwperceel. Dat betekent dat wanneer op basis van deze maximale gebruiksmogelijkheden het bvo voor zelfstandige kantoren op het te verlaten bouwperceel 2000 m2 bedraagt en er 1500 m2 gerealiseerd is, het bvo op het nieuwe bouwperceel maximaal 2000 m2 mag bedragen. Er is dus sprake van een oppervlakteneutrale verplaatsing van de kantoorfunctie, waarbij geen onbenutte meters voor uitbreiding worden ingeleverd. Dat voorkomt (ook) dat het voor een partij minder aantrekkelijk wordt op vrijwillige basis aan verplaatsing mee te werken waardoor het risico bestaat dat het proces van gebiedstransformatie of herstructurering onnodige vertraging oploopt.

Omdat het om een oppervlakteneutrale verplaatsing van plancapaciteit voor zelfstandige kantoren naar een ander bouwperceel binnen dezelfde locatie gaat, is er geen sprake van toevoeging van nieuwe kantorenmeters voor zelfstandige kantoren aan de betreffende locatie. Door de schuifregeling wordt de speelruimte vergroot om binnen de regels die gelden voor nieuwvestiging van zelfstandige kantoren, maatwerk te kunnen leveren waardoor beter kan worden ingespeeld op nieuwe en dynamische ontwikkelingen. De regeling in lid 6 onder c moet voorkomen dat bestaande plancapaciteit voor zelfstandige kantoren die betrekking heeft op een bouwperceel waarop een inmiddels een in een andere functie getransformeerd kantoorgebouw staat, wordt verplaatst naar een nieuw bouwperceel binnen de transformatielocatie. In dat geval zouden nieuwe kantorenmeters aan die locatie worden toegevoegd, wat niet de bedoeling is van de verplaatsingsregeling. De transformatie heeft in dat geval plaatsgevonden door middel van een omgevingsvergunning afwijken als bedoeld in artikel 2.12 van de Wabo of de kruimelgevallenregeling uit het Besluit omgevingsrecht (Bor). Het betreft artikel 2.3 lid 2 Bor, in samenhang met bijlage II artikel 4 lid 9 Bor, die het mogelijk maakt een omgevingsvergunning te verlenen voor een van het bestemmingsplan afwijkend gebruik. Voor zover het gaat om de transformatie van een kantoorgebouw in een ander functie, kan deze bepaling uitsluitend worden gebruikt voor zover de gronden zijn gelegen binnen de bebouwde kom. Bij de omgevingsvergunning waarbij wordt afgeweken van de bestemming wordt de kantorenbestemming echter niet gewijzigd omdat daarvoor een door de raad vastgestelde bestemmingsplanwijziging nodig is.

2.2.1.4 Conclusie

De ontwikkeling van de Merwedekanaalzone voorziet in een binnenstedelijk project als onderdeel van de Merwedekanaalzone een van de prioritaire locaties voor grootschalige ontwikkelingen en levert een bijdrage aan de woningbouwopgave en de ruimtelijke kwaliteit en is daarom in overeenstemming met de provinciale en verordening. Een groot deel van het woningbouwprogramma betreft het sociale of middeldure segment. In het plangebied wordt voorzien in maatwerk voor het mobiliteitssysteem, waarbij ruimte wordt gegeven aan fietsen, lopen en het OV. De woningen worden aangesloten op duurzame energie. Van bodemdaling is geen sprake. Het toelaten van een (schuivend) kantoorprogramma is in overeenstemming met de provinciale Interimverordening.

2.2.2 Beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling (2016)

Het Beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling is in 2016 vastgesteld. Vanuit de centrale missie 'Utrecht Topregio' is het hoofddoel voor binnenstedelijke ontwikkeling: '*Blijvend aantrekkelijke steden en dorpen waar het goed wonen, werken en ontmoeten is*'.

De drie hoofdambities voor binnenstedelijke ontwikkeling zijn:

- Een aanbod van stedelijke milieus passend bij de vraag. Waaronder het realiseren van een passend woningaanbod, het transformeren, revitaliseren of creëren van werklocaties en het in stand houden en creëren van aantrekkelijke centrumgebieden.
- Een toekomstbestendige binnenstedelijke kwaliteit. Waaronder het realiseren en versterken van een goede woonomgeving, het creëren van een aantrekkelijk vestigingsmilieu, energieneutrale nieuwbouw en een gezonde binnenstedelijke leefkwaliteit.
- Optimaal gebruik van de binnenstedelijke ruimte. Waaronder het realiseren van binnenstedelijke woningbouw, transformatie van bestaande bedrijventerreinen en kantorenlocaties en beleefbaar water en groen in het stedelijk gebied.

De focus bij binnenstedelijke ontwikkeling ligt op vastgoed en openbare ruimte. Van provinciale betrokkenheid bij binnenstedelijke ontwikkeling kan pas sprake zijn als een of meer van de stedelijke functies wonen, werken, winkelen aan de orde is. Bij wonen gaat het vooral om toevoeging van woningen om bij te dragen aan het wegwerken van het woningtekort, terwijl het bij werken en winkelen vooral gaat om transformeren, revitaliseren en herstructureren. Uitvoering vindt enerzijds plaats door 'verbinding in gebieden' en anderzijds door 'verbinding op thema'.

2.2.2.1 Conclusie

De ontwikkeling van het plangebied is in overeenstemming met het Beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling.

2.2.3 Bodem-, Water- en Milieuplan 2016-2021

De provincie Utrecht legt het beleid op basis van de provinciale wettelijke taken voor bodem, water en milieu vast voor de periode 2016-2021 in het Bodem-, Water- en Milieuplan 2016-2021 (BWM-plan).

Het BWM-plan richt zich op vier belangrijke maatschappelijke opgaven, ook wel prioriteiten genoemd. De prioriteiten zijn: waterveiligheid en wateroverlast, schoon en voldoende oppervlaktewater, ondergrond en leefkwaliteit stedelijk gebied. Deze prioriteiten dragen rechtstreeks bij aan de kerntaken van de provincie (economische ontwikkeling, ruimtelijke ontwikkeling, natuur en landschap, bereikbaarheid en cultuurhistorisch erfgoed).

Naast prioriteiten heeft de provincie basiskwaliteiten benoemd voor het bodem-, water- en milieubeleid. Deze zijn bodemkwaliteit, waterkwaliteit, waterkwantiteit, lucht, geluid (inclusief geur en licht) en externe veiligheid. Deze zes basiskwaliteiten zijn voorwaardelijk voor het uitvoeren van de provinciale kerntaken en het realiseren van de ontwikkelopgaven en vormen een stevige basis voor een veilige, gezonde en duurzame woon-, werk- en leefomgeving. Aan de basiskwaliteiten liggen wettelijke normen ten grondslag waarmee de minimumkwaliteit bepaald is. Waar de basiskwaliteiten in bestaande situaties niet voldoen aan de eisen en wensen van het gebruik, biedt het bodem-, water- en milieubeleid handvatten die het oplossen of verminderen van de problemen ondersteunen.

2.2.3.1 Conclusie

Het plan voldoet aan de eisen van het BMW-plan. Een nadere onderbouwing hiervan is te vinden in hoofdstuk 5.

2.2.4 Waterkoers 2016-2021

Water is een belangrijke pijler van een veilige, gezonde en prettige leefomgeving. Vanuit die achtergrond werkt Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden aan bescherming tegen overstromingen, een gezond grond- en oppervlaktewatersysteem en het zuiveren van afvalwater.

Het waterschap heeft haar ambities en visies vastgelegd in de Waterkoers 2016-2021. De koers is een omslag in denken, waarbij het waterschap zich flexibel opstelt en daarbij ruimte laat voor initiatieven uit de samenleving. Andere onderwerpen die in de Waterkoers aan de orde komen zijn waterveiligheid, voldoende water, gezond water, gezuiverd afvalwater en genieten van water.

2.2.4.1 Conclusie

In paragraaf 5.13 Water wordt nader ingegaan op het aspect water. Er wordt voldaan aan het beleid van het Hoogheemraadschap.

2.2.5 Focus op een vitale en duurzame economie 2020 - 2027

De provincie Utrecht wil het economische beleid de komende jaren focussen op een duurzame en vitale economie. Met het beleid wil de provincie de economie robuuster maken voor economische schokken en klaar maken voor toekomstige veranderingen. De economische visie is gericht op alle partijen in het economisch systeem: ondernemers, werknemers, kennisinstellingen, gemeenten, belangenorganisaties etc.

De missie van de economische visie is: "Economische ontwikkeling moet bijdragen aan het bereiken van maatschappelijke doelen en daarmee aan de brede welvaart. Specifiek gericht op economie werkt de provincie Utrecht aan een sterke competitieve duurzame economische structuur met aantrekkelijke en toekomstbestendige voorzieningen voor bedrijven en werknemers en maakt innovatieve ontwikkelingen op het gebied van gezond stedelijk leven en circulaire economie mogelijk". Om deze missie te kunnen realiseren werkt de provincie aan de volgende beleidsdoelen:

- het bedrijfsleven en werknemers zijn toegerust op de toekomst;

- het economisch profiel (gezond stedelijk leven) is sterk, competitief en zichtbaar;
- bedrijven en (kennis)instellingen zijn innovatief sterk;
- er zijn voldoende vestigingsmogelijkheden in aantal en kwaliteit.

In de economische visie zijn aan bovengenoemde beleidsdoelen meerjarendoelen en hoofdactiviteiten gekoppeld.

2.2.5.1 Conclusie

Merwede vormt een gemengd hoogstedelijke stadsdeel waar wonen en bedrijvigheid elkaar kunnen versterken. Het biedt daarmee een interessante vestigingsplaats voor creatieve bedrijvigheid en start ups en scale-ups, die bijdragen bij aan innovatieve oplossingen voor maatschappelijke vraagstukken.

2.2.6 Cultuur en erfgoed programma: Voor jong en altijd, cultuur en erfgoed nota 2020-2023

Het hoofddoel van het cultuur- en erfgoedbeleid van de provincie Utrecht is: Bijdragen aan de toegankelijkheid van cultuur en de instandhouding van waardevol erfgoed, zodat bewoners en bezoekers van de provincie Utrecht hiervan kunnen leren en genieten. De nota kent de volgende beleidsdoelen:

2.2.6.1 Beleidsdoel A: versterken van de culturele infrastructuur

De provincie wil ervoor zorgen dat iedereen in de provincie Utrecht kan deelnemen aan culturele activiteiten. Kunst en cultuur zijn medebepalend voor ons gevoel van welzijn en voor onze identiteit. De basis van de cultuursector is op orde, maar er zijn ook nog lacunes. Om gelijke tred te houden met de verwachte bevolkingsgroei, willen we de culturele infrastructuur versterken, vernieuwen en verbreden. We richten ons in het bijzonder op cultuur-educatie, bibliotheken, festivals en het in samenwerking met gemeenten verstevigen van het cultuurprofiel van Utrecht.

2.2.6.2 Beleidsdoel B: behouden, benutten en beleven van cultureel erfgoed

Cultuurhistorische waarden van de leefomgeving zijn belangrijke 'Utrechtse kwaliteiten'. Via de Omgevingsverordening Provincie Utrecht beschermen wij de zogenaamde cultuurhistorische hoofdstructuur: historische buitenplaatszones, militair erfgoed, agrarisch cultuurlandschap, archeologisch waardevolle zones en historische wegen. In dit beleidsprogramma ligt de focus op het behouden, benutten en beleven van cultureel erfgoed. Dat vertaalt zich in drie doelen: het versterken van de kwaliteit van de leefomgeving, het restaureren en gebruiken van monumenten en het beheren en bekend maken van Utrechts erfgoed.

2.2.6.3 Conclusie

Het beleid voor Merwede is erop gericht om onder andere de karakteristieke industriële gebouwen van het voormalige OPG terrein, te behouden en te hergebruiken voor onder andere maatschappelijke en culturele voorzieningen. Daarnaast wordt ook onder andere het monumentale pand van Mobach behouden. Ook worden de archeologische waarden in het gebied beschermd. Voor beide aspecten zijn passende regels opgenomen.

2.3 Coalitieakkoord gemeente Utrecht

2.3.1 '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 woning categorieën;
- we streven er naar dat in 2040 in Utrecht 35% van de woningvoorraad behoort tot de sociale voorraad en 25% tot de middencategorie;
- bij nieuwe ontwikkelingen zijn groen, een hoogwaardige en toegankelijke openbare ruimte en circulaire bouw belangrijk. We bevorderen klimaatadaptatie bijvoorbeeld via verticale bossen (hoogbouw), groene gevels en het voorkomen van verstening;
- één van de manieren om ruimte te maken voor een goede openbare ruimte is meer focussen op hoogbouw;
- dierenwelzijn heeft onze zorg. Bij bouwen houden we rekening met stadsvogels en vleermuizen. Daarnaast hebben we oog voor het beschermen van inheemse soorten.

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

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

2.3.2 Conclusie

Het plan voorziet in een binnenstedelijke ontwikkeling en heeft een hoge ambitie op het gebied van duurzaamheid, sociaal programma, openbare ruimte, natuurinclusief bouwen en gezonde verstedelijking en sluit daarom aan bij het coalitieakkoord.

2.4 Omgevingsvisie gemeente Utrecht

In de omgevingsvisie Utrecht 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 in de komende twintig jaar van ruim 350.000 inwoners naar ongeveer 455.000 inwoners in 2040. Daarom bouwen we de komende jaren duizenden woningen. Bij het bouwen van nieuwe woningen staan gezondheid, leefbaarheid en duurzaamheid voorop. De gemeente wil de woningen binnen het stedelijk gebied bouwen en daarbij flink investeren in de openbare ruimte en voorzieningen.
2. Thematisch beleid: het gemeentelijke beleid over een bepaald onderwerp.
   Het thematisch beleid, ook wel sectoraal beleid genoemd, beziet een bepaald aspect van de fysieke leefomgeving, bijvoorbeeld geluidhinder, verkeer of bodemkwaliteit. Deze aspecten vertegenwoordigen een belang dat door het gemeentebestuur wordt meegewogen, als het bestuur een besluit neemt over een activiteit die invloed kan hebben op de fysieke leefomgeving. Bij het bouwen van een nieuwe woonwijk onderzoekt de gemeente of dat wel kan gezien de geluidhinder rond die woonwijk, of het verkeer wel goed afgewikkeld kan worden en of de bodemgesteldheid het bouwen van woningen toelaat. De uitkomst van dat onderzoek kan bijvoorbeeld zijn dat de gemeente het bouwen niet gaat toestaan of onder bepaalde voorwaarden.
3. Gebiedsbeleid: beleid dat alleen in een bepaald gebied geldt.
   In gebiedsbeleid staat wat de gemeente in een gebied, wijk of buurt wil. De koers en het thematische beleid worden vertaald in beleid voor dat gebied, voor zover dat mogelijk is. Uit het gebiedsbeleid kan afgeleid worden welke veranderingen de gemeente wil toestaan en welke waarden in het gebied behouden moeten blijven.

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

Niet alle gemeentelijke beleidskaders hebben betrekking op het plangebied. Hieronder worden daarom alleen de relevante beleidskaders nader toegelicht.

2.4.1 De koers

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

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

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

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

Omdat er met de met de ambities van de RSU 2040 veel geld gemoeid gaat, is in de RSU 2040 ook een investeringsstrategie opgenomen. Daarnaast is een uitvoeringsstrategie opgesteld, waarin staat welke ontwikkelingen als eerste plaatsvinden en in welke tijdsvolgorde de stad zich tot 2040 ontwikkelt. Ook heeft de gemeenteraad op 12 maart 2020 het koersdocument Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen vastgesteld (zie paragraaf XX). Hierin staan de ontwikkelopgaven voor scholen, sportplekken en andere maatschappelijke voorzieningen. Het document Gezondheid voor iedereen, volksgezondheidbeleid 2019-2023 is ook onderdeel van de koers. Zie hiervoor paragraaf 2.4.2.8.

2.4.1.1 Koersdocument Leefbare stad

Het koersdocument leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen is onderdeel van de ruimtelijke strategie Utrecht. Het Koersdocument heeft als doel een hoogwaardig maatschappelijk voorzieningenniveau te realiseren. Het bevat uitgangspunten en kerngetallen voor de ontwikkeling van maatschappelijke voorzieningen. Bij nieuwe maatschappelijke ontwikkelingen is draagvlak en draagkracht onder (toekomstige) bewoners in de wijk belangrijk.

Door een focus op binnenstedelijke ontwikkeling wordt de ruimte schaars. Daarom is evenwichtige spreiding over de stad belangrijk en moet er gekeken worden naar mogelijkheden om functies te combineren. Per locatie moet gekeken worden naar de optimale omvang en schaalgrootte voor het onderbrengen van meerdere maatschappelijke functies. Sommige functies versterken elkaar en andere functies verzwakken elkaar. Kansrijke combinaties zijn:

- Kindgerichte voorzieningen (kinderopvang, onderwijs, BSO)
- Ontmoetingsfuncties inzetten als studieplekken
- Eerstelijns gezondheidszorg
- Dagopvang/dagbesteding en buurtcentrum

Door voorzieningen zo te bouwen dat ze zonder veel kosten voor een ander doel te gebruiken zijn is flexibel ruimtegebruik mogelijk. Dit geldt ook voor de clustering van voorzieningen. Er gelden een aantal richtlijnen:

- Houd rekening met mogelijke uitbreiding of onvoorziene omstandigheden.

- De volgorde van oplevering is van grote invloed op de ontwikkeling van de wijk. Voor alle kinderen moet direct een school beschikbaar zijn.
- Stedelijke afweging is noodzakelijk bij bovenwijkse voorzieningen omdat deze voorzieningen om veel vierkante meters vragen die niet in elke wijk gerealiseerd kunnen worden. Hierbij wordt de demografische ontwikkeling afgewogen.

2.4.1.2 Conclusie

Het plan levert een bijdrage aan de beoogde inbreiding, duurzaamheid, gezondheid en intensief ruimtegebruik en past daarmee in de RSU.

2.4.2 Thematisch beleid

2.4.2.1 Wonen

2.4.2.1.1 Woonvisie Utrecht beter in balans

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

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

De ontwikkeling van Merwede voorziet in een gemengd woningbouwprogramma te weten globaal:

1. 55% van het woningbouwprogramma is gereguleerd. Van het totaal aantal woningen is 30 % sociale huur en is 25 % middensegment;
2. minimaal 15 % van het totaal aantal woningen is middeldure huur, en maximaal 10% middeldure koop (met een vrij op naamprijs < NHG-grens).
3. Voor de 30 % sociale huur geldt de volgende verdeling:
   a. 5 % van het totaal aantal woningen voor studenten, met (tenminste) gemiddeld 20 m2/woning gebruiksoppervlakte (verder GO/woning);
   b. 25 % van het totaal aantal woningen voor regulier sociaal programma, waarbij:
   c. 5 % van het totaal aantal woningen bedoeld is voor bijzondere doelgroepen met een gemiddelde afmeting van gemiddeld 40-45 m2 GO/woning.
   d. 20 % van het totaal aantal woningen is regulier sociaal programma conform de onderverdeling 40 % voor 1-persoonshuishoudens, 40 % voor 2-persoonshuishoudens, kleine gezinnen, en 20 % voor gezinnen, met bijbehorende metrages.
4. Voor de 20% regulier sociaal programma wordt uitgegaan van de (tenminste) gemiddelden van respectievelijk 45-65-80 m2 GO/ woning.

Conclusie
Het bedoelde programma voor Merwede past binnen de kaders van de Woonvisie.

2.4.2.1.2 Huisvestingsbeleid, woningvorming en omzetting

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

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

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

Conclusie
Het huisvestingsbeleid is vertaald in de regels van dit bestemmingsplan.

2.4.2.1.3 Vitale Stadswijken, functiemenging in woonwijken (2013)

In de notitie 'Vitale Stadswijken, functiemenging in woonwijken' is uitgewerkt hoe binnen de woonwijken met functiemenging om zal worden gaan. Het doel van de notitie is de beleidsrichting aan te geven en randvoorwaarden te scheppen voor het faciliteren van meer functiemenging in woonwijken en het bieden van een toetsingskader voor initiatieven in afwijking op het bestemmingsplan.

Conclusie
Het bestemmingsplan geeft ruimte voor niet-woonfuncties om de voor Merwede noodzakelijke functiemenging te bevorderen en past daarmee binnen dit beleidskader.

2.4.2.1.4 Raadsbrief Speerpunten en ambities

Ondanks de relatief jonge bevolking van Utrecht zal het percentage ouderen als onderdeel van de totale bevolking de komende decennia flink toenemen.

In 2018 woonden bijna 36.000 ouderen in Utrecht. Dit aantal neemt naar verwachting toe tot ongeveer 60.000 ouderen in 2040. De gemeente Utrecht zet in op drie onderwerpen (1) het ontwikkelen van vernieuwende woonprojecten voor ouderen, (2) integrale zorg aan ouderen in hun eigen wijk, en (3) integrale informatievoorziening die aansluit bij wat ouderen nodig hebben. Zo zet de gemeente in op woonvormen tussen 'alleen thuis' en het verzorgingstehuis zoals tijdelijke projecten als Tuindorp Oost en de Saffier. Daarnaast wordt, gezien de groeiende groep kwetsbare ouderen met (beginnende) dementie, ingezet op vernieuwende projecten rond wonen met zorg.

2.4.2.2 Werken

2.4.2.2.1 Ontwikkelingskader detailhandel (2012)

Het Ontwikkelingskader detailhandel (2012) wordt gebruikt om de detailhandelsontwikkelingen te toetsen en beschrijft op hoofdlijnen de winkelstructuur in Utrecht, de verwachte marktontwikkelingen voor de komende jaren en hoe de gemeente daarmee de komende jaren wil omgaan.

Utrecht kent een zorgvuldig opgebouwde en redelijk fijnmazige voorzieningenstructuur. Op basis van een strakke regie en planologie is de huidige winkelstructuur tot stand gekomen. Daarbij wordt uitgegaan van een ruimtelijke concentratie. De gemeente wil deze, daar waar mogelijk, ook behouden.

Detailhandel is een dynamische markt. De huidige marktomstandigheden en ontwikkelingen, waaronder de ontwikkeling van internetaankopen, beïnvloeden de behoefte aan fysieke winkels, ook in Utrecht. Maar Utrecht groeit en kent een achterstand in het winkelaanbod. Het ontwikkelingskader beschrijft de te verwachten ontwikkelingen en maakt inzichtelijk welke uitbreidingen en toevoegingen van winkelgebieden in Utrecht gepland zijn het komend decennium. Ook beschrijft het kader op hoofdlijnen hoe we als gemeente willen omgaan met detailhandel buiten winkelgebieden. De ambities zijn te onderscheiden in zes hoofdlijnen:

1. Utrecht kent een zorgvuldig opgebouwde en redelijk fijnmazige voorzieningenstructuur. Op basis van een strakke regie en planologie is onze huidige winkelstructuur tot stand gekomen. Deze willen we, daar waar mogelijk, ook behouden.
2. Dynamiek detailhandel faciliteren: De ontwikkelingen in de detailhandel gaan heel snel. Winkelformules komen en gaan en nieuwe winkelconcepten worden geïntroduceerd. Deze vernieuwing houdt winkelgebieden interessant voor de consument. De nadruk ligt dus op kwaliteit van de verschillende winkelgebieden, zeker voor de centrumgebieden en de stadsdeelcentra.
3. Complementariteit & onderscheidend vermogen: Het streven is in Utrecht te komen tot een heldere, evenwichtige en duurzame voorzieningenstructuur, waarbij de verschillende winkelgebieden elkaar aanvullen en elk een eigen taak binnen de structuur vervult.
4. Ruimtelijke concentratie: Bij concentratie c.q. clustering van winkels ontstaat een meerwaarde voor de betreffende bedrijven. De bedrijven kunnen profiteren van elkaars nabijheid, aantrekkingskracht en gemeenschappelijke faciliteiten.
5. Schaalvergroting op de juiste plek faciliteren: Eén van de belangrijkste motoren achter de dynamiek in de detailhandel is de schaalvergroting. Mede om de concurrentiepositie te behouden en te versterken, is het belangrijk dat Utrecht blijft inspelen op deze ontwikkeling.
6. Alternatieve aanwendbaarheid van functies om leegstandsituaties op termijn te voorkomen en herinvulling.

Internetwinkels in of bij woningen
De vestiging van een webwinkel bij een woonhuis waar alleen een elektronische transactie tot stand komt en die dus verder geen ruimtelijke uitstraling als winkel heeft, kan worden aangemerkt als de uitoefening van een bedrijf aan huis en past binnen de woonbestemming. Het betreft hier de administratieve handeling die de bewoner aan huis verricht. Er mag geen sprake zijn van een toonzaal of afhaalmogelijkheid. Dit soort internetwinkels dient zich te vestigen op een locatie met een detailhandelsbestemming.

2.4.2.2.2 Conclusie
Het plangebied Merwedekanaalzone, voorziet in de toevoeging van nieuwe zelfstandige detailhandel, passend bij de schaal van de nieuwe ontwikkeling en de wens om dagelijkse voorzieningen op loopafstand binnen de wijk te realiseren. De detailhandelsvoorzieningen in de wijk worden geclusterd met andere voorzieningen op de zogenaamde bronpunten die een centrale ligging hebben in de nieuw te bouwen wijk en op loopafstand van openbaar vervoer voorzieningen zijn gelegen. Daarmee passen ze in het Ontwikkelingskader detailhandel.

2.4.2.3 Sport, recreatie en toerisme

2.4.2.3.1 Ontwikkelingskader Horeca Utrecht 2018
Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening kan, in verband met de overlast die horecabedrijven voor omwonenden kunnen meebrengen, onderscheid gemaakt worden in categorieën van horecabedrijven in een bestemmingsplan of een beheersverordening bij het toelaten van horecabedrijven aan de hand van ruimtelijk relevante criteria als aard, omvang en parkeerdruk. Deze categorieën zijn vastgelegd in het op 12 april 2018 in werking getreden en door de raad vastgestelde Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2018 en overgenomen in de bijlage bij de regels, de Lijst van Horeca-activiteiten. In de Lijst van Horeca-activiteiten is een functionele differentiatie in 'zachte' tot 'harde' typen van horecabedrijven opgenomen. De regeling geeft een kwalitatieve beperking voor het type horecabedrijf dat zich mag vestigen in de woonomgeving. De regeling heeft tot doel de nadelige invloeden van de vestiging van horecabedrijven op het woon- en leefklimaat in de omgeving te voorkomen. De Lijst van Horeca-activiteiten kent een indeling in vier categorieën. De categorieën van A tot en met D lopen af in de zwaarte van de overlast die bedrijven voor omwonenden kunnen meebrengen. In geval van meerdere soorten activiteiten in één inrichting telt de activiteit in de zwaarste categorie voor de type-indeling van de inrichting.

Voor Merwede is profiel 10, Horeca in de wijk, met name relevant. Het ontwikkelkader geeft aan dat uit eten en drinken in de wijk een trend is die de afgelopen jaren in opkomst is en die ook de komende jaren verder zal groeien. De sociale functie of buurtfunctie die een horecagelegenheid in de wijk kan hebben, speelt daarbij een belangrijke rol. De relatie en verbondenheid van wijkhoreca met de bewoners in de wijk is dan ook van groot belang - het grootste gedeelte van de gasten komt dan ook uit de eigen wijk. Ook kan horeca de leegstand van andere retailpanden (detailhandel, diensten) tegengaan.

Tegelijk heeft het vestigen van horeca in de wijk vaak veel voeten in de aarde, vooral als het om horeca D1 gaat. Deze horecacategorie biedt onbeperkte openingstijden en dat kan tot hinder leiden. Dit leidt bij een vergunningaanvraag voor nieuwe locaties tot veel discussie en vaak tot verhindering van de komst van een restaurant in de wijk. Terwijl er een algemeen besef is dat de nachtelijke openstelling van restaurants niet of zelden voorkomt. Anderzijds geldt voor de D2 horecacategorie

de winkelsluitingstijd van 22.00 uur. Dit betekent dat de gasten dan ook daadwerkelijk het horecapand moeten hebben verlaten. Vaak biedt dit de ondernemer net te weinig tijd om 's avonds nog een maaltijd te kunnen serveren. Voor de buurtfunctie en een goede bedrijfsvoering is dit wel gewenst.

Om tegemoet te komen aan zowel de bezwaren van wijkbewoners bij nieuwe D1 horecalocaties enerzijds en te vroege sluitingstijden van de daghoreca D2 anderzijds, is een nieuwe categorie D3 toegevoegd, waarbij de horecagelegenheid tot 23.00 uur open kan blijven.

Ontwikkelingsrichting horeca in de wijk
Voor hoekpanden, solitaire panden en panden die grenzen aan andere retailpanden die geen woningen zijn, staan we D2 of D3 toe indien dit past bij de leefbaarheid in de omgeving. Bij het behandelen van een omgevingsvergunning wordt scherp gekeken naar verbondenheid van de horecagelegenheid met de wijk en het voorkomen van mogelijke ongewenste effecten op de leefbaarheid. D1 wordt toegestaan, daar waar dit door (grootschalige) ontwikkeling c.q. transformatie in de wijk mogelijk is. Ook hier wordt scherp gekeken naar de impact op leefbaarheid en verbondenheid met de wijk. Horeca grenzend aan woningen is na afweging van een initiatief mogelijk.

Conclusie
Het beleidskader geeft ruimte voor het realiseren van een bij een hoogstedelijke woonwijk passende horeca, in de vorm van onder andere daghoreca en restaurants op bijzondere plekken in de wijk. In het plangebied wordt op levendige plekken (de bronpunten centraal gelegen in deelgebied 5) horeca mogelijk gemaakt. Horeca levert in het gebied een bijdrage aan het gewenste gemengde karakter van het gebied en past hiermee in het gemeentelijk beleidskader.

2.4.2.3.2 Beleid tijdelijk verblijf (short stay) en bijstelling hotels
Op 19 december 2019 heeft de gemeenteraad het “Beleid tijdelijk verblijf (short stay) en bijstelling hotels” vastgesteld als aanvulling op de beleidsnota ‘Hotels Utrecht 2010-2020. Dit is het kader voor de ontwikkeling van hotels in de stad. Om de markt voor hotels in Utrecht gezond en in evenwicht te houden toetsen we kritisch op initiatieven voor bijzonder concept hotels en doelgroephotels (“Beleidsnotitie tijdelijk verhuur (short stay) en actualisering hotels"). Voor de overige hotelconcepten maken we een tijdelijke pas op de plaats tot 2023.

Conclusie
Nieuwe hotelinitiatieven en short stay kunnen door middel van maatwerk (door een afwijkingsbevoegdheid) onder voorwaarden worden toegelaten.

2.4.2.3.3 Sportnota 2017-2020 'Utrecht Sportief en gezond' (2016)
De sportnota 'Utrecht Sportief en gezond' is in 2016 vastgesteld. Met een optimaal sport- en beweegklimaat in de stad wil de gemeente Utrecht bijdragen aan een gezonde leefstijl en daarmee aan een gezonde toekomst voor al haar bewoners. De Sportnota bevat zestien ambities, op het gebied van sportstimulering, sportaccommodaties, topsport en talentontwikkeling en sportevenementen.

Sportstimulering: Door sportstimulering wordt ervoor gezorgd dat nog meer mensen in de stad gaan sporten en bewegen. Het accent wordt gelegd op de buurten met de grootste achterstand in de gezondheid en in sportdeelname. De gemeente werkt hieraan door onder andere de samenwerking tussen sport en andere sectoren zoals gezondheid, welzijn, jeugd, onderwijs en werk en inkomen te versterken.

Sportaccommodaties: Een goede sportinfrastructuur vormt de basis voor een goed sportklimaat. Het aantal sportaccommodaties zal mee moeten groeien met de groei van de stad en het aantal inwoners. Hierbij wordt gestreefd naar een efficiënter gebruik van de accommodaties.

Topsport en talentonwikkeling: Utrecht ambieert een goed topsportklimaat, met aandacht voor ondersteuning van topsportverenigingen en talentontwikkeling. Hiervoor werkt de gemeente samen met sportverenigingen, sportorganisaties, onderwijs en het bedrijfsleven.

Sportevenementen: Topsport- en breedtesportevenementen wordt als middel gebruikt om zoveel mogelijk Utrechters kennis te laten maken met sporten en bewegen. Evenementen bieden een podium waarop talenten zich kunnen meten met de (inter)nationale top.

Sportvoorzieningen: Informeel sporten in de openbare ruimte is een essentieel onderdeel van een prettige, beweegvriendelijke en gezonde leefomgeving, maar daarnaast blijft ook behoefte aan accommodaties voor georganiseerde buitensport. Vooral jongeren sporten in georganiseerd verband (84% is lid van een vereniging). Met de groei van het aantal inwoners moet in het westen van de stad rekening worden gehouden met een behoefte aan een extra sporthal, twee hockeyvelden, voor voetbal een extra trainingsveld en op termijn mogelijk ook extra wedstrijdvelden.

Sportnota en Meerjaren Huisvestingsplan
De gemeente Utrecht stelt dat het aantal sportaccommodaties moet meegroeien met de toename van de bevolking.

Uitgaande van de norm van één sporthal per 15.000 inwoners heeft Utrecht nu al een tekort van twee sporthallen dat oploopt tot een tekort van zes hallen in 2030. Ruimte voor extra sporthallen wordt gezocht in gebieden waar de komende jaren woningbouw plaatsvindt, zoals de Merwedekanaalzone. Volgens het onderzoek Ruimte voor georganiseerde sport in Utrecht (maart 2020) voldoet de gemeente Utrecht met 20 sporthallen aan de richtlijn van één sporthal per 17.500 inwoners.

Tot 2040 is er een extra behoefte van 6 sporthallen. Hiervan zijn 4 sporthallen inmiddels geprogrammeerd door de gemeente, waaronder één in de Merwedekanaalzone. Voor sportzalen hanteert de gemeente geen richtlijn. Voor gymzalen zijn onderwijsinstellingen verantwoordelijk.

Conclusie
In de Merwedekanaalzone wordt een sporthal gerealiseerd. Voor extra sportvelden is in Utrecht Zuidwest nog geen ruimte gevonden, zowel fysiek als financieel. Goede en veilige verbindingen tussen de Merwedekanaalzone en (bestaande) sportvoorzieningen in de stad zijn daarom belangrijk. Het project Merwede draagt financieel wel bij aan de reservering van sportvoorzieningen.

De groei van Utrecht vraagt om meer zwemfaciliteiten in de stad. Het onderzoek hiernaar loopt. Door de hoge dichtheden leent dit gebied zich niet voor een openlucht recreatiebad. Het gebied biedt wel mogelijkheden voor een instructiebad voor zwemles en gebruik door zwemsportverenigingen. Een instructiebad leent zich uitstekend voor medegebruik door onderwijs, sportcentra of een hotel. Medegebruik biedt een betere kans op rendabele exploitatie van een zwembad, dan een 'standalone' zwembad.

2.4.2.4 Groen

2.4.2.4.1 Groenstructuurplan Utrecht '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 ontwikkelingen daar rekening mee houden 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.

Het groen in de stedelijke groenstructuur is geselecteerd op basis van ecologische, landschappelijke, recreatieve of cultuurhistorische kwaliteiten. Deze gebieden staan 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 of deze in de groenstructuur ligt.

De bomen, bermen en het overig groen langs het Merwedekanaal en van de Europalaan Noord zijn onderdeel van de stedelijke groenstructuur. Een groene verbinding (de ecologische zone) door het deelgebied Merwede verbindt het groen langs het Merwedekanaal met park Transwijk. Langs de Koningin Wilhelminalaan en de Beneluxlaan liggen nieuwe groene verbindingen. Het groene karakter, de kwaliteiten en het gebruik van dit groen worden behouden of verbeterd, zoals vastgelegd in de actualisatie in 2018 van het Groenstructuurplan ‘voor een gezonde groene toekomst’.

Conclusie

In de visie op de stedelijke groenstructuur Utrecht 2030 is voor het plangebied voorzien in een groene zone langs het Merwedekanaal als onderdeel van de stedelijke groenstructuur. Het plangebied maakt onderdeel uit van het zogenaamde 'Rondje Stadseiland' die een aaneengesloten recreatieve en ecologische groene zone langs de oevers van het Merwedekanaal en het Amsterdam - Rijnkanaal vormt. Daarnaast voorziet het plan voor Merwede in verbindingen tussen het Merwedeplantsoen, het Merwedepark en Park Transwijk, met de mogelijkheid voor routes voor langzaam verkeer. Het toevoegen van het Merwedepark en de groene verbinding tussen Park Transwijk en de groene zone langs het Merwedekanaal levert een bijdrage aan de uitbreiding van het groenareaal en de verbindingen in de stad. Het ontwerp van de herinrichting van de Europalaan Noord sluit hierop aan.

2.4.2.4.2 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.

De bomen van de Europalaan, Koningin Wilhelminalaan, Beneluxlaan en langs het Merwedekanaal maken deel uit van de stedelijke bomenstructuur. Door het Merwedegebied heen ligt een ecologische boomlaan. De Europalaan Noord is in de Nota Bomenbeleid gekwalificeerd als een stadslaan, dat is een profiel met aan weerszijden 2 of meerdere rijen bomen.

Conclusie
De bestaande bomen in het plangebied zijn in beeld gebracht; in paragraaf 5.12 is een bomenparagraaf opgenomen. Indien mogelijk worden bomen behouden of verplant. In het plan voor Merwede wordt onder andere voorzien in een nieuw park met bomen langs het Merwedekanaal.

2.4.2.4.3 Utrechtse soortenlijst (2018)

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.

Conclusie
In paragraaf 5.11 Natuurbescherming is ingegaan op de Utrechtse soorten in het plangebied.

2.4.2.5 Bouwen

2.4.2.5.1 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:

- 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;
- 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;
- De Brandpunten: de maximale bouwhoogte bedraagt 90 meter, respectievelijk een niet gemaximaliseerde hoogte (Stationsgebied respectievelijk centrum Leidsche Rijn).

Het plangebied Merwede is onderdeel van de 'Centrale Zone'.

Conclusie
Het bestemmingsplan richt zich op het ontwikkelen van een coulissestad met een oplopende bouwhoogte van circa 5 lagen aan het Merwedekanaal tot 12 lagen aan de Europalaan. De bebouwing kenmerkt zich door samengestelde bouwblokken, bestaande uit individuele aaneengesloten gebouwen met verschillende bouwhoogten. Binnen de blokken zijn als vertaling van het SP Merwede ook hoogteaccenten mogelijk van maximaal 31 meter aan het kanaal tot 55 meter langs de Europalaan. Aan de Europalaan en de Overste Den Oudenlaan worden 2 stedelijke accenten tot een hoogte van maximaal 70 en 100 meter geplaatst. Hiermee wordt aangesloten op de stedenbouwkundige structuur van Utrecht Zuidwest. Plekken van stedelijke betekenis zijn het kruispunt Europalaan- Wilhelminalaan en de diagonaal die het Merwedepark verbindt met park Transwijk. Om hinder van schaduw voor de omgeving te minimaliseren worden de stedelijke accenten uitgevoerd als torens (niet als langgerekte gebouwen).

Merwede kiest voor een compacte, eigentijdse stedenbouw met een herkenbaar karakter en een uniek stadsbeeld: de Coulissestad. De gebouwen hebben een verschillende korrelgrootte in de breedte en de hoogte. De wisselende hoogtes creëren goed bezonde plekken en brengen lucht in het gebied. De stedelijke accenten en andere hogere gebouwen maken onderdeel uit van het gevarieerde dakenlandschap en wisselen ook voldoende in hoogte. Een variatie aan torens draagt bij aan de uitgangspunten van de Coulissestad.

2.4.2.5.2 Welstandsnota Utrecht 'De schoonheid van Utrecht' (2004)

In de Welstandsnota Utrecht "De schoonheid van Utrecht", die in juli 2004 is vastgesteld, is geformuleerd op welke wijze het welstandsbeleid van de gemeente Utrecht uitgevoerd wordt. Dit gaat vanzelfsprekend over de welstandstoetsing van vergunningplichtige bouwwerken en toetsing op basis van de loketcriteria. De nota 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.

Conclusie
Het plangebied is aangeduid met het beleidsniveau 'open' en heeft de aanduiding 'ontwikkelingsgebied'. Voor het beleidsniveau 'open' geldt: verandering of handhaving van het bebouwingsbeeld is beide mogelijk, zowel naar structuur als architectuur maar met behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent:

- een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld;
- er is ruimte voor vernieuwing;

- bij gedeeltelijke veranderingen van de structuur wordt aangesloten op de bestaande omgeving.

Voor het gebied is een Beeldkwaliteitsplan (zie Bijlage 11) opgesteld waaraan de nieuwe ontwikkelingen worden getoetst.

Voor de kwaliteitsbewaking wordt een proces ingericht met een kwaliteitsteam en een supervisor. Het kwaliteitsteam toetst het Structuurontwerp (de bouwenvelop per bouwblok), het Voorlopig Ontwerp en Definitief Ontwerp op basis van het Stedenbouwkundig Plan en het bijbehorend Beeldkwaliteitsplan. Het kwaliteitsteam beoordeelt zowel gebouwen, openbare ruimte als civiele werken. Het kwaliteitsteam wordt zodanig samengesteld dat een integrale, kwalitatieve toetsing is geborgd. Een vertegenwoordiger van Welstand maakt deel uit van het kwaliteitsteam Merwede.

2.4.2.6 Erfgoed en cultuurhistorie

2.4.2.6.1 De Utrechtse Erfgoedagenda (2013)

De Utrechtse Erfgoedagenda is in 2013 vastgesteld. Utrecht heeft veel erfgoed. Van bewoningssporen uit de bronstijd tot naoorlogse bouwkunst in wijken als Kanaleneiland en Overvecht. Utrecht is een van de oudste steden van Nederland en dat is overal terug te vinden. Utrecht is in de afgelopen decennia zo zorgvuldig mogelijk met het erfgoed omgegaan. En zal dit blijven doen.

De Utrechtse Erfgoedagenda beschrijft het beleid, de projecten en de aandachtsgebieden voor monumenten, archeologie en architectuur- en bouwhistorie en de mate waarin deze objecten toegankelijk zijn voor publiek.

2.4.2.6.2 Cultuurhistorie en monumenten

In het gebied ligt onder andere het bedrijvencomplex van de Onderlinge Pharmaceutische Groothandel (1961). Een naoorlogs beeldbepalend complex met bijzondere architectuur en bouwconstructies. Het bestaat uit een hoofdkantoor, bulkhallen, een fabricagegebouw (nu: de Alchemist) en een groot depot (1985). De architectuur van het hoofdkantoor en het fabricagegebouw heeft als kenmerk onder andere bijzonder materiaalgebruik. De hallen hebben als bijzondere constructie shedschaaldaken. Het depot heeft een uitgesproken betonconstructie met in de gevel metselwerkinvulling.

Daarnaast ligt op de Europalaan 2b/ Kon. Wilhelminalaan 2 – de voormalige Sociale Werkplaats; een hal met bijzondere dakconstructie (1964) met in de gevel een glaskunstwerk van Lex Metz. Aan de Kanaalweg ligt het monumentale pand van aardewerkfabriek Mobach.

De cultuurhistorische waarde van het groen in het Merwedepark wordt in het plangebied bewaard in de lange lijnen van water/oever/route/bomenrijen, restanten van de wetering, plekken bij bijzondere gebouwen, doorgaande recreatieve groenstructuur op stedelijke schaal en de maat/ruimte van het water en de groene oevers.

Een aantal gebouwen wordt ingepast in het plan en krijgen een nieuwe functie. In hoofdstuk 3, 4 en 5 wordt daar verder op ingegaan.

2.4.2.6.3 Archeologie

De Noordgrens van het voormalige Romeinse Rijk (De Limes) loopt ondergronds door het gebied. 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.

Omdat in het plangebied veel bouwblokken worden gerealiseerd die individueel qua oppervlakte onder de drempelwaarde uit de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg blijven maar gezamenlijk een groot oppervlakte beslaan, voorziet het plan in een aanlegvergunningstelsel waarbij het graven van proefsleuven per individuele bouwontwikkeling verplicht is, tenzij alsnog met

een archeologisch onderzoek voor het hele plangebied is aangetoond dat er geen archeologische waarden te verwachten zijn.

2.4.2.6.4 Conclusie

In paragrafen 5.14 en 5.15 is verder ingegaan op de archeologische en cultuurhistorische waarden in het plangebied.

2.4.2.7 Verkeer en mobiliteit

2.4.2.7.1 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. Hiermee is het nieuwe parkeerbeleid van kracht. 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 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, Merwedekanaalzone en Werkspoorkwartier.

Conclusie
Het plangebied ligt in een maatwerkgebied. Voor parkeren in het plangebied worden de parkeernormen uit de Nota Stallen en Parkeren gevolgd (inclusief addendum). In de planregels is een regeling opgenomen over parkeren, waarin het gebruik van de minimale parkeernormen uit de Nota Stallen en parkeren verplicht wordt gesteld en waarin een maximaal aantal parkeerplaatsen in het gebied mag worden gerealiseerd. Bij de invulling van de parkeerbehoefte mag ook parkeren op afstand worden meegenomen. In de paragraaf over parkeren in hoofdstuk 4 is dit nader uitgewerkt.

2.4.2.7.2 Slimme routes, slim regelen, slim bestemmen (2016)

De gemeenteraad heeft op 26 mei 2016 dit mobiliteitsplan vastgesteld dat bestaat uit 3 delen:

1. Slimme Routes gaan over het handiger inrichten van de verbindingen voor voetganger, fiets, bus, tram, trein en auto. Bijvoorbeeld met doorfietsroutes, het kwaliteitsnet goederenvervoer en knooppunten;
2. Slim Regelen gaat over het slimmer organiseren van de stromen voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en auto's. Bijvoorbeeld door verkeerslichten met elkaar te laten 'praten', persoonlijke reisinformatie en informatie over vrije parkeerplaatsen voor auto's en fiets;
3. Slim Bestemmen zorgt dat nieuwe woningen, kantoren en bezoekersfuncties op de juiste plekken komen en dat deze goed worden ontworpen. Dit draagt bij aan slimmer vervoer en bijvoorbeeld goede bevoorradingsmogelijkheden.

De belangrijkste uitgangspunten van het beleid zijn:

Meer ruimte voor de voetganger en de fietser
Lopen en fietsen zijn de meest gezonde, milieuvriendelijke en ruimte-efficiënte vormen van vervoer. Om fietsers aan te moedigen, krijgt de stad nieuwe en snelle doorfietsroutes: extra brede en

prettige fietspaden, los van de autodrukte.

Aantrekkelijk openbaar vervoer voor de langere afstanden
Naast de voetganger en de fietser is het openbaar vervoer belangrijk. De bus en tram leggen snelle verbindingen met de binnenstad, Utrecht Sciencepark, Leidsche Rijn Centrum, wijken, de regio en de rest van Nederland. Hierdoor wordt het openbaar vervoer een betere keuze.

Auto's langs de juiste routes
In de binnenstad, Leidsche Rijn Centrum, Utrecht Science Park is de auto te gast, met 30 km per uur als standaard maximumsnelheid. Stedelijke verbindingswegen verbinden de wijken met de RING. Waar het kan, krijgen wegen een stadsboulevard: veilig en goed oversteken en meer groen. Een aantrekkelijke plek voor bewoners, 50 km per uur geldt als snelheidslimiet. De gemeente wil automobilisten, die niet uit de stad komen of naar de stad gaan, zoveel mogelijk laten rijden via de ring. Hierdoor ontstaat er ruimte voor automobilisten die in stad moeten zijn. De beleidslijn uit de nota Stallen en Parkeren sluit aan bij de beleidslijn van dit Mobiliteitsplan. In dit Mobiliteitsplan is daarom geen nieuw beleid ten aanzien van het stallen van fietsen opgenomen.

De Europalaan Noord is onderdeel van het stelsel van stedelijke verbindingswegen zoals benoemd in SRSRSB. Er zijn drie verschillende typen stedelijke verbindingswegen, namelijk:

- de stedelijke invalsroutes tussen snelweg en stedelijke verdeelring,
- de stedelijke verdeelring
- de stedelijke verbindingsweg tussen centrumgebieden en verdeelring

De Europalaan Noord is type 3, de stedelijke verbindingsweg en verbindt het centrum met de stedelijke verdeelring. Zoals in deze beleidsnota staat, kenmerken deze schakels zich door:

- goede oversteekbaarheid
- goede trottoirs en fietspaden
- de wegcapaciteit is afgestemd op bestemmingsverkeer
- dynamisch verkeersmanagement wordt toegepast als ondersteunende maatregel waar nodig

In het Mobiliteitsplan 2040 zijn verschillende ingrepen in het netwerk, onder andere in Zuidwest en rekening houdend met het mogelijk effect van de ontwikkeling van de verschillende deelgebied van de Merwedekanaalzone, doorgerekend op het verkeerskundig effect (zie hieronder).

Conclusie
Het plangebied wordt ingericht volgens het mobiliteitsplan 'Slimme routes, slim regelen, slim bestemmen'.

2.4.2.7.3 Mobiliteitsplan 2040

Het Mobiliteitsplan (juli 2021) is een actualisering van het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim bestemmen (2016). Het beschrijft hoe we de grote groei tot aan 2040 gaan opvangen en kent een nauwe samenhang met de Ruimtelijke Strategie Utrecht, waarin beschreven staat hoe en waar de stad zich ontwikkelt.

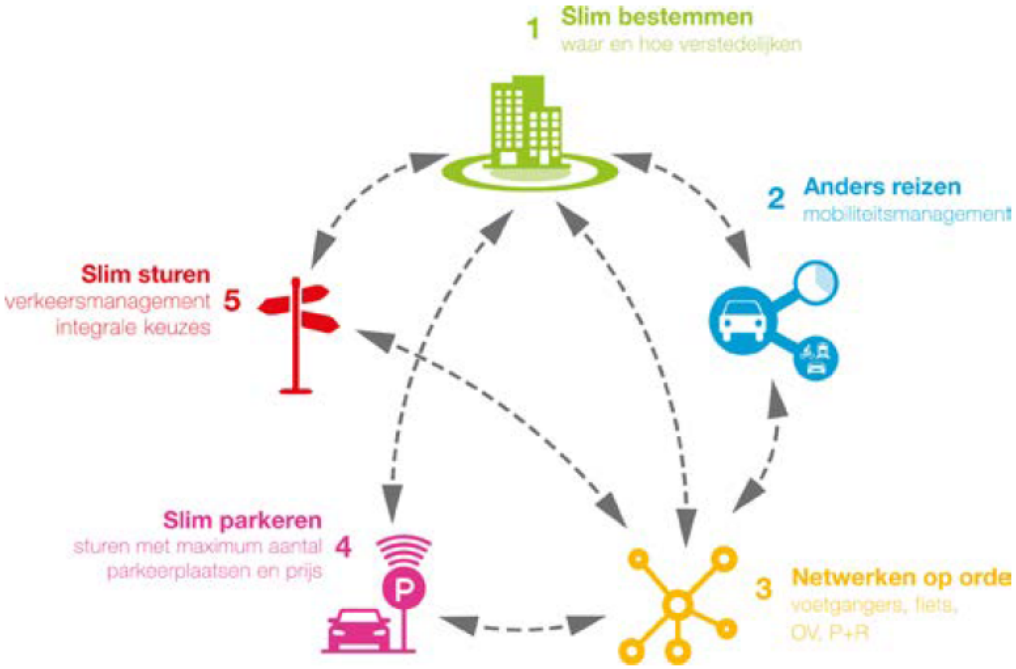
Om onze groeiende stad gezond en bereikbaar te houden, geven we daarom voorrang aan schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen. Lopen, fietsen en openbaar vervoer dus. Zo maken we de lucht schoner en jouw straat rustiger en veiliger.

Gelukkig is de afgelopen jaren al te zien dat de inzet op actieve en schone vormen van mobiliteit succesvol is: het gebruik van fiets en OV in de stad groeit ten opzichte van het autogebruik. Met dit geactualiseerde mobiliteitsplan waarbij de horizon is verlegd van 2025 naar 2040 zetten we vol in op het doorzetten van deze positieve ontwikkeling. We werken hier stap voor stap aan.

Utrecht houdt vast aan de keuze om woningen, werkgelegenheid en voorzieningen te realiseren in de bestaande stad, met veel aandacht voor de kwaliteit van de leefomgeving en het bieden van een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Vrijwel elke wijk heeft een centrum waar sprake is van een mix van wonen, werken en andere functies. Hiermee bieden we mensen meer voorzieningen binnen hun bereik. We willen de groei van de mobiliteit opvangen met lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit. Dit zijn gezonde en ruimte-efficiënte vervoerwijzen. We kiezen voor meer ruimte voor groen, spelen en verblijven door verkeers- en parkeerruimte anders in te richten. Zo zorgen we voor relatief minder (hinder van) verkeer en een betere bereikbaarheid. Alle bestemmingen zijn per auto bereikbaar, maar niet altijd via de kortste of snelste route.

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

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



Utrechtse mobiliteitsaanpak in 5 stappen

Utrecht wil twee nieuwe tramlijnen aanleggen als onderdeel van een grootstedelijk OV-netwerk dat de stad prettig, gezond en leefbaar moet houden voor iedereen. De Waterlinielijn loopt van Westraven/A12 in het zuiden van de stad, via het nieuwe intercitystation Lunetten-Koningsweg en Utrecht Science Park naar Zeist. De Merwedelijn loopt van Utrecht Centraal via de Merwedekanaalzone naar Nieuwegein en IJsselstein, met halverwege een vertakking naar Papendorp.

Belangrijke verandering in het nieuwe mobiliteitsplan is de uitwerking van het concept ‘wiel met spaken’ als ruggengraat van het OV-netwerk. De twee nieuwe tramlijnen maken hier onderdeel van uit. Nieuwe woningen, bedrijven en voorzieningen komen vooral langs bestaande en nog te bouwen knooppunten in het OV-netwerk, zodat er minder gereisd hoeft te worden. Een netwerk van aantrekkelijke P+R-locaties in de regio moet ervoor zorgen dat reizigers gemakkelijk kunnen overstappen op openbaar vervoer, (deel)fiets of ander deelvervoer.

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

• Netwerk op orde voor het OV: in het mobiliteitsplan is het concept Wiel met Spaken als ruggengraat van het OV-netwerk verder uitgewerkt. O.a. door het concretiseren van spaak- en wielverbindingen en OV-knooppunten en aan te geven op welke verbindingen een tram waarschijnlijk nodig is.

• Netwerk op orde voor de fiets: we zetten in grotere mate in op het spreiden van het fietsverkeer over veilige en aantrekkelijke hoofdfietsroutes voor de omvangrijke stromen fietsers, vooral om het centrum heen en meer naar OV-knooppunten aan het Wiel. Daarnaast zorgen we voor rustige routes geschikt voor alle doelgroepen.

• Netwerk op orde voor de multimodale reis: we faciliteren de multimodale reis door het realiseren van een netwerk van aantrekkelijke P+R-locaties in de regio waar je gemakkelijk kunt overstappen op OV, (deel)fiets en andere vormen van deelvervoer.

• Anders reizen: thuiswerken en reizen buiten de spits willen we in grotere mate stimuleren. Zo creëren we ruimte voor nieuwe inwoners en werknemers. We benutten de kansen die zich nu voordoen door veranderde inzichten over de potentie van thuiswerken in verband met het

coronavirus.

• Slim parkeren: We faciliteren initiatieven van bewoners voor herinrichting van woonstraten waarbij parkeerplaatsen worden getransformeerd naar ruimte voor spelen, stallen van fietsen, groen en verblijven. Parkeren gebeurt steeds minder bij de bestemming en meer buiten de wijk. Een deel van de bezoekers kan gemakkelijk parkeren bij een 'P+R 2.0' buiten de snelwegring.

• Slim sturen: In de A-zones (gebieden waar verkeersruimte schaars is en verblijfskwaliteit van het grootste belang is) maken we meer ruimte voor verblijf. Voetgangers en fietsers krijgen hier prioriteit en doorgaand autoverkeer wordt geweerd, te weten op de plekken Catharijnesingel, Ledig Erf en Utrecht Science Park.

2.4.2.7.4 Parkeervisie

In de Parkeervisie Fiets- en autoparkeren in een groeiend Utrecht (vastgesteld 25 november 2021), die tegelijkertijd met dit geactualiseerde mobiliteitsplan is uitgewerkt, wordt vastgelegd op welke manier het parkeerbeleid in Utrecht bijdraagt aan een gezonde en leefbare stad, die voor alle doelgroepen bereikbaar en toegankelijk is.

Om de bereikbaarheid van de stad te waarborgen, zetten we in op een beperkte toevoeging van autoparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen, en stimuleren we alternatieven zoals deelmobiliteit en de multimodale reis. We zetten in op efficiënter gebruik van parkeercapaciteit en verplaatsen autoparkeren zo veel mogelijk van straat naar parkeergarages of voorzieningen aan de rand van de stad. Hiermee creëren we in de openbare ruimte plek voor andere functies. Op locaties waar overlast ontstaat door geparkeerde auto's, of de bereikbaarheid van de stad in het geding komt, voeren we betaald parkeren in.

We maken elektrisch rijden en deelmobiliteit aantrekkelijk, door laden te faciliteren en meer ruimte te bieden aan deelmobiliteit. Bij alle maatregelen houden we in het vizier dat de stad bereikbaar moet blijven voor doelgroepen die afhankelijk zijn van een auto, zoals mensen met een beperking. Waar nodig treffen we hiervoor extra voorzieningen.

2.4.2.7.5 Conclusie

De ontwikkeling van het plangebied sluit aan bij het Mobiliteitsplan 2040. Zie verder de planbeschrijving in hoofdstuk 4 en paragraaf 5.4.

2.4.2.8 Gezond stedelijk leven

2.4.2.8.1 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, gezond werkgeverschap, psychische gezondheid en gezond ouder worden.

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.

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. De markt wordt uitgedaagd om bij nieuwe gebiedsontwikkelingen aan drukke binnenstedelijke wegen, 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 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. Concreet vertaalt zich dit - voor wat betreft geluid - in een lokale ambitiewaarde van 63 dB voor nieuwe situaties langs wegen en spoorwegen (dit is 5 dB lager dan de wettelijke grenswaarde). 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.

Voor een gezonde leefomgeving is het belangrijk dat kinderen zich in de omgeving van hun huis veilig en vrij kunnen bewegen, ontdekken, ontmoeten, spelen en sporten. Utrecht wil een aantrekkelijke omgeving bieden voor alle leeftijdsgroepen (0-6 jaar, 6-12 jaar en 12-18 jaar). Het gemeentelijk speelbeleid hanteert een Utrechtse Speelnorm. Deze bestaat uit eisen aan formele en informele ruimte voor sport en spel voor kinderen en jongeren. Voor formele speelplekken geldt als ruimtereservering de 'Jantje Betonnorm' als de minimumnorm voor speelruimte. Dit betekent dat ten minste 3% van het plangebied wordt bestemd voor speel- en sportvoorzieningen. Dat kunnen speelvelden zijn, of plekken zijn waar kinderen bij elkaar komen. De Utrechtse Norm bestaat daarnaast uit kwaliteitsrichtlijnen ten aanzien van o.a. speeldruk, loopafstand (spreiding) en inrichting. Daarnaast bestaan aparte kaders voor informele speelruimte.

In bestaande wijken blijft de ruimte om te spelen in ieder geval gelijk. Als het kan, breiden we dit uit. Bij spelen oefenen kinderen hun spieren, leren vallen en opstaan en krijgen vitamine D binnen. Dat is nodig voor sterke botten. Bewegen helpt ook tegen dik zijn.

De inrichting van de speelruimte is belangrijk. Natuurlijke speelplekken moedigen kinderen aan om op verschillende manieren en creatief te spelen. Het is goed voor de ontwikkeling van de motoriek. We letten ook op de inrichting van de omgeving van speelplekken. Die moet kindvriendelijk zijn. Zo kunnen kinderen al jong zelf en veilig naar speelplekken, school of sportverenigingen toe.

Conclusie
Bij de transformatie van de Merwedekanaalzone wordt op alle mogelijke wijzen gestreefd naar het creëren van een gezonde leefomgeving. De inrichting van dit stukje stad wordt daarmee één van de pronkjuwelen voor gezonde verstedelijking in Utrecht. Het aspect volksgezondheidsbeleid vormt daarom geen belemmering voor deze ontwikkeling.

De inrichting van het openbaar gebied is autoluw en vindt plaats volgens het principe "groen tenzij", er wordt een nieuw park langs het Merwedekanaal aangelegd dat onderdeel uit maakt van het rondje stadseiland. Er worden aantrekkelijke langzaamverkeersverbindingen met aanliggende wijken gemaakt en de voorzieningen liggen zoveel mogelijk op loop en fietsafstand van de woningen. De inrichting van dit stukje stad nodigt daardoor uit om te gaan wandelen en fietsen. In het plangebied wordt in het Merwedepark en op de verschillende pleinen in het gebied voorzien in formele speel en sportplekken. Dit is verder uitgewerkt in het FO IP (zie bijlage). In de regels is geborgd dat binnen 50 meter vanaf de Europalaan en de Wilhelminalaan geen gevoelige functies worden gerealiseerd. In hoofdstuk 5 is verder ingegaan op het aspect luchtkwaliteit.

Langs de Europalaan wordt een beperkt aantal woningen gebouwd die niet aansluiten bij nota Volksgezondheid, Geluidnota en de Omgevingsvisie deel 2. Dit gaat om de eis van een geluidluwe zijde voor kleine woningen langs de Europalaan. Voor eenzijdig georiënteerde woningen is deze eis niet altijd haalbaar. Onderzocht wordt op welke wijze er voor deze woningen compenserende maatregelen mogelijk zijn om toch een prettig woon- en leefklimaat te garanderen. In hoofdstuk 5 wordt verder ingegaan op de geluidsituatie in het plangebied.

2.4.2.8.2 Geluidnota Utrecht 2014-2018 (2014)

De Geluidnota Utrecht 2014-2018 is op 11 februari 2014 vastgesteld. 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.

Conclusie
In hoofdstuk 5 is ingegaan op de geluidssituatie in het plangebied.

2.4.2.8.3 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.

Conclusie
In het plangebied moet rekening worden gehouden met het transport van gevaarlijke stoffen over de A12 en er is een tankstation met LPG, en een vulpunt voor LPG aanwezig. Voor het onderzoek met betrekking tot externe veiligheid verwijzen we naar paragraaf 5.7.

2.4.2.8.4 Actieplan luchtkwaliteit Utrecht 'Lucht voor ambitie'

Sinds 2017 wordt overal in Utrecht voldaan aan de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit. De Wereldgezondheidsorganisatie heeft in 2005 advieswaarden opgesteld voor gezonde lucht. Deze WHO-advieswaarden zijn bedoeld om de gezondheid te beschermen. Deze zijn voor fijnstof strenger dan de grenswaarden van de EU. De WHO stelt zelfs dat er géén veilige concentratie is aan te geven voor fijnstof; op grond van haalbaarheid heeft zij daarom een gezondheids-kundige advieswaarde vastgesteld voor PM_{10} en $PM_{2,5}$.

Stof	**Grenswaarde EU**	**WHO-advieswaarden 2005**	**Toetsingsperiode**
NO_2 (stikstofdioxide)	40 µg/m³	40 µg/m³	Jaargemiddelde
PM_{10} (fijnstof)	40 µg/m³	20 µg/m³	Jaargemiddelde
$PM_{2,5}$ (fijnstof)	25 µg/m³	10 µg/m³	Jaargemiddelde

WHO-advieswaarden voor NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$

In 2015 heeft de gemeente Utrecht een motie aangenomen waarin de gemeente zich als doel stelt om in de toekomst (2030) naast de wettelijke grenswaarden ook te voldoen aan de WHO advieswaarden uit 2005 voor fijnstof. Deze advieswaarden (WHO 2005) zijn strenger dan de wettelijke grenswaarden voor PM_{10} (20 µg/m³) en voor $PM_{2,5}$ (10 µg/m³). Deze motie is uitgewerkt in het Raadsbesluit '*Utrecht kiest voor gezonde lucht - luchtkwaliteitsbeleid en uitvoeringsprogramma*' van december 2020, waarin is vastgelegd om toe te werken naar de WHO-advieswaarden-2005, die expliciet zijn benoemd in de samenvatting bij het Raadsbesluit.

Op 22 september 2021 heeft de WHO overigens nieuwe advieswaarden voor fijnstof en stikstofdioxide opgesteld, die (beduidend) lager liggen dan de WHO-advieswaarden uit 2005. Ook neemt de gemeente Utrecht deel aan het Schone Lucht Akkoord, waarin rijksoverheid, provincies en gemeenten samenwerken aan maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit.

Conclusie
In paragraaf 5.9 is ingegaan op de luchtkwaliteit in het plangebied.

2.4.2.8.5 Utrecht: energiek middelpunt van 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 pro-actieve 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:

- 30% 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.

Conclusie
De nieuwe woningen en voorzieningen worden aardgasvrij gebouwd. Voor Merwedekanaalzone, is gekozen voor aansluiting op een collectief WKO systeem. De Merwedekanaalzone wil verder een hogere ambitie voor duurzame energie dan de wettelijke normen. Het wettelijk uitgangspunt voor nieuwbouw zijn momenteel de geldende BENG eisen. Groene stroom wordt zoveel mogelijk in het gebied zelf opgewekt met zonnepanelen op de daken. Daarbij moeten we rekening houden met beperkingen zoals installaties op de daken en schaduwwerking van hoogbouw. Bovendien krijgt een groot aantal daken (50 procent) een groene inrichting en spelen ze een rol in de wateropvang. Alles bij elkaar komt circa 3 hectare zonnepanelen op daken te liggen. Daarmee kan voor 75 procent in de energiebehoefte voor gebouwen worden voorzien. Voor de gehele Merwedekanaalzone is energieneutraal het uitgangspunt. Zie verder de paragraaf 5.17 Klimaat en duurzaamheid.

2.4.2.8.6 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 energie infrastructuur 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.

Conclusie
Merwede bestaat voor een groot deel uit woningbouw. Dat betekent dat uit de bodem veel meer warmte voor verwarming wordt betrokken dan koude voor koeling. Dit warmtetekort zal worden aangevuld met duurzame warmte die in voldoende mate aanwezig is in het oppervlaktewater van het Merwedekanaal.

Bijkomend voordeel is dat hierdoor het Merwedewater in de zomer afkoelt, wat gunstig is voor het microklimaat en de watercondities in het gebied en de omgeving. Met de inzet van het Merwedekanaal is dit het eerste grote project in de regio dat gebruik maakt van oppervlaktewater als duurzame warmtebron en daarmee een voorbeeld voor vergelijkbare opgaven. In combinatie met warmtewisselaars en warmtepompen in gebouwen heeft Merwede zo een eigen 'wijkwarmtenet' dat veel duurzamer is dan de stadswarmte van Utrecht.

2.4.2.9 Bodem, ondergrond en water

2.4.2.9.1 Nota Bodembeheerplan 2017-2027 'Grondig Werken 4' (2017)

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 is de vraag naar bouwgrond in Utrecht groot. Deze bouwgrond wordt momenteel van elders (vaak over lange afstand) 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.

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.

Ander gemeentelijk beleid bestaat uit:

- strengere onderzoekseisen bij bodemonderzoek en hergebruik van arseenhoudende veenlagen afkomstig van bodemlagen dieper dan 2 meter;
- een strengere eis met betrekking tot het volumepercentage bodemvreemd materiaal bij het toepassen van grond;
- regels voor het toepassen van grond met zichtbare asbestdeeltjes (dit is geen verplichting, maar een advies. De gemeente heeft hierin een voorbeeldfunctie en verplicht zichzelf wel) ;
- regels voor het toepassen van grond vanuit diepere bodemlagen;
- tijdelijke uitname van grond bij kabels- en leidingen cunetten (uitgravingen).
- Verminderde onderzoeksinspanning voor gebieden met een verhoogde kans op bestrijdingsmiddelen.

Landelijk beleid geldt voor alle andere gebieden en stoffen die niet onder het gebied specifiek beleid of ander gemeentelijk beleid vallen.

Conclusie
Met historisch onderzoek op basis van het bodeminformatiesysteem kan inzicht worden gekregen in de verontreinigingen op perceelniveau. Afhankelijk van de definitieve inrichtingsplannen (bijvoorbeeld diepte van ontgravingen) is het noodzakelijk om voorafgaand aan de bouw aanvullend bodemonderzoek conform de NEN 5740 te verrichten. In hoofdstuk 5 (paragraaf 5.10) is ingegaan op de situatie in het plangebied.

2.4.2.9.2 Plan Gemeentelijke Watertaken 2016-2019

Het Plan Gemeentelijke Watertaken beschrijft de invulling van de wettelijke gemeentelijke 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:

1. een veilige inzameling en transport van afvalwater, zonder risico's voor de volksgezondheid en het milieu;
2. het inzamelen en verwerken van hemelwater zonder dat er wateroverlast optreedt;
3. het voorkomen en verminderen van structurele grondwateroverlast;
4. het samen met de waterschappen realiseren van veilig, gezond en aantrekkelijk oppervlaktewater waarlangs het goed wonen, werken en recreëren is.

Hemelwater en oppervlaktewater
De openbare ruimte in Merwede kent een hoog percentage groen, waardoor water goed kan infiltreren in de bodem. Het groen creëert een microklimaat dat bijdraagt aan het temperen van de klimaateffecten.

Omwille van wateroverlast en droogte wordt regenwater bij extreme regenbuien vooral vastgehouden in plaats van zo snel mogelijk afgevoerd naar riool en/of oppervlaktewater. Dat geldt niet alleen voor de openbare ruimte, maar ook in binnentuinen en op daken. Vijftig procent van de daken worden groen, waarvan de helft als retentie- of polderdak. Dat is een combinatie van een waterbergend dak met een daktuin, met een royale aanplant.

Dat laatste is een belangrijk instrument tegen hittestress. De rijke beplanting biedt niet alleen schaduw maar zorgt ook voor verdampingskoeling. Daarnaast heeft zo'n beplanting een belangrijk psychologisch effect. Bewoners en bezoekers beleven het thermisch comfort als aangenamer en vinden de hitte draaglijker.

Conclusie
De gekozen maatregelen in het plangebied voor water sluiten goed aan op de gemeentelijke watertaken. In paragraaf 5.13 is verder op de waterhuishouding in het gebied ingegaan.

2.4.2.10 Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte en Handboek inrichting openbare ruimte

De gemeente wil dat de kwaliteit van de openbare ruimte mooi aansluit bij de omgeving. Voor de beleving van openbare ruimte is bepalend hoe mooi en hoe schoon de openbare ruimte is.

We willen de samenhang in het gebruik, de inrichting en het onderhoud van alle grote en kleine aanpassingen in de openbare ruimte zo veel mogelijk versterken. Bij uitvoeringswerkzaamheden streeft de gemeente naar zo min mogelijk overlast. Zo zorgen we dat gepland onderhoud meteen meegenomen wordt als een straat opengaat voor kabels en leidingen.

Als er een nieuw ontwerp voor een plein gemaakt wordt, worden de staat van de bomen en de vergroeningsmogelijkheden onderzocht. De gemeente heeft daarbij extra aandacht voor de grote en kleine ontmoetingsplekken in de stad, voor het groen, zoals parken en plantsoenen, en voor een inrichting die aantrekkelijk is voor wandelaars en fietsers.

De gemeente houdt zich bij het gebruik, de inrichting en het beheer aan de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte.

Daarbij zijn een aantal belangrijke principes leidend voor ruimtelijke kwaliteit:

- duurzaamheid
- klimaat
- toegankelijkheid
- gezonde leefomgeving
- ondergrond

De gemeente maakt gebruik van drie standaarden bij de inrichting en het waarbij

beheerkwaliteitsniveaus voor de openbare ruimte worden gehanteerd: 'Domstad', 'Domstad Bijzonder' en 'Utrechtse Allure'. De standaarden zijn afgestemd op het gebruik. De standaarden zijn tevinden in het Handboek Openbare Ruimte.

2.4.2.10.1 Plangebied

Bij de aanleg en het beheer van de openbare ruimte in de Merwedekanaalzone is kwaliteitsniveau 'Domstad' en het inrichtingsprincipe "groen, tenzij" uitgangspunt. Dit kwaliteitsniveau hanteren we in de drie deelgebieden van de Merwedekanaalzone. Dit betekent dat we bij de inrichting van het gebied gebruik maken van basis bestratingsmaterialen en dat er een beperkte keuze is in het te plaatsen type straatmeubilair. Maar het Handboek Openbare Ruimte kent nog geen basiskwaliteit Domstad, waar de openbare zo intensief gebruikt wordt en waar het `groen-tenzij' en groen met ecologische waarde van toepassing is. Dit vraagt om een nadere uitwerking in het Handboek Openbare Ruimte, waarin gebruik, inrichting en beheer in balans wordt gebracht.

De Europalaan Noord is in de hoofdstructuur benoemd als stedelijke verbindingsweg in de categorie 'overig'. De laan vormt de grens tussen de 'buitenstad', waarin de naoorlogse woon- en werkgebieden vallen, en de 'buitenstad verdichtingslocaties', waarin de deelgebieden 3 t/m 7 van de Merwedekanaalzone vallen.

Met de drie Utrechtse kwaliteiten versterken we de samenhang in gebruik, inrichting en beheer van de openbare ruimte. Bovendien standaardiseren we waar mogelijk de inrichting en het beheer. Deze indeling leidt tot een goede basiskwaliteit, een goed basisbeheer en schept duidelijkheid voor bewoners, gebruikers en professionals. De kwaliteitsniveaus zijn gekoppeld aan de hoofdstructuur van de openbare ruimte. De Europalaan Noord en de aangrenzende wijken zijn ingedeeld in kwaliteitsniveau 'Domstad'. Dit basisniveau is een standaard voor algemeen gebruik, inrichting en beheer.

2.4.2.10.2 Conclusie

Voor het Merwedepark (en voor enkele bijzondere plekken in de deelgebieden 4, 5 en 6) geldt kwaliteitsniveau 'Domstad Bijzonder'. Indien standaardoplossingen niet voldoen - bijvoorbeeld voor het behouden van cultuurhistorische kwaliteit, een (boven)stedelijke functie of bijzonder gebruik - mag inrichting en beheer hier afwijken van Domstad kwaliteit.

2.4.3 Gebiedsbeleid

2.4.3.1 Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 1 en MER

De omgevingsvisie Merwedekanaalzone is een uitwerking van het beleid op het niveau 'koers' en van het thematische beleid van de omgevingsvisie Utrecht. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) (de koers) is de Merwedekanaalzone aangewezen als een belangrijke nieuwbouwlocatie in de stad. Door het beter benutten van in de stad beschikbare ruimte voor ontwikkeling geeft Utrecht meer mensen de kans om in de stad te wonen. Op 8 februari 2018 heeft de gemeenteraad van Utrecht de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 1 (Ruimtelijke Agenda) vastgesteld. In de Ruimtelijke Agenda zijn de ambities voor de stedelijke ontwikkeling van de Merwedekanaalzone opgenomen. De omgevingsvisie biedt geen vastomlijnd stedenbouwkundig plan maar geeft het ruimtelijk-programmatisch kader voor verstedelijking. De visie geeft aan dat de Merwedekanaalzone een karaktervolle Utrechtse stadswijk voor alle typen huishoudens, bedrijven en andere organisaties en individuen die bewust kiezen om op een vernieuwende stedelijke manier te leven en waar kwaliteit van leven voorop staat. Het biedt een leefmilieu voor jong en oud met verschillende portemonnees. De Merwedekanaalzone zal ook van betekenis zijn voor de bestaande omliggende wijken, doordat er nieuwe voorzieningen en routes voor langzaam verkeer (fietsen en lopen) gerealiseerd zullen worden. Hierdoor draagt het gebied bij aan het verbinden van de stad en haar inwoners op grotere schaal.

In de omgevingsvisie worden de kaders en ambities voor de Merwedekanaalzone uitgewerkt aan de hand van thema's. In deze Omgevingsvisie benoemen we de kaderstellende punten en formuleren daarbij de uitwerkingsvragen:

- Gezonde leefomgeving
- Mobiliteit
- Water
- Natuur en groen
- Energie
- Bodem
- Materialen en Hergebruik
- Waarden

De Ruimtelijke Agenda benoemt ook onderzoeksvragen zoals het benoemen van de doelgroepen

voor de Merwedekanaalzone, het bepalen van het voorzieningenprogramma, het uitwerken van de wijze waarop de bruggen over het Merwedekanaal kunnen worden gerealiseerd, maar ook welke maximale verkeersproductie de deelgebieden mogen genereren om overbelasting van het netwerk te voorkomen en op welke momenten worden ingrepen in de netwerken nodig zijn om de nieuwe mobiliteit mogelijk te maken.

2.4.3.2 Omgevingsvisie deel 2 en Aanvullend MER

Op basis van de Omgevingsvisie deel 1 (Ruimtelijke Agenda) heeft de gemeenteraad de keuze voor ontwikkeling van de Merwedekanaalzone gemaakt en de daarbij geldende (basis)principes vastgesteld. Deel 2 (Uitwerking) - vastgesteld door de gemeenteraad op 7 oktober 2021 - geeft een verdere uitwerking op basis van de in deel 1 gestelde onderzoeksvragen. In deel 2 wordt de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone nog wat nadrukkelijker in de stedelijke context geplaatst, zowel programmatisch als ruimtelijk. De in de Omgevingsvisie deel 1 (Ruimtelijke Agenda) opgenomen ambities voor gezonde verstedelijking zijn in deel 2 verder uitgewerkt en vertaald in (bijgestelde) kaders (wat moéten we realiseren om de geformuleerde kerndoelen te halen) en voorbeelduitwerkingen (hoe kunnen we dit uitvoeren).

De Omgevingsvisie deel 2 laat zien welke kwaliteiten deze nieuwe stadswijk toevoegt aan de stad. Hier realiseren we de komende jaren een duurzaam, gezond en aantrekkelijk hoogstedelijk woon- en werkgebied, waar volop ruimte is voor lopen, verblijven, ontmoeten en fietsen. De Merwedekanaalzone is een relatief dichtbebouwde groene stadswijk met een grotendeels autovrije openbare ruimte.

De wijk is door een netwerk van korte en veilige loop- en fietsroutes en goed openbaar vervoer uitstekend met de omliggende wijken en de rest van de stad verbonden. De nabijheid van veel dagelijkse voorzieningen, de ligging nabij de binnenstad en de belangrijke knooppunten in het openbaar vervoer, het brede aanbod van deelmobiliteit, de goede verbindingen met de omgeving maakt dat het hier elke dag weer mogelijk is om te kiezen voor duurzame, gezonde mobiliteit: lopen, fietsen, het openbaar vervoer en, als dat handiger is, voor een deelauto.

De visie die in de Omgevingsvisie is vastgelegd en uitgewerkt geldt voor de (nog te ontwikkelen delen van) deelgebieden 4, 5 en 6 van de Merwedekanaalzone en streeft naar optimalisaties bij lopende projecten. Het plan voor deelgebied 5 van Merwedekanaalzone (Merwede) is de eerste binnenstedelijke ontwikkeling waar op het schaalniveau van een nieuwe stadswijk invulling kan worden gegeven aan onze ambities op het gebied van gezond stedelijk leven. Dat hierbij een integrale afweging moet worden gemaakt is duidelijk. De kennis die we hier opdoen, passen we toe in deelgebied 6 en in deelgebied 4. Deze Omgevingsvisie is ook het toetsingskader voor de stedenbouwkundige plannen die voor de Merwedekanaalzone worden opgesteld.

2.4.3.2.1 Kerndoelen

In de Omgevingsvisie deel 2 formuleren we negen kerndoelen voor de door ons voorgestelde aanpak. Om te kunnen beoordelen of we deze kerndoelen daadwerkelijk realiseren, monitoren we de komende jaren in lijn met het MER advies bij de Omgevingsvisie deel 1 de ontwikkelingen in het plangebied. Waar nodig sturen wij bij.

1. Raamwerk op stedelijk niveau

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

2. Duurzame mobiliteit, laag autogebruik

In de Omgevingsvisie geven wij aan waarom en op welke wijze we streven naar duurzame mobiliteit. Wij stimuleren lopen, fietsen of het gebruik van het openbaar vervoer. Omdat veel reizen van en naar de Merwedekanaalzone binnen 15 km blijven (heen of terug) is het gebruik van een (elektrische) fiets of het openbaar vervoer een goed alternatief voor de auto. Meer fietsen leidt tot een toename van het fietsverkeer in de stad. Het netwerk voor fietsers moet straks geschikt zijn om deze groei te verwerken. We geven aan hoe het mobiliteitsconcept in de Merwedekanaalzone is uitgewerkt. We laten zien hoe de mobiliteitshubs werken en welk aanbod aan (deel) mobiliteit hier beschikbaar is. We geven aan wat het kiezen voor duurzame mobiliteit betekent voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer in onze stad. We willen meer en betere verbindingen voor fietsers en voetgangers in onze stad, ook in Zuidwest. We geven aan wat nodig is om Kanaleneiland en Zuidwest beter met de rest van de stad te verbinden en waarom we het belangrijk vinden om voor fietsers en voetgangers nieuwe bruggen over het Merwedekanaal te bouwen. Doorgaand autoverkeer leiden we zoveel mogelijk via de Ring. Vanaf de knooppunten op de Ring rijdt het

bestemmingsverkeer via de meest optimale routes naar hun eindbestemming. We passen dynamisch verkeersmanagement toe om al het verkeer zo goed mogelijk te laten doorstromen. Waar nodig geven we in dit systeem het openbaar vervoer voorrang op het autoverkeer. We beperken de hoeveelheid auto's naar en van het gebied door een lage parkeernorm van gemiddeld 0,3 parkeerplaatsen per woning. Hierdoor wordt de verkeerssituatie op de Europalaan-Zuid en op de aansluiting op de A12 niet wezenlijk drukker.

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

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

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

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

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

8. Energieneutrale wijk
Utrecht wil een klimaatneutrale stad zijn, liefst zo snel mogelijk. Voor Merwedekanaalzone als nieuw gebied betekent dit dat bij voorkeur geen nieuwe CO2-emissies aan de stad worden toegevoegd. De voorziene hoge dichtheid maakt dit met de huidige stand van kennis en techniek nog moeilijk realiseerbaar. Wel kunnen we harde afspraken maken over het (in de Merwedekanaalzone) duurzaam voorzien in al het gebouwgebonden energiegebruik voor verwarmen, koelen en basisfuncties die elektriciteit vragen. Voor de verwarming van de gebouwen investeren we in een collectieve warmtevoorziening op lage temperatuur voor alle gebruikers in het gebied. Verschillende duurzame warmtebronnen kunnen straks aan dit warmtenetwerk worden gekoppeld, zoals warmte-koudeopslag (WKO) en thermische energie uit oppervlaktewater (TEO). Voor het volledig klimaatneutraal maken van het gebied onderzoeken we in het Merwede Lab hoe PV op gevels en daken kan worden geoptimaliseerd en worden afspraken verkend hoe duurzaam opgewekte stroom in de nabije omgeving kan worden gekoppeld aan het gebruik in de Merwedekanaalzone. Utrecht wil in 2050 een circulaire stad zijn. Een hernieuwbare stad, waarin we grondstoffen en materialen optimaal (her)gebruiken. We dagen onszelf, corporaties en marktpartijen uit om invulling te geven

aan deze ambitie. Waar mogelijk zetten met de Merwedekanaalzone stappen in deze richting.

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

Bij vaststelling van de Omgevingsvisie deel 2 (en het Stedenbouwkundig Plan Merwede) is een aantal amendementen en moties ingediend en aangenomen/overgenomen. Een van de amendementen betreft het vervallen van de brug ter hoogte van deelgebied 4 van de Merwedekanaalzone. De gereserveerde gelden voor deze Heycopbrug worden ingezet voor verbeteren mobiliteit in Rivierenwijk en Dichterswijk. Ook heeft het college het op zich genomen om de mogelijkheden voor extra sportvelden in de omliggende buurten van de Merwedekanaalzone te onderzoeken. De gemeenteraad heeft ook aangegeven de "beoogde" 20% voor ouderen benoemd in de Omgevingsvisie ook onderdeel te maken van de afspraken (samenwerkingsovereenkomst) en daarbij concrete voorstellen op te nemen voor aandachtspunten als de nabijheid van voorzieningen en gelegenheid tot ontmoeting/interactie met andere bewoners. Daarbij wordt jaarlijks gerapporteerd over de ontwikkeling van de levensloopbestendige woningen en wordt de bevolkingsopbouw gevolgd zodat hierop kan worden bijgestuurd indien nodig.

2.4.3.2.2 Monitoring
We willen leren van (en sturen op) de innovatieve oplossingen die we in de Merwedekanaalzone introduceren, zowel binnen de deelgebieden zelf als in de doorwerking daarvan naar de rest van onze stad. De gebiedsontwikkeling is gericht op het stimuleren van lopen, fietsen, het gebruik van het OV en op deelmobiliteit. We verwachten dat het nieuwe mobiliteitsconcept gaat functioneren zoals beoogd. Dit willen we monitoren, zowel in de Merwedekanaalzone als in de directe omgeving. Door monitoring op kerndoelen, de uitvoering en de effecten houden we grip op de realisatie van de beoogde gezonde en duurzame stadswijk. Voor de wijze van monitoren is een Plan van Aanpak opgesteld, deze is als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen.

2.4.3.2.3 Leefbaarheidseffectrapportage
In samenspraak met bewoners uit de wijken Rivierenwijk en Transwijk is een Leefbaarheidseffectrapportage (LER) opgezet. Met de indicatoren van de Leefbaarheidsmonitor kan het effect van de ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone op de leefbaarheid in de omliggende buurten worden gevolgd. In 2019 is een nulmeting uitgevoerd.

2.4.3.3 Stedenbouwkundig Plan Merwede
Het Stedenbouwkundig Plan Merwede (oktober 2021) toont voor Merwede (deelgebied 5) hoe concreet invulling wordt gegeven aan de Omgevingsvisie. Daarbij is gezocht naar het best mogelijk evenwicht tussen de beleidsdoelstellingen uit de Omgevingsvisie, de kansen die de locatie zelf biedt en het perspectief op transformatie van het bestaande bedrijventerrein. Het Stedenbouwkundig Plan beschrijft hoe Merwede zal gaan functioneren, ruimtelijk, programmatisch en sociaal, en hoe het zal presteren op gebieden als mobiliteit, groen, duurzaamheid en circulariteit. In het Stedenbouwkundig Plan Merwede zijn de intenties en doelstellingen uit de Omgevingsvisie integraal afgewogen en concreet gemaakt voor Merwede; ze zijn gelijktijdig tot stand gekomen. Het Stedenbouwkundig Plan Merwede en voorliggend bestemmingsplan vormen een invulling van de kaders uit de Omgevingsvisie, waarbij op een aantal specifieke punten in het Stedenbouwkundig Plan Merwede gemotiveerd wordt afgeweken van de Omgevingsvisie. Onderdeel van het Stedenbouwkundig Plan Merwede is het Beeldkwaliteitsplan Merwede.

De gewenste flexibele en robuuste ontwikkeling bereiken we door te kiezen voor een gefaseerde ontwikkeling, waarbij we inzetten op enkele zelfstandige en tegelijkertijd samenhangende clusters, die als buurten binnen een deelgebied op zichzelf kunnen functioneren. Dagelijkse en stedelijke voorzieningen (inkopen, onderwijs, ontsluiting) voor de bewoners moeten binnen het cluster of in de directe omgeving daarvan op loop- (en fiets) afstand aanwezig zijn. Elk cluster moet dan ook nadrukkelijk in verbinding staan met zijn omgeving. Zelfstandig, maar niet geïsoleerd van de rest van de stad. Het Stedenbouwkundig Plan is in Hoofdstuk 4 verder toegelicht. Het bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1 ziet op de eerste fase van de ontwikkeling van dit deelgebied.

De gemeenteraad heeft bij de vaststelling van het SP op 7 oktober 2021 bepaald dat ruim voor de ter inzagelegging van een bestemmingsplan dat ziet op fase 2 van de ontwikkeling van Merwede (deelgebied 5) een notitie met uitgangspunten voor het betreffende bestemmingsplan wordt voorgelegd aan de raad. Voor zover dit gaat over de 2e fase deelgebied 5 bouwt deze voort op de uitgangspunten en de afspraken uit de SOK en het stedenbouwkundigplan, waarbij wordt afgewogen of aanpassing aan de tijd van dat moment wenselijk is. Hierbij wordt onder andere ingegaan op:

- De voortgang van de mobiliteitsontwikkeling en vraag in de Merwedekanaalzone;
- De voortgang van in de planvorming en realisatie van de bovenwijkse voorzieningen;
- De stand van zaken ten aanzien van de leefbaarheid in de Merwedekanaalzone en de omliggende wijken;
- De leefbaarheid in de Merwedekanaalzone en mogelijke knelpunten die in de praktijk blijken;
- De in de sok en het SP opgenomen programma af te wegen ten opzichte van op dat moment maatschappelijke vragen;
- De financiële consequenties.

2.4.3.4 Functioneel inrichtingsplan openbare ruimte Merwedekanaalzone

Merwede ligt tussen twee stedelijke groenstructuren: park Transwijk en het te ontwikkelen Merwedepark, als onderdeel van het Rondje Stadseiland. Beide parken zijn fijne plekken om te ontspannen, te wandelen en te sporten. Met de ontwikkeling van nieuwe groenstructuren in Merwede, via de diagonaal en de twee oost-westverbindingen worden deze parken met elkaar verbonden. Omdat een groot deel van de openbare ruimte in Merwede autovrij is, kunnen ook de straten en pleinen volgens het principe 'groen tenzij' ingericht worden. Samen met groene binnenterreinen en daken van gebouwen ontstaat een robuust groen ecologisch raamwerk, waar ruimte is voor plant en dier. Een compacte stadswijk, waar een groene setting zorgt voor een zekere intimiteit en verrassing waarbij het groen ontspanning en gezondheid van de bewoners bevordert.

Het inrichtingsplan doet nog geen uitspraken over de keuze voor inrichtingselementen, bestratingsmaterialen en de kosten van het beheer van de openbare ruimte. Dit is onderdeel van de volgende planfase. De hoge dichtheid en de keuze voor een autoluw gebied in plannen voor de wijk Merwede levert een aanzienlijk intensiever en ander gebruik van de openbare ruimte dan in andere wijken van Utrecht. In de volgende planfase wordt onderzocht in hoeverre de inrichting en het beheer van de openbare ruimte past binnen de standaard inrichtingsvoorschriften en het basisonderhoud dat ten grondslag liggen aan de kwaliteitsniveaus Domstad. Het door het college van Burgemeester en wethouders vastgestelde inrichtingsplan komt verder in hoofdstuk 4 aan de orde, en is als bijlage bij de toelichting opgenomen.

2.4.3.5 IPvE Europalaan Noord

Een onderdeel van de mobiliteitsmaatregelen voor de stad en voor Merwede is de herinrichting van de Europalaan Noord. Hiertoe is een Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp opgesteld en door het college vastgesteld (juli 2021).

De herontwikkeling van de Merwedekanaalzone is alleen mogelijk met een ambitieuze en innovatieve mobiliteitsstrategie, beschreven in de rapportage “Mobiliteit Merwedekanaalzone” (bijlage bij de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone). Het doel van deze strategie is het realiseren van de toename van duurzaam en gezonde vormen van mobiliteit (lopen, fiets en openbaar vervoer) en een goede bereikbaarheid van het gebied en de omgeving (Utrecht zuidwest en de stedelijke regio Utrecht). Noodzaak voor een succesvol functioneren van de Merwedekanaalzone is de herinrichting van Europalaan Noord. Ook voor de schaalsprong van het openbaar vervoer naar het toekomstig verkeersnetwerk is herinrichting van deze laan nodig. Uitgangspunt is om de Europalaan Noord heringericht te hebben voor de eerste woningen in het gebied Merwede worden opgeleverd.

Het resultaat van de herinrichting is een Europalaan Noord met een goede ruimtelijke inpassing van een vrij liggende openbaar vervoerbaan, rijbanen voor gemotoriseerd verkeer en aan weerszijden fiets- en voetpaden. Een toekomstige vergroting van de capaciteit door een schaalsprong in het OV is inpasbaar (vertramming conform TPvE-HOV, 17 september 2007). De Europalaan Noord sluit goed aan op de Wilhelminalaan, het Anne Frankplein en het Europaplein. Een goede oversteekbaarheid voor langzaam verkeer, ruimte voor verblijf, groen en bomen zijn onderdeel van het programma.

De herinrichting van de Europalaan Noord heeft een meerledig doel, waarbij onderscheid gemaakt wordt tussen (sub)doelen op gebiedsniveau en netwerkniveau.

De Europalaan Noord heeft naast de verkeersfunctie als doorgaande verbinding, trottoirs en fietspaden van voldoende breedte en is voor voetgangers en fietsers goed oversteekbaar. De Europalaan Noord is een van de stedelijke verbindingswegen en heeft ook een belangrijke functie als bestemming en verblijfsgebied. Met de komst van de nieuwe stadswijk Merwede krijgt de Europalaan Noord een meer stedelijk karakter. De bebouwing staat grotendeels in één lijn, wisselt in hoogte, bestaat uit verschillende panden met een verscheidenheid aan functies in de plint. Er is ruimte voor een goede overgang in de vorm van een uitstalzone op de stoep.

De Europalaan Noord is een stedelijke verbindingsweg en functioneert als schakel tussen centrumgebieden en de verdeelring. Voor stedelijke verbindingswegen wordt, los van de verkeerkundige functie, ruimtelijk onderscheid gemaakt tussen de verdeelring (boulevard) en de radiale verbindingswegen (avenue). De Europalaan Noord is in deze indeling een radiale verbindingsweg en wordt ingericht volgens de ruimtelijke principes van een avenue met een smalle, groene middenberm en brede, groene zijbermen met daarin dubbele bomenrijen. Vrij liggende voet-

en fietspaden zijn telkens gescheiden door groen. Op een drietal plekken, in het verlengde van de oost-westverbindingen, kunnen voetgangers en fietsers de Europalaan Noord oversteken.

2.4.3.5.1 Conclusie

De Europalaan Noord maakt onderdeel uit van het plangebied van het bestemmingsplan voor deelgebied 5 en maakt daarmee het gewenste nieuwe profiel mogelijk. Aansluitingen van het plangebied Merwede op de aangepaste Europalaan zijn uitgewerkt in het FO IP Merwede. Het bestemmingsplan is de juridisch planologische vertaling van de eerste fase van het SP Merwede.

2.5 Conclusie beleidskaders

De conclusie van Hoofdstuk 2 is dat de ontwikkeling past binnen de beleidskaders op rijks-provinciaal- en gemeentelijk niveau.

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie

3.1 Inleiding

Merwede is anno 2021 een extensief en enigszins gedateerd bedrijventerrein. Het terrein is deels gesloopt, en deels in gebruik met ook tijdelijke functies. Tegelijk ligt Merwede zeer centraal in de stad Utrecht en heeft het de potentie een prachtig nieuw stuk stad te worden, met gedeeltelijk behoud van het unieke industriële karakter, werkgelegenheid en recent opgebloeide creatieve en maatschappelijke initiatieven.

3.2 Beschrijving van het plangebied

3.2.1 Historische ontwikkeling

Merwede is al lang in ontwikkeling en mensen hebben het gebied al op verschillende manieren gebruikt. De noordgrens van het Romeinse Rijk (De Limes) liep hier samen met een transportroute die ongeveer ter hoogte van de gebouwen Pax, Max en Lux dwars door het landschap is aangelegd. Vanaf de 12e en 13e eeuw is het gebied intensiever gebruikt door langgerekte kavels voor hoveniers. Tussen 1884 en 1892 veranderde dit door de aanleg van het Merwedekanaal, wederom dwars door het landschap. Na de aanleg van het kanaal en het spoor volgde verdere intensivering. De komst van industrie veranderde het landschap en de functies volledig. Ondertussen groeide de stad Utrecht als het ware om Merwede heen. Eerst Rivierenwijk aan de oostkant en later de woonwijk Transwijk, het park Transwijk en Kanaleneiland. De functies wonen, groen en bedrijven werden destijds bewust niet met elkaar gemengd. Hierdoor ontwikkelde Merwede zich uitsluitend als een terrein gericht op bedrijven. Eerst als industrieterrein en erna als het bedrijventerrein.

Begin van deze eeuw is men begonnen daar verandering in te brengen door het toevoegen van Pax, Max en Lux. Deze ontwikkeling zijn gericht op woningbouw maar missen de aansluiting met de rest van het gebied.

Vanaf 1957 is de wijk Kanaleneiland gebouwd. Het stedenbouwkundig plan ging uit van het in die jaren ontwikkelde principe van licht, lucht en ruimte. Het plan past in de naoorlogse stedenbouwkundige visie met een scheiding van wonen, werken en recreëren. Centraal in de wijk wordt, als buffer tussen het nieuwe woongebied Kanaleneiland en de fabrieksstrook langs het Merwedekanaal, het dan grootste (naoorlogse) stadspark van Utrecht aangelegd: Park Transwijk.

De Europalaan Noord grenst aan de westzijde voor een belangrijk deel aan Park Transwijk en aan de oostzijde aan de fabrieksstrook die later transformeert naar bedrijventerrein langs het Merwedekanaal. De Europalaan Noord is onderdeel van de identiteitsbepalende infrastructuur van Kanaleneiland. Deze wegen zijn onderdeel van het stedenbouwkundige plan. Karakteristiek is het samenhangend stelsel van wegen en rotondes met een ruim en nadrukkelijk groen profiel. De wegen zijn ontworpen met een groene middenberm en met vrij liggende voet- en fietspaden, telkens gescheiden door groen.

In 2020 is de busbaan Transwijk opgeleverd. Met de aanleg van deze vrij liggende busbaan door Kanaleneiland en Transwijk zijn 2 van de 3 rotondes op het stadseiland verdwenen.

De Gemeente Utrecht heeft centraal in de Merwedekanaalzone een strategische grondpositie. In april 2004 besloot de Gemeente Utrecht tot aankoop van het OPG- terrein en alle gebouwen voor de toekomstige gewenste transformatie van de Merwedekanaalzone naar een hoogwaardiger stedelijke ontwikkeling.

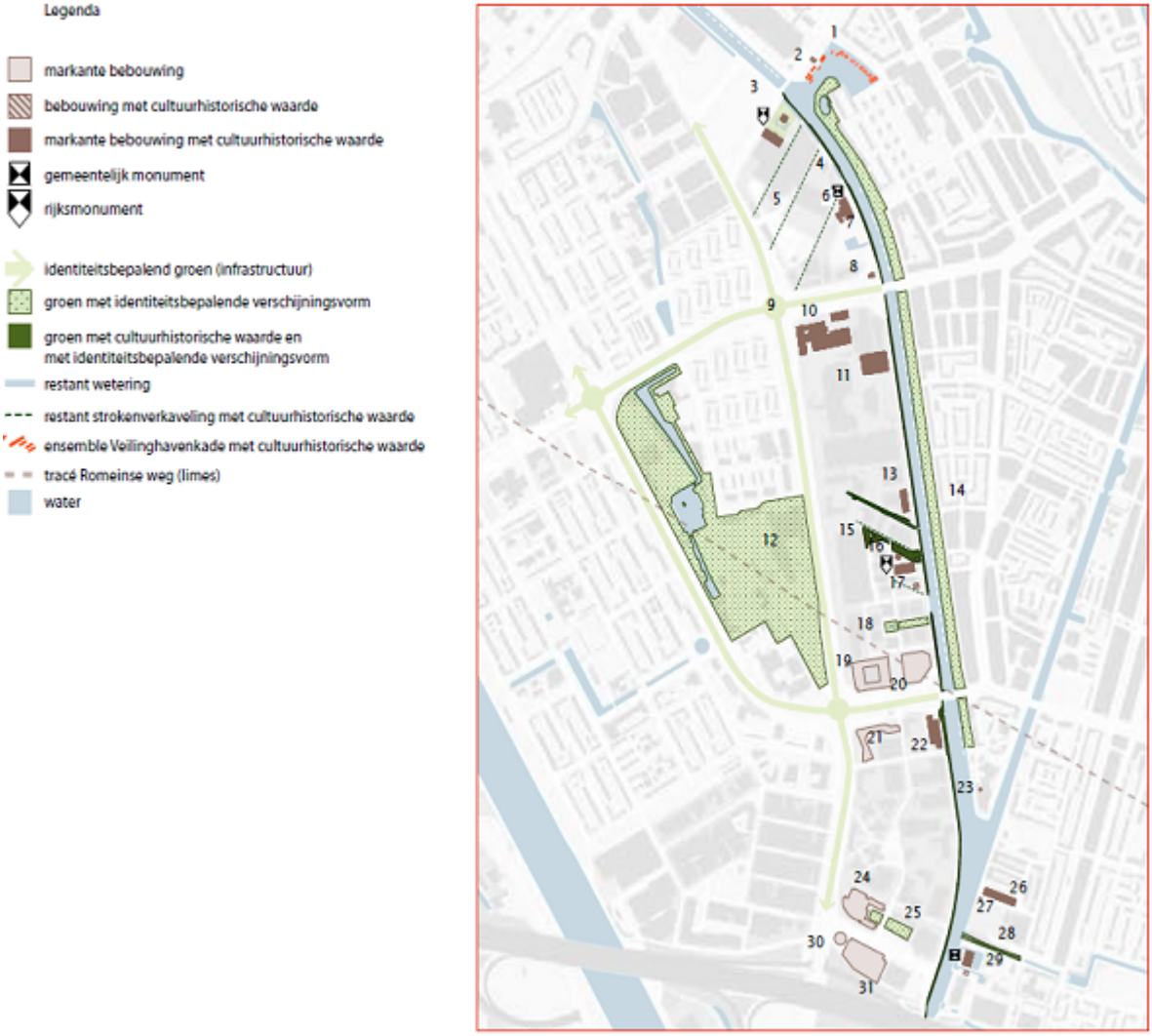
3.2.2 Structuurbepalende elementen

In het plangebied is een aantal kenmerkende structuren aanwezig die hieronder beschreven worden. In de loop van de tijd heeft de Merwedekanaalzone steeds een ander aanzien gekregen. Tussen 1880 en 1892 is het Merwedekanaal aangelegd als onderdeel van de scheepvaartverbinding voor de opkomende industrie en handel tussen Amsterdam, Utrecht, de grote rivieren en verder naar Duitsland. Sinds de ingebruikname van het Merwedekanaal heeft het gebied een overwegend industrieel karakter gehad.

Langs het Merwedekanaal staan (cultuurhistorisch) waardevolle gebouwen zoals de Hulpwarmtecentrale, Villa Jongerius, Mobach en het fietsdepot. Ook zijn nog enkele restanten van de Vleutense Wetering te zien. Deze gebouwen en erfgoed zijn belangrijk voor de oriëntatie, beleving en herkenbaarheid van het Merwedepark. Ze staan vaak op dynamische plekken, zoals kruispunten van langzaam verkeersroutes en zijn goed bereikbaar, zowel vanuit de stad als vanuit de

aanliggende buurten.

De Vleutense Wetering en bijbehorende kunstwerken (zoals bruggen, sluizen, dienstwoningen en bolders) worden waar mogelijk ingepast op de plekken waar deze zichtbaar zijn en toegevoegde waarde hebben. Op plekken waar de Vleutense Wetering niet meer zichtbaar is, zijn verwijzingen naar het cultuurhistorisch verleden denkbaar.



Bestaande structuren en gebouwen in en om het plangebied
(nummers verwijzen naar paragraaf 3.1.1. van de Omgevingsvisie, deel 2)

3.2.2.1 Europalaan

In de jaren '60 van de 20e eeuw breidde de stad zich zuidelijk uit, werden grootschalige ontsluitingswegen zoals de Europalaan aangelegd en werd het Amsterdam-Rijnkanaal gegraven. Hierdoor werd het gebied interessant voor grootschalige bedrijven. Weer later vestigden zich er ook kantoren en grootschalige detailhandel. De drukke verkeersas Europalaan – Overste Den Oudenlaan en aan de andere zijde het Merwedekanaal dragen bij aan het geïsoleerde karakter van de zone ten opzichte van de (woon)omgeving. De Merwedekanaalzone wordt op meerdere plaatsen doorsneden door grootschalige infrastructuur zoals de Dr. M.A. Tellegenweg, Koningin Wilhelminalaan en de Beneluxlaan. Aan de zuidzijde wordt het gebied begrensd door de A12.

De Europalaan Noord is onderdeel van de lange lijn met de Overste Den Oudenlaan die loopt van de Weg der Verenigde Naties, onder de A12 door tot aan de Jutfasebrug over het Amsterdam-Rijnkanaal. De lijn loopt van buiten de stad in, heeft in verschillende gebieden een andere verkeerskundige functie en de ruimtelijke opzet is daardoor gefragmenteerd.

Er is op verschillende plekken geen of onvoldoende ruimte voor voetgangers en fietsers. De stoep is smal, op delen ontbreekt een fietspad. Mogelijkheden om over te steken zijn voor fietsers en voetgangers beperkt of onveilig door gebrek aan opstelruimte. Ook sociale veiligheid is een aandachtspunt. Bijvoorbeeld door het dichtgroeien van de bosstrook en plaatsing van het hek om

Park Transwijk is dit deel in de loop van de tijd een achterkant geworden.

De kwaliteit van de Europalaan Noord bestaat op dit moment uit het nog grotendeels aanwezige groene laankarakter dat wordt gevormd door de brede groene bermen met bomen. Een deel van de bomen die bij de aanleg zijn geplant, is nu van grote waarde door de omvang, het groene beeld dat zij leveren en de bijdrage aan ecologie en klimaat.





Historie Europalaan Noord

3.2.2.2 Kavelstructuur

De industriële bebouwing volgt de nog middeleeuwse kavelstructuur en is tegelijkertijd functioneel georiënteerd op het kanaal. Het achterland blijft vooral in gebruik als weide- en tuindersgebied. In de jaren vijftig van de twintigste eeuw met de bouw van Kanaleneiland wordt het gebied opgespoten en volgens een orthogonaal stedenbouwkundig plan ingevuld.

De strook langs het Merwedekanaal wordt geïntegreerd als bedrijventerrein waar nieuwe bedrijven zich vestigen. Op plekken waar bestaande bedrijven nog aanwezig zijn vindt geen ophoging plaats en blijft de oude verkavelingsstructuur gehandhaafd. Vanaf de jaren zeventig/ tachtig maken steeds meer bedrijven plaats voor kantoren, met name in het gebied tussen de Beneluxlaan en de A12 en ten noorden van de Koningin Wilhelminalaan.

Van alle tijdlagen zijn sporen in het gebied tot op vandaag aanwezig. Die rijke gelaagdheid is een belangrijke karakteristiek. Er is namelijk niet één exclusieve tijdlaag die het gebied domineert, maar er ligt een dwarsdoorsnede van ruim tweeduizend jaar ruimtelijke ontwikkeling van de stad.

3.2.2.3 Park Transwijk

Park Transwijk is tussen 1956 en 1964 aangelegd, gelijktijdig met de bouw van de wijk Kanaleneiland. Het park is oorspronkelijk ontworpen in de stijl van de Nieuwe Zakelijkheid. Dat houdt in dat gebruik is gemaakt van lange en duidelijke zichtlijnen. Hierdoor ontstond een gevoel van openheid en ruimte. Een uitgekiende compositie van beplanting, water en beplanting zorgde voor een verweving van het park met de omliggende bebouwing.

Park Transwijk is een van de grootste stadsparken van Utrecht. Het is ruim van opzet en een voor Nederland zeldzaam voorbeeld van groot stadspark in Functionele landschapsstijl. Met de komst van Leidsche Rijn heeft het park steeds meer een centrale plek in de stad gekregen.

3.3 Beschrijving van de bestaande functies in het plangebied

De Merwedekanaalzone wordt op dit moment al voor allerlei activiteiten gebruikt. Het kanaal wordt gebruikt om te recreëren en om te wonen (woonboten). Het gebied tussen de Europalaan en de Kanaalweg kende tot voor kort vooral een werkfunctie. In het zuidelijk deel van het plangebied zijn de afgelopen jaren diverse stedelijke woonblokken ontwikkeld. Vooral in het noorden bevinden zich nieuwere creatieve bedrijven. Hierna worden de verschillende functies nader omschreven.

3.3.1 Recreatieve functie van het Merwedekanaal

Het Merwedekanaal is een openbaar toegankelijk vaarwater en biedt ruimte aan zowel bestaande als nieuwe vormen van gebruik. Bestaand is onder andere roeien, vissen, woonboten en de historische schepen in de Veilinghaven en het gebruik van het kanaal door de zeeverkenners. Nieuwe vormen zijn zwemmen, stand up paddling (suppen), sloepen en de (toenemende) pleziervaart.

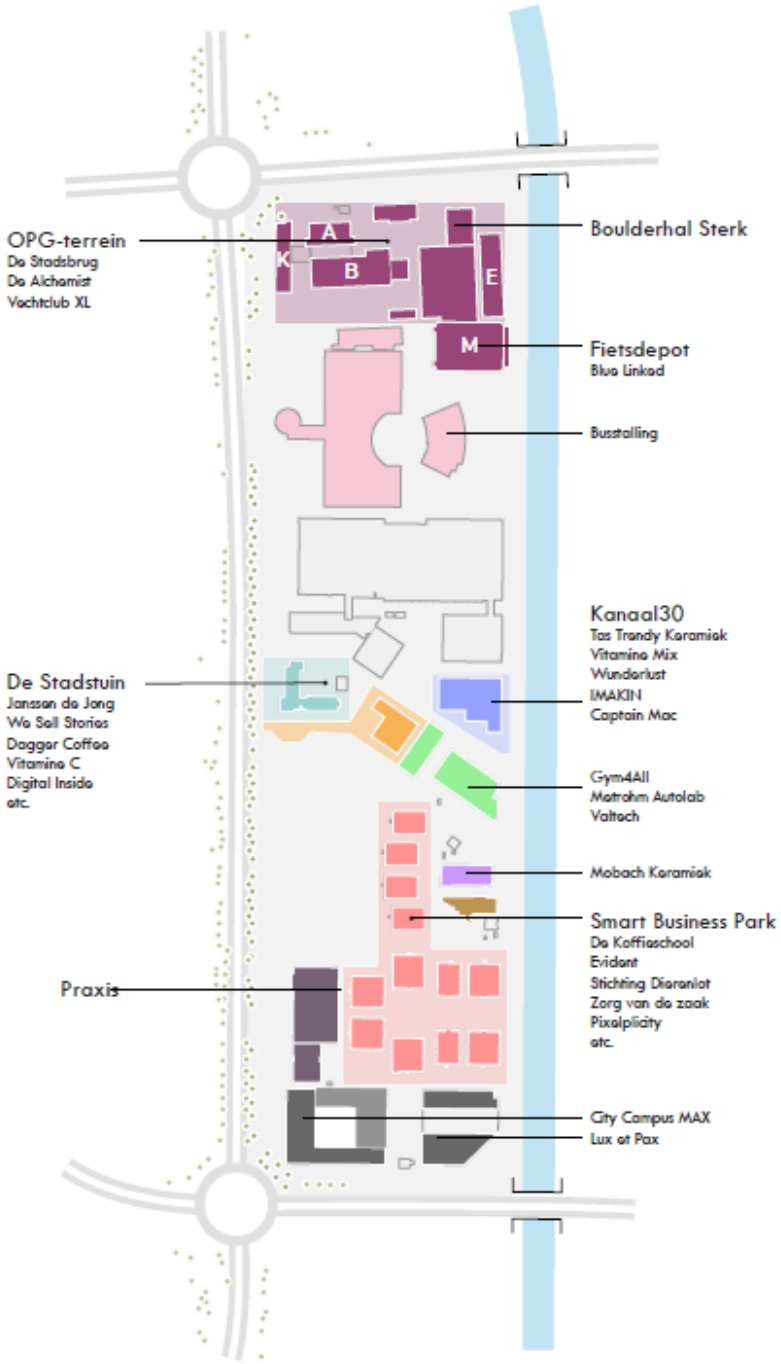
Inzet is om het meervoudig gebruik van het kanaal te houden. Het Merwedekanaal is geen exclusief domein voor één groep gebruikers. Wel moet er worden voorkomen dat het Merwedekanaal sluipenderwijs ongeschikt wordt als trainingswater voor het roeien. Naar aanleiding van een door de gemeente georganiseerde bijeenkomst is een periodiek gebruikersoverleg opgezet waarmee de samenwerking tussen de verschillende gebruikers van het kanaal is georganiseerd. Bij uitwerking van de plannen voor bijvoorbeeld nieuwe bruggen worden alle belangen van deze gebruikers meegenomen. Door heldere afspraken met belanghebbenden te maken over zonering in tijd en ruimte wordt zoveel mogelijk ingezet op meervoudig gebruik van het Merwedekanaal, zie ook het door de gemeenteraad aangenomen amendement 2021-A130 van 7 oktober 2021.

3.3.2 Wonen

Op dit moment wordt er op een aantal plekken in en direct aansluitend op het gebied ook gewoond. Vanuit de jaren 30 van de vorige eeuw zijn er enkele (voormalige bedrijfs) woningen langs de Kanaalweg. In de afgelopen jaren zijn ten zuiden van het plangebied Merwede de stedelijke appartementencomplexen Max, Pax en Lux gebouwd. Tenslotte wordt er op het kanaal ook gewoond in woonschepen.

3.3.3 Bedrijvigheid en maatschappelijk - culturele functies

In het plangebied zijn uiteenlopende functies gevestigd. Aan de noordzijde ligt het OPG-terrein waar creatieve bedrijvigheid gehuisvest is. Verder zijn onder andere een bedrijfsverzamelgebouw, en leisurevoorzieningen. Ten zuiden daarvan ligt de busremise. Ter hoogte van de remise ligt aan de Europalaan een tankstation met LPG en een onbemand benzineverkooppunt. Aan de Europalaan staat nog een kantoorgebouw, dat tijdelijk wordt verhuurd aan de Stadstuin. Ook het voormalige distributiecentrum van de V&D was aan de Europalaan gevestigd. Deze opstallen zijn reeds gesloopt. Wel is hier nog een Praxis aanwezig. Ook is hier het bedrijf All safe gevestigd. Aan de kanaalzijde liggen onder andere de nutsvoorziening van Stedin, het Smart Business park, een bedrijfsverzamelgebouw en het monumentale pottenbakkersbedrijf Mobach. Het netto oppervlak plangebied is circa 27 hectare.



Globaal overzicht van bestaande functies in het gebied

In het gebied zitten nu enkele grootschalige bedrijfsmatige functies of functies die beperkingen (voor wonen) met zich meebrengen vanuit mobiliteit of milieu. Voor deze functies is geen ruimte voor inpassing. In het gebied bevinden zich ook kleinschalige creatieve en bijzondere functies die wel goed in de toekomstige gezonde en levendige stadswijk passen. Het gaat hierbij vooral om bedrijfjes die gedurende de kredietcrisis zijn opgebloeid in leegstaande oude gebouwen waar tijdelijk zeer goedkope ruimte beschikbaar waren. Deze bedrijfjes hebben in de loop der tijd een prominente plek in de stad weten te verwerven. De Merwedekanaalzone is er mede door op de kaart gezet en deze functies passen goed bij de beoogde levendigheid in het gebied. Sterker, veel initiatiefnemers en gebruikers behoren tot de doelgroepen van de Merwedekanaalzone. In Merwede (deelgebied 5) gaat het op de gemeentegrond al om circa 200 creatieve ondernemers en ongeveer 10.000 m ². Naast creatieve bedrijven gaat het om initiatieven die mensen helpen op de arbeidsmarkt of om meer te bewegen. Maar ook de boulderhal en de skatehal, die in een grote behoefte voorzien op indoor gebied. Creatieve bedrijven en bijzondere functies in het gebied dragen bij aan de identiteit, ervaring en beleving in het gebied. De Merwedekanaalzone wordt nog

interessanter om te wonen en krijgt een stedelijke uitstraling.

Na het vertrek van de OPG zijn de kantoorgebouwen, loodsen en hallen tijdelijk verhuurd, in afwachting van de ontwikkeling van Merwede. De meest bekende huurders zijn de Vechtclub XL, de Alchemist en Boulderhal Sterk die een meerwaarde hebben voor de stad en vele bezoekers trekken naar het gebied. Ook de organisaties Skatepark Utrecht, Circus Diedom, Ididslowfashion, Blue linked en de Stadsbrug zijn bekende functies die passen bij de transformatie naar een levendige en gezonde stadswijk voor iedereen. Deze organisaties kunnen een belangrijke rol spelen bij de ontwikkeling van Merwede. Sterker, ze bieden een meerwaarde en dragen bij aan de gewenste identiteit en levendigheid. Zowel in de bestaande gebouwen op het OPG-terrein als op andere plekken in Merwede passen dit soort functies.

3.3.3.1 Motie behoud waardevolle initiatieven in de Merwedekanaalzone

De gemeenteraad heeft bovenstaande inzet bij de vaststelling van de omgevingsvisie bekrachtigd met de motie 2018/12 "behoud waardevolle initiatieven in de Merwedekanaalzone" welke door het college is overgenomen met het doel waardevolle creatieve, sociale en sportieve initiatieven te behouden in dit gebied. Bij de vaststelling heeft het college ook motie 2018/14 overgenomen met het doel om voor deze en andere nieuwe kleine bedrijven (waaronder start ups, scale ups, creatieve en maatschappelijke ondernemers) betaalbaar aanbod van goedkope bedrijfsruimte te hebben in de toekomstige Merwedekanaalzone.

3.3.4 Raamwerk

Het raamwerk is de hoofdstructuur van de openbare ruimte in de Merwedekanaalzone en zorgt voor inbedding van de herontwikkeling van deze nieuwe stadswijk in het bestaand stedelijk gebied. Het raamwerk is vastgelegd in de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en gebaseerd op de genoemde structurerende elementen en biedt ruimte voor ontmoeting en zorgt voor verbinding.

3.3.4.1 Raamwerk

- Cultuurhistorische gebouwen en structuren
- Merwedepark en -plantsoen
- Merwedekanaal
- Rondje Stadseiland
- Ecologische verbindingen
- Stedelijk netwerk langzaam verkeer
- Concentratiepunten voorzieningen
- Europalaan en andere stedelijke verbindingswegen

3.3.4.2 Groene omgeving

- Vergroenen omgeving
- Park Transwijk
- Rondje Transwijk
- Groen netwerk

Voor een verdere beschrijving wordt verwezen naar de Omgevingsvisie, deel 2. In de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone (deel 2) worden de bredere kaders geschetst waarbinnen deelgebied 5 van de Merwedekanaalzone tot ontwikkeling wordt gebracht.

De Omgevingsvisie plaatst de Merwedekanaalzone in de ruimere context van de stad en omliggende wijken en binnen een langere tijdshorizon. De gemeente Utrecht geeft hiermee richting aan welke kant ze met dit deel van de stad op wil; het Stedenbouwkundig Plan Merwede toont voor Merwede (deelgebied 5) hoe hieraan concreet invulling wordt gegeven. Daarbij is gezocht naar het best mogelijk evenwicht tussen de beleidsdoelstellingen uit de Omgevingsvisie, de kansen die de locatie zelf biedt en het perspectief op transformatie van het bestaande bedrijventerrein.

3.4 Conclusie

Merwede heeft op dit moment al een eigen karakter met de diverse bedrijvigheid in het gebied. Een deel van deze bedrijvigheid is te vinden op het OPG-terrein en de rest is verspreid over het terrein. Een deel van deze bedrijvigheid sluit niet goed aan op de ambities van Merwede, omdat hun logistiek en bedrijfsmodel niet aansluiten op het toekomstig woonprogramma en mobiliteitsregime in Merwede.

Een aantal huidige bedrijfsfuncties sluit juist zeer goed aan bij de ambities. De Stadstuin en Kanaal 30 zijn functies die goed passen in Merwede en ook op het Smart Business Park zijn programma's gehuisvest die wat functie betreft passen in Merwede. Door ruim 100.000 m^2 bvo voor voorzieningen op te nemen in het Stedenbouwkundig Plan en dit bestemmingsplan blijft de bedrijvigheid, leisure en andere voorzieningen in de nieuwe gemengde stadswijk behouden.

De structurerende elementen zoals het Merwedekanaal, de Europalaan en historische lijnen vormen de belangrijke ingrediënten voor het raamwerk voor de ontwikkeling van Merwede.

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

4.1 Projectbeschrijving

4.1.1 Inleiding en leidende principes

Parallel aan het opstellen van de Omgevingsvisie, deel 2, hebben de eigenaren van Merwede een Stedenbouwkundig Plan gemaakt voor het gebied tussen de Wilhelminalaan, Europalaan, Beneluxlaan en Kanaalweg (Stedenbouwkundig Plan Merwede, oktober 2021). Dit plan is in nauwe samenwerking met de gemeente tot stand gekomen. Als tussenstap is in oktober 2017 het Schetsontwerp Stedenbouwkundig Plan aan de gemeente en aan de stad gepresenteerd. Het Stedenbouwkundig Plan is op basis van de inspraak en voortschrijdend inzicht aangepast en vervolgens voorgelegd aan de gemeenteraad. Het Stedenbouwkundig Plan geeft niet exact weer hoe Merwede er straks uit gaat zien, maar bevat wel een voorbeelduitwerking. Het plan ziet op het eindbeeld waarbij in het gebied 6.000 woningen en de beoogde niet-woonfuncties zijn gerealiseerd. Per bouwblok volgt de komende jaren een uitgewerkt plan dat door verschillende architecten gemaakt gaat worden. Het Stedenbouwkundig Plan is hiervoor het ruimtelijk kader, een ontwerp op hoofdlijnen, dat flexibel meebeweegt met veranderende ontwikkelingen. Daarbij is gezocht naar het best mogelijk evenwicht tussen de beleidsdoelstellingen uit de Omgevingsvisie, de kansen die de locatie zelf biedt en het perspectief op transformatie van het bestaande bedrijventerrein. Het voorliggende bestemmingsplan ziet op de eerste fase van Merwede. Deze eerste fase ziet op de bouw van 4.250 woningen en een groot deel van het voorzieningenprogramma (zie ook hoofdstuk 2).

Het verkeersonderzoek (zie bijlage) dat - in het kader van de Omgevingsvisie en aanvullend MER - is gedaan voor de Merwedekanaalzone wijst uit dat een dergelijke toevoeging van stedelijke functies geen onevenredige gevolgen heeft voor de mobiliteitsafwikkeling in en om het plangebied (zie hoofdstuk 5). In deze eerste fase wordt ook ervaring opgedaan met het mobiliteitsconcept en het verdichtingsconcept zoals dat gekozen is voor de ontwikkeling van dit gebied.

Als deze concepten zich aantoonbaar bewezen hebben, dan zal voor de volgende fase van de ontwikkeling een nieuw bestemmingsplan/omgevingsplan worden gemaakt die de doorgroei naar het eindbeeld van 6.000 woningen en bijbehorende voorzieningen mogelijk maakt.

Het Stedenbouwkundig Plan beschrijft hoe Merwede zal functioneren, ruimtelijk, programmatisch en sociaal, en hoe het zal presteren op gebieden als mobiliteit, groen, duurzaamheid en circulariteit. Het toont routes en verbindingen, voor mens en dier, en positioneert functies op plekken die van betekenis zijn voor meer dan Merwede alleen. Zo wordt de wijk Merwede verankerd in zijn omgeving. Wordt ingezoomd vanuit de Omgevingsvisie op Merwede, dan ontstaat hetzelfde beeld als wanneer het Stedenbouwkundig Plan in de grotere context van Utrecht Zuidwest wordt geplaatst. Onderdeel van het Stedenbouwkundig Plan is het Beeldkwaliteitsplan Merwede.

Merwede moet een voorbeeld worden van duurzame en gezonde verstedelijking in Utrecht. Al het moois bieden van hoogstedelijk leven, en tegelijk de nadelen minimaliseren. Wonen dicht bij het centrum, maar wel in een groene, natuurlijke en ontspannende omgeving. Alles kunnen fietsen, maar wel de beschikking hebben over een auto als je die nodig hebt. Goed en betaalbaar wonen in een levendige stadswijk voor iedereen, waar men elkaar nog kent. Merwede legt de lat hoog bij de verschillende ambities, maar weet ook dat er soms keuzes moeten worden gemaakt in deze hoogstedelijke wijk, en niet elke ambitie maximaal kan worden gehaald. Dit plan is dan ook het resultaat van een integrale en meervoudige afweging tussen de verschillende duurzame, ruimtelijke, sociale en programmatische ambities die er zijn.

De missie van Merwede is te vatten in vijf thema’s:

- Mobiel Merwede: bewoners van Merwede bewegen zich vrijelijk, en kunnen dat zonder eigen auto.
- Gezond en duurzaam: Merwede draagt bij aan een gezonde planeet met gezonde mensen.
- Levendige stadswijk: Merwede biedt de levendigheid en voorzieningen van de stad.
- Groen tenzij: Merwede is hoogstedelijk maar tegelijkertijd groen en rustgevend.
- Coulissestad: Merwede is een hoogstedelijke wijk, die toch luchtig voelt.

Voor een uitgebreide beschrijving wordt verwezen naar het Stedenbouwkundig Plan (zie Bijlage 10). In de volgende paragrafen wordt ingegaan op de thema's eigendommen derden, programma en functiemenging, de ruimtelijke invulling, verkeer en parkeren - met specifiek aandacht voor de Europalaan Noord -, en openbare ruimte en groen. In hoofdstuk 5 wordt voor specifieke thema' s ingegaan op uitgevoerd onderzoek.

4.1.2 Eigendommen derden

In Merwede bevinden zich enkele percelen die niet in eigendom zijn bij het Eigenarencollectief Merwede. Het betreft de eigendommen van Stedin, Allsafe, Metrohm, Mobach, het bedrijfsverzamelgebouw aan de Kanaalweg 22 en een viertal bestaande (bedrijfs)woningen aan de Kanaalweg. Met deze eigenaren is gesproken over de wijze waarop met deze percelen moet worden omgegaan in relatie tot de plannen voor Merwede. Lopende gesprekken leiden mogelijk nog tot nadere afspraken.



Overzicht eigendommen derden (nrs 6 en 7 maken geen onderdeel uit van het plangebied van het bestemmingsplan)

4.1.2.1 Stedin

Op het perceel van Stedin staat een verdeelstation (met twee transformatoren van elk 40MVA met mogelijkheid tot ophogen tot elk 50MVA, en een voorziening van 10Kv) voor elektra en een gasdrukmeet- en regelstation categorie B met bijbehorende voorzieningen zoals straatwerk en hekwerk. In het Stedenbouwkundig Plan voor Merwede is dit perceel onderdeel van het Merwedepark. De bebouwing van het verdeelstation heeft een bouwhoogte van 6 meter, en deels 8 meter. De bouwhoogte van het gasdrukmeet- en regelstation bedraagt 3 meter.

Het verdeelstation en het gasstation worden ingepast in het park. Mogelijk dat het gasstation op (lange) termijn verdwijnt. De bereikbaarheid van de nutsvoorzieningen is van groot belang voor de continuïteit van de voorziening. Ook bij calamiteiten moeten de voorzieningen - ook met zwaarder materieel - bereikbaar zijn. Gelet op het beperkte aantal verkeersbewegingen blijft het mogelijk om het terrein via de Kanaalweg te bereiken, en op het perceel te parkeren voor de bedrijfsfunctie. Hiermee wordt bij het te nemen verkeersbesluit voor de Kanaalweg rekening gehouden.

Het perceel heeft in het bestemmingsplan een specifieke bedrijfsbestemming (nutsvoorziening). De bestaande gebouwen zijn voorzien van een bouwvlak. Met Stedin worden nadere afspraken gemaakt over de integratie van het perceel in het Merwedepark en het treffen van maatregelen om de geluiduitstraling te verminderen (zie verder ook paragraaf 5.3 Bedrijven en milieuzonering).

4.1.2.2 Allsafe

Het perceel van Allsafe bevindt zich in het hart van Merwede. Een deel van het perceel maakt onderdeel uit van het continue dwaalspoor dat van de Koningin Wilhelminalaan naar de Beneluxlaan loopt. Het andere deel van het perceel bevindt zich in een bouwblok van het Stedenbouwkundig Plan. Op het perceel heeft Allsafe in 2019 twee panden voor mini-opslag gerealiseerd (met een bouwhoogte van ruim 15 meter en ruim 13,5 meter) die beide ontsloten worden vanaf de ventweg van de Europalaan.

Bij de realisatie van de bouwplannen voor Merwede kan de bedrijfsvoering van Allsafe doorgaan; mogelijk moet de ontsluiting tijdens de bouw tijdelijk worden verplaatst. Voor het Stedenbouwkundig Plan is het essentieel om het deel van het perceel dat over het dwaalspoor loopt toe te voegen aan het openbaar gebied. Om het wensprofiel van de Europalaan te kunnen realiseren is aan de voorzijde ook een klein gedeelte van het perceel van Allsafe nodig.

Het perceel van Allsafe wordt opgesplitst. Op het deel van het perceel waarop de twee nieuwe loodsen staan blijft Allsafe haar bedrijfsvoering uitvoeren. Hiertoe bestaan voldoende mogelijkheden, zie Bijlage 38. Het perceel met de twee loodsen wordt in de toekomst onderdeel van een bouwblok. Het deel van het perceel dat samenvalt met het dwaalspoor en de Europalaan wordt toegevoegd aan de openbare ruimte. De ontsluiting van Allsafe wordt gecombineerd met een van de auto-ontsluitingen van Merwede vanaf de Europalaan. Over deze inpassing vindt overleg plaats met Allsafe. De regels van het bestemmingsplan sluiten aan bij deze uitgangspunten; het bedrijf is positief bestemd, en onderdelen van het perceel die voor de ontwikkeling van Merwede van belang zijn, zijn onder het overgangsrecht gebracht.

Op lange termijn is het de wens om op deze plek nieuwbouw te realiseren die aansluit bij de ambities, regels en uitgangspunten van het Stedenbouwkundig Plan Merwede. Deze plannen zijn nog onvoldoende uitgewerkt en zijn daarom geen onderdeel van het bestemmingsplan.

4.1.2.3 Metrohm

De VVE Merwede is eigenaar van een perceel met twee bedrijfspanden gelegen aan de Kanaalweg 29 centraal in het Stedenbouwkundig Plan van Merwede. De VVE bestaat uit de drie partijen te weten Lingotto, 3T Vastgoed en Metrohm. Lingotto en 3T Vastgoed zijn aangesloten bij het Eigenarencollectief, Metrohm niet. Het perceel valt in het Stedenbouwkundig Plan samen met een bouwblok en een deel van het park. De huidige activiteiten van Metrohm, de logistiek die dat met zich meebrengt en de locatie waar het pand zich bevindt, zijn niet verenigbaar met de ambities en uitgangspunten van het Stedenbouwkundig Plan. Het perceel ligt in het autovrije gebied waardoor de bedrijfspanden straks niet meer voor (vracht)verkeer bereikbaar zijn.

Het perceel is opgenomen in het Stedenbouwkundig Plan en op de plek waar nu het bedrijfspand staat wordt een school gebouwd en een deel van het park aangelegd. In het bestemmingsplan heeft het perceel een maatschappelijke bestemming gekregen voor een van de scholen in het gebied. Daarmee is de bestaande bedrijfsfunctie onder het overgangsrecht gebracht.

4.1.2.4 Mobach

Aan de Kanaalweg 24 ligt Mobach Keramiek B.V. In deze aardewerkfabriek wordt op ambachtelijke wijze keramiek gemaakt, opgeslagen en tentoongesteld. Op het perceel bevinden zich ook twee kleine geschakelde arbeiderswoningen. Eén woning is in eigendom van Mobach, de andere is van een private eigenaar. Het pand van Mobach en de arbeiderswoningen hebben de status van Rijksmonument.

In het Stedenbouwkundig Plan grenst de bedrijfsbebouwing van Mobach aan een breder deel van het Merwedepark. In overleg met Mobach onderzoeken we hoe de bedrijfsfunctie goed kan worden ingepast. Daarbij wordt vooral gekeken naar het voldoen aan milieutechnische regelgeving, de bedrijfslogistiek (aan- en afvoer van goederen en producten) en het klantbezoek. Eén van de opties is om het parkeren en de aan- en afvoer van de expeditie te verplaatsen. Daarom is aan de noordzijde van het huidige bedrijfspand ruimte voor logistiek en een bouwmogelijkheid voor een nieuwe expeditieruimte opgenomen. Het bestemmingsplan maakt het verder mogelijk om een hogere geluidbelasting dan de richtwaarde op nieuwe woningen toe te staan.

Redenerend vanuit het Stedenbouwkundig Plan is het wenselijk om op termijn (periode van 5 tot 10 jaar) de bedrijfsvoering zodanig in te richten dat deze past binnen de ambities en uitgangspunten van het plan. De ambachtelijke bedrijvigheid, het karakteristieke bedrijfspand en de arbeiderswoning(en) geven de mogelijkheid om Merwede en in het bijzonder het daar geprojecteerde park een unieke signatuur en identiteit te geven: denk bijvoorbeeld ook aan een invulling met horeca, culturele activiteiten, et cetera.

In het bestemmingsplan is het bedrijf functioneel positief bestemd. De toegankelijkheid van het bedrijf is van belang en kan via de Kanaalweg in stand blijven voor bezoekers en voor bevoorrading.

Een deel van het huidige erf van het bedrijf heeft een bestemming Groen gekregen; hier wordt het Merwedepark gerealiseerd, en de oostwestelijke langzaam verkeersverbinding (in de bestemming Gemengd). De bouwhoogte van het bedrijfspand bedraagt tussen de 6 en 9 meter. De twee bestaande schoorstenen zijn hoger.

De twee (voormalige) bedrijfswoningen ten noorden van het bedrijf hebben een gemengde bestemming gekregen. Hiermee kan invulling worden gegeven aan de wens om deze panden als bijzondere objecten onderdeel uit te laten maken van het Merwedepark. Een woonfunctie is niet passend binnen het park. De bestaande woonfunctie is daarom onder het overgangsrecht gebracht.

4.1.2.5 Bedrijfsverzamelgebouw en woningen Kanaalweg

Het bedrijfsverzamelgebouw aan de Kanaalweg 22 en de direct daaraan grenzende twee-onder-een-kapwoning aan de Kanaalweg 20 en 21 liggen direct ten zuiden van één van de twee oost- west fietsverbindingen. Aan de voorzijde van de panden zal het Merwedepark (inclusief fietsroute) worden aangelegd. De voorzijde van de panden is op dit moment in gebruik als tuin en voor parkeren.

De uitvoering van het Stedenbouwkundig Plan heeft consequenties voor zowel het bedrijfsverzamelgebouw als de twee woningen:

- de panden zullen niet langer direct bereikbaar zijn met de auto;
- de aanleg van het park en de oost-west fietsroute leidt ertoe dat bij het bedrijfsverzamelgebouw en de woningen het terrein aan de voor- en zijkant niet meer beschikbaar is voor parkeren. Bij het bedrijfspand en de woningen aan Kanaalweg 20/21 zal een deel van de voorzijde nodig zijn voor inrichting van het park.

Het bedrijfsverzamelgebouw en de twee woningen worden positief bestemd en ingepast in bouwblok 5. De woningen bestaan uit twee bouwlagen (6 meter) en een kap (9 meter). Het gebruik aan de voorzijde is (deels) onder het overgangsrecht gebracht. Het parkeren is hier niet verenigbaar met de parkfunctie. Voor het bedrijfsverzamelgebouw zijn verschillende ontwikkelingsscenario's denkbaar. Een mogelijk scenario is een beperkte optopping van dit gebouw. Een ander scenario is dat het bedrijfsverzamelgebouw wordt gesloopt en vervangen door nieuwbouw; daarbij zal dan het profiel van 20 meter voor de fietsverbinding moeten worden gerespecteerd. Bij het bedrijfspand wordt rekening gehouden met de optopping tot ongeveer 11 meter van het gebouw conform de verleende vergunning (2007). Voor de 2 woningen geldt dat gebruik als tuin aan de voorzijde onder voorwaarden mogelijk blijft. Voor deze woningen zijn er geen onaanvaardbare negatieve effecten voor de bezonning, zie Bijlage 41.

4.1.2.6 Benzineverkooppunten Europalaan Noord

Ten zuiden van het Anne Frankplein ligt aan de Europalaan Noord de tankstations van OK. Aan de zijde van Merwede is dit een bemand tankstation met shop en wasstraat, aan de zijde van Transwijk een onbemand station. De aanwezigheid van deze tankstations leveren een conflict op met de kwaliteiten en uitgangspunten die zijn bedoeld met de herinrichting van de Europalaan (zie ook paragraaf 4.1.2.6.4 Onderbouwing opheffen tankstations.

4.1.2.6.1 Mobiliteitsbeleid

Bij de herontwikkeling van het gebied Merwedekanaalzone en de herinrichting van de Europalaan wordt aangesloten bij het Mobiliteitsplan Utrecht 2025, vastgesteld door de gemeenteraad op 26 mei 2016. Hierin is onder andere aangegeven dat:

- Fietsen en lopen krijgen meer ruimte en vaker voorrang. We passen hierop wegen en voorzieningen in de stad aan;
- Doorgaand autoverkeer gaat niet dwars door de stad, automobilisten stappen zoveel mogelijk over op fiets of OV bij een knooppunt;
- We leggen snel, frequent en comfortabel openbaar vervoer aan;
- We stimuleren mensen naar hun werk of werkafspraken te voet, met de fiets of openbaar vervoer te gaan;
- We regelen het verkeer zo, dat de ruimte op de weg beter benut wordt;
- Voor goederenvervoer en bevoorrading stimuleren we slimme en duurzame vormen van vervoer;
- Nieuwe wijken, of bestaande wijken die opnieuw worden ingericht, ontwerpen we zo, dat er minder verkeer nodig is. Woningen, kantoren, of drukbezochte voorzieningen zoals winkels en scholen zetten we al op de juiste plek neer;
- Uitlaatgassen en geluidsoverlast gaan we tegen door elektrisch vervoer te stimuleren.

Bovenstaande is inmiddels vertaald in het Mobiliteitsplan 2040 (juli 2021).

4.1.2.6.2 Wensprofiel Europalaan-noord

In het Verkeers- en vervoersplan Utrecht 2005 – 2020, vastgesteld op 8 september 2005, is al aangegeven dat in het kader van de ontwikkeling van het Stationsgebied en de bereikbaarheid van de binnenstad de Europalaan wordt opgewaardeerd. Eerst de Europalaan Zuid en op lange termijn ook het noordelijk deel van de Europalaan.

In de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 1 en 2 is dit uitgewerkt. Daar is het wensprofiel van de Europalaan Noord aangegeven. Het wensprofiel is opgebouwd uit een vrijliggende OV-baan met groene bermen, daarnaast aan weerszijden 2x1 rijbaan met een brede, groene zijberm, een fietspad en ruimte voor een groenstrook, voetgangers, verblijfsplekken en een overgangszone tussen publieke ruimte en bebouwing. In de zijberm van de rijbanen en in de groenstrook in Park Transwijk en in het trottoir langs Merwede is ruimte voor een bomenrij. Bij herinrichting zijn de inrichtingsprincipes over de gehele lengte van deze laan gelijk en zoveel mogelijk continue.

Deze uitgangspunten zijn vertaald in het Integraal Programma van Eisen/functioneel ontwerp Europalaan Noord zoals vastgesteld in juli 2021.

4.1.2.6.3 HOV verbindingen

De Merwedekanaalzone heeft verschillende ov-verbindingen met het centrum, Utrecht Centraal, P+R Westraven en Nieuwegein en IJsselstein. De huidige capaciteit van het openbaar vervoer (bus en sneltram) is echter bij een groeiende reizigersbehoefte niet toereikend, zowel wat betreft materieel als frequentie.

De toename van reizigers kan tot ongeveer 2040 met grotere bussen, langere sneltrams (vanaf 2020) en hogere frequenties worden opgevangen. Hiervoor wordt het “Wiel met Spaken”-concept stadsbreed uitgewerkt. Dit betreft een netwerk van knooppunten waartussen je met het OV snel kan reizen en niet meer altijd via Utrecht Centraal hoeft. Dit concept sluit ook aan op de behoefte vanuit de Merwedekanaalzone. Bewoners en bezoekers van de Merwedekanaalzone krijgen zo snelle verbindingen naar de locaties voor parkeren op afstand (Westraven en Hooggelegen) en de grotere werklocaties- zoals Utrecht Science Park. Met de provincie Utrecht wordt ingezet op kortere reistijden, hogere frequenties, voldoende reizigerscapaciteit, comfortabele en schonere voertuigen, prettige en hoogwaardige haltes.

Bij oplevering van de eerste woningen in Merwede kunnen de bewoners gebruik maken van een hoogwaardige openbaar vervoer verbinding tussen Utrecht Centraal en Westraven, waar men kan parkeren op afstand. Bovendien wordt Westraven een knoop in het ov-netwerk waar vandaan mensen snel kunnen reizen naar bijvoorbeeld Papendorp of Utrecht Science Park. We voeren het OV netwerk op de Europalaan Noord gefaseerd uit. In verband met het groeiende aantal ov-reizigers door de ontwikkelingen in Zuidwest, leggen we eerst een vrijliggende HOV baan aan om te voldoen aan deze groeiende vraag. De ambitie is om op termijn hier een lightrail verbinding aan te leggen.

4.1.2.6.4 Onderbouwing opheffen tankstations

Om het benodigde wegprofiel voor de Europalaan Noord en de doelstellingen en de ambities bij de ontwikkeling van Merwedekanaalzone te kunnen realiseren, moeten de motorbrandstofstations aan de Europalaan Noord verdwijnen.

Handhaving van de motorbrandstofstations zou ervoor zorgen dat:

1. een logische en verkeersveilige koppeling van de oversteek voor langzaam verkeer, OV-halte en de mobiliteits-HUB in de weg staat;
2. nadelige effecten op de verkeersveiligheid in de directe nabijheid van de tankstations ontstaan;
3. de goede inpassing van de vrijliggende OV-baan en het functioneren daarvan belemmert wordt;
4. de continuïteit in het gewenste doorgaande wegprofiel (type Avenue) met bomenrijen en groenstroken onderbroken wordt;
5. er nadelige gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteit in de directe omgeving ontstaan;
6. dit een grote ruimteclaim legt op de groenstroken waarin verschillende functies een plek moeten krijgen.

Ad 1 - Verbinding oversteek langzaam verkeer, OV halte en mobiliteitshub
De loop- en fietsroutes zijn een zeer belangrijk onderdeel van de mobiliteitsstrategie van de Merwedekanaalzone. Ze vormen een fijnmazig netwerk, spreiden de drukte en maakt lopen en fietsen aantrekkelijk. In deelgebied 5, ter hoogte van de motorbrandstofstations ligt een doorgaande oost-westelijke langzaamverkeersverbinding die onderdeel is van het hoofdfietsnetwerk tussen Merwede, Transwijk en andere delen van Utrecht. Aan deze route is ook een halte voor het openbaar vervoer en een mobiliteitshub gekoppeld.

Wanneer het fietspad vanuit de Lanslaan (Transwijk) wordt doorgetrokken richting Merwedekanaal kruist deze het terrein van het motorbrandstofstations. Ook de looproute vanuit de toekomstige

stadswijk naar de OV halte kruist het terrein van het motorbrandstofstation. Het motorbrandstofstation staat een goede inpassing van deze noodzakelijke verbindingsroutes letterlijk in de weg.

Ad 2- Verkeerveiligheid
Om een veilige oversteek voor langzaam verkeer te realiseren, conform de uitgangspunten van 'Duurzaam veilig', wordt uitgegaan van een gefaseerde oversteek, waarbij opstelruimtes aan weerszijde van de HOV baan nodig zijn. Ter hoogte van de motorbrandstofstations ontbreekt het aan voldoende ruimte om het benodigde profiel voor HOV en rijbanen in te passen in combinatie met een veilige oversteek. De opstelplaatsen en de autorijbanen kruizen het terrein van de motorbrandstofstations.

Om de oversteekbaarheid van de HOV-baan fysiek te belemmeren en de verkeersveiligheid op de HOV baan te waarborgen wordt aan weerszijde van de HOV baan in de groenstrook groen geplant. Ter hoogte van de haltes ontbreekt het aan voldoende ruimte om deze groenstroken aan te brengen.

De in- en uitvoegers van de motorbrandstofstations zitten zeer dicht op de oversteek voor langzaam verkeer. De oversteekbaarheid en veiligheid van deze verbinding verminderd hierdoor.

In een situatie zonder motorbrandstofstations is er sprake van een continue (rechtdoorgaand) profiel zonder onderbrekingen voor zowel auto- als busverkeer. Wanneer de motorbrandstofstations blijven bestaan, ontstaan er verschillende (conflict)situaties die een nadelig effect hebben op de verkeersveiligheid. Het gaat hierbij om:

- het in/uitvoegen van auto/busverkeer naar de juiste rijstrook;
- links in/uitvoegen wat niet gangbaar is;
- invoegen op rijstrook autoverkeer bij wegrijden motorbrandstofstation in combinatie met een oversteek voor langzaam verkeer is complex;
- zicht op overig autoverkeer bij invoegen komende vanaf motorbrandstofstation is slecht want geen haakse aansluiting.

Ad 3 – Inpassing HOV-baan
De HOV baan bevindt zich in de huidige situatie aan weerszijde van de autorijbanen. In de nieuwe situatie wordt de HOV baan verplaatst naar een middenligging. Deze middenligging is nodig om het aantal kruisingen met andere verkeerstromen te beperken en daarmee de doorstroming van het HOV te waarborgen. Autoverkeer vanuit de naastliggende woonwijken kruist in de nieuwe situatie de HOV baan niet meer.

De middenligging van de HOV-baan geeft de bus ook een eigen aansluiting op het Anne Frank plein, terwijl hij in de huidige situatie met het autoverkeer mee rijdt.

De kwaliteitskenmerken van een hoogwaardig OV-netwerk, waar de Europlaan Noord onderdeel van is, zijn gericht op het mogelijk maken van hoge rijfrequenties, een goede doorstroming en hoge mate van betrouwbaarheid. Dit vergroot het comfort voor de reiger en maakt OV tot een aantrekkelijk alternatief voor de auto.

Het combineren van de vrijliggende busbaan met autoverkeer, of rijbaan voor autoverkeer met HOV om inpassing tussen de motorbrandstofstation mogelijk te maken is vanuit de kwaliteitskenmerken voor het hoogwaardig OV-netwerk niet toegestaan. Ook leidt het in- en uitvoegen op de verschillende rijbanen tot verkeersonveilige situatie. Daarnaast geeft dit een verslechtering van de huidige situatie, terwijl het gebruik van de HOV baan de komende tijd door de nieuwe ontwikkelingen in ZuidWest sterk zal toenemen.

De HOV baan moet in verband met de stijgende groei van OV reizigers in de toekomst vertrambaar zijn. Dit vraagt een recht OV baan profiel met weinig bochten of hoekverdraaiingen.

Ad 4 – Wegprofiel Avenue
De Europalaan vormt samen met de Overste Den Oudenlaan een lange lijn in de stedelijke wegenstructuur. Deze herkenbaarheid wordt versterkt door over de gehele lengte het wensprofiel van de Europalaan zo continu mogelijk en eenduidig in te richten.

De motorbrandstofstations liggen aan beide zijden van de Europalaan Noord halverwege de lange lijn Europalaan – Overste Den Oudenlaan. In het toekomstige wegprofiel onderbreken de motorbrandstofstations de continuïteit; er zou een slinger in de weg nodig zijn om een goede aansluiting te maken tussen Europalaan en Overste Den Oudenlaan. De stations zorgen daarnaast aan beide zijden voor een forse onderbreking van de groene bermen en dubbele bomenrij die de weg over de gehele lengte begeleidt.

Ad 5 - Woon- en verblijfskwaliteit

De motorbrandstofstations hebben nadelige gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteit in de directe omgeving. De huidige wasstraat en het gebruik van de motorbrandstofstations geven geluidsoverlast. Ook brengt de functie, verhard oppervlak met zich mee, op een plek waar juist groen en bomen een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan:

- een prettig (verblijfs)klimaat, onder andere opvang hemelwater en hittereductie
- ecologie, het vlakgroen in de Europalaan is opgenomen in het groenstructuurplan
- het dempend effect op verkeersgeluid.

Bovendien staan de motorbrandstofstations voor (fossiel)autogebruik en daarmee haaks op de beleidsambities en mobiliteitsstrategie van de gemeente Utrecht. In de Merwedekanaalzone wordt duidelijk voor duurzame vervoerswijzen gekozen en gekeken naar alternatieven voor bezit en gebruik van de (privé)auto.

Ad 6 – Functie van de groenstroken
Inpassing van de motorbrandstofstations gaat ten koste van ruimte voor groenstroken. De groenstroken van de Europalaan Noord hebben een belangrijke functie voor het behalen van verschillende opgaven:

- Ecologie – om verschillende Utrechtse soorten te huisvesten ligt er een PVE voor oppervlak en type beplanting van de bermen aan weerszijden van de Europalaan Noord.
- Mobiliteit/fiets – in de bermen is ruimte gereserveerd voor fietsparkeren, dit is een grote opgave binnen Merwede.
- Klimaat – de groene bermen worden meegerekend in de capaciteit voor opvang en infiltratie van hemelwater. Daarnaast bieden groen en bomen verkoeling bij hitte.
- Verblijfsplekken – vooral de brede bermen lenen zich voor verblijfsplekken zoals een bankje in het groen of een terras van horeca in de plint van Merwede.
- Geluid – de groene bermen zijn meegenomen in de toekomstige geluidsberekeningen. Versteend oppervlak ter plaatse van de tankstations leidt tot minder gunstige geluidwaarden.
- Door de hoge dichtheid en ambitie in de Merwedekanaalzone (specifiek deelgebied 5 Merwede), wordt elke vierkante meter openbare ruimte bij voorkeur dubbel gebruikt. Bovenstaande functies lenen zich goed voor combinaties. De motorbrandstofstations zijn hier niet mee te verenigen.

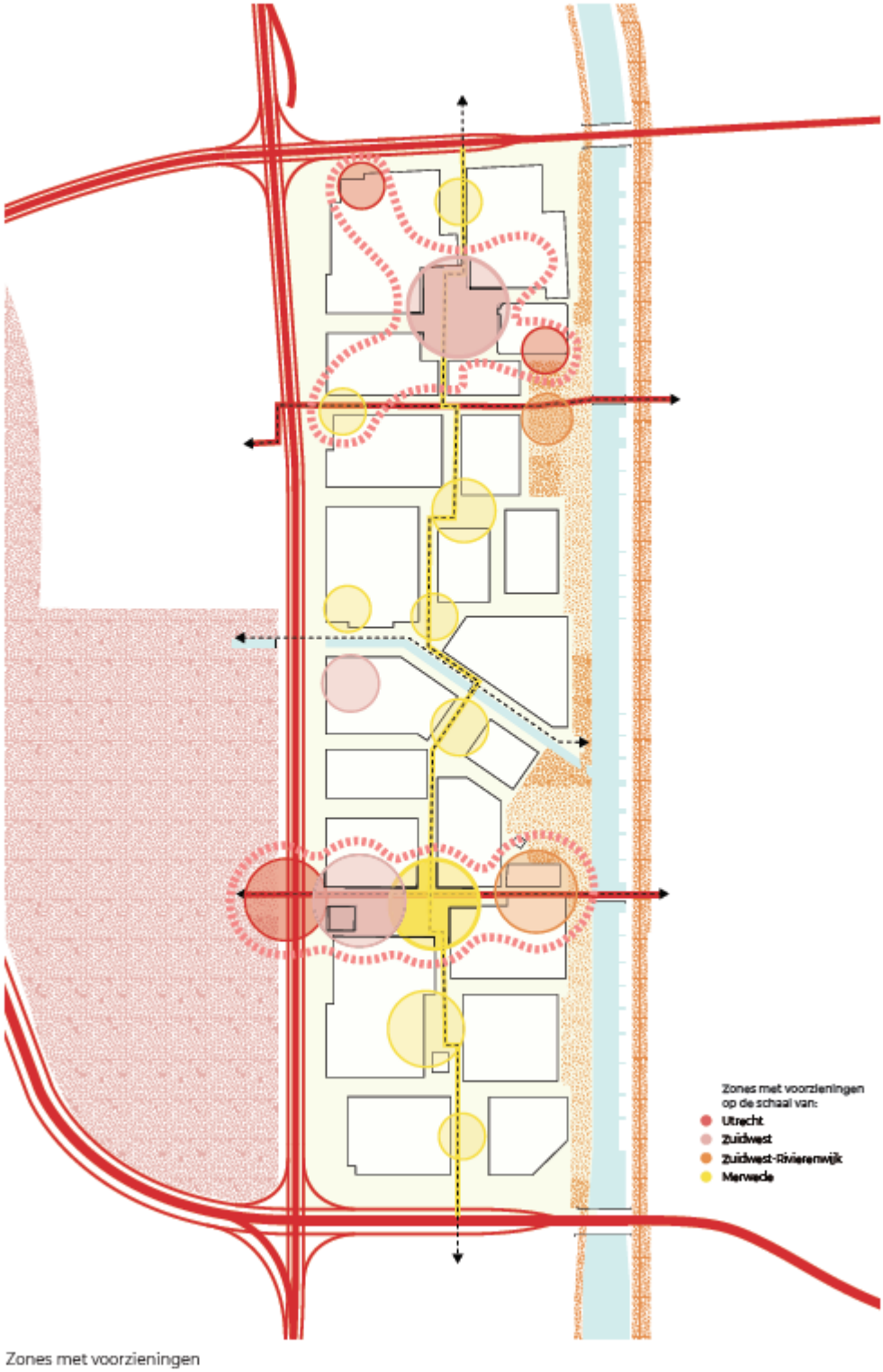
4.1.3 Programma en functiemenging

Merwede wordt een complete stadswijk voor circa 12.000 bewoners. Het wordt een gezonde wijk, innovatief op het gebied van energie, mobiliteit, hergebruik en klimaat. En, heel belangrijk, het onderscheidt zich van het stedelijke woningaanbod dat nu in Utrecht is te vinden. Het programma is gericht op een gezonde duurzame verstedelijking en moet leiden tot een lage automobiliteit.

De dichtheid van Merwede zal vergelijkbaar zijn met die van het centrum van Utrecht. Het voorzieningenniveau in Merwede komt overeen met dat van Wittevrouwen. Deze factoren alleen maken nog geen gezond stedelijk leven. De essentie daarvan zit in de aanleiding van mensen om in de stad te willen wonen. In deze aanleiding spelen begrippen als levendigheid, rust en reuring, voorzieningen binnen handbereik en verrassende ontmoetingen met een brede schakering aan mensen een belangrijke rol. Ruimtelijke investeringen dragen in hoge mate bij aan een gezonde leefomgeving en het creëren van de gewenste woon-, werk- en leefomgeving.

Om het stadse karakter van Merwede te waarborgen is ongeveer 15% van de vierkante meters BVO bestemd voor maatschappelijke en commerciële voorzieningen. Het totaal aan voorzieningen mag hierbij niet dalen onder het basisniveau. In deze gemengde stadswijk mag het aandeel voorzieningen wel hoger uitkomen dan 15% zolang dit past binnen de regels van het stedenbouwkundig plan. Om deze flexibiliteit mogelijk te maken, worden daarom voor een deel van de voorzieningen minima en maxima in het bestemmingsplan opgenomen. Dit geeft flexibiliteit én houvast bij de uitwerking van de voorzieningen.

Op basis van locatiekarakteristieken, de ligging ten opzichte van de huidige woonwijken, onderzoek naar de marktbehoefte en aanwezige infrastructuur is gezocht naar de juiste positionering van de voorzieningen. Er worden drie zones onderscheiden. De zone met voorzieningen langs de Europalaan is bedoeld voor heel Utrecht, de zone langs het Merwedekanaal is met name gericht op mensen die wonen in de woonwijken van Zuidwest Utrecht. De zone in het middengebied door Merwede heen (het groene dwaalspoor met de woonstraten en buurtpleinen) heeft vooral een functie voor de bewoners van Merwede. De concentratie van veel potentiële gebruikers in de directe nabijheid is een voorwaarde voor de meeste voorzieningen om succesvol te kunnen opereren, of het nu maatschappelijke of commerciële voorzieningen betreft.



Zones met voorzieningen

Zones met voorzieningen (bron: stedenbouwkundig plan Merwede)

4.1.3.1 Wonen

Merwede wordt aantrekkelijk voor een brede doelgroep van jonge stedelingen, senioren, alleenstaanden, stellen, gezinnen, starters, doorgroeiers maar ook voor kwetsbare doelgroepen. Het biedt een gedifferentieerd aanbod voor mensen met verschillende banen, achtergronden en inkomens. Het wordt een plek met een hoge stedelijke dichtheid voor iedereen die graag modern en comfortabel stedelijk wil wonen en leven, in een autovrije omgeving.

Het streven is om in Merwede verschillende woonmilieus en -producten aan te bieden en te differentiëren naar prijs. Uitgangspunt is dat in elke fase sprake is van een gezonde mix aan woningcategorieën. Daarbij kan wel rekening worden gehouden met de verschillen in behoefte van doelgroepen en kan gebruik worden gemaakt van verschillen in locatiekwaliteit en dichtheid. De meer stedelijke blokken langs de Europalaan zijn over het algemeen meer geschikt voor betaalbare, compacte appartementen bovenop collectieve en publieksvoorzieningen, met de nadruk op starters en kleinere huishoudens. De zone vanaf het groene dwaalspoor richting Merwedekanaal kent een relatief lagere dichtheid en is over het algemeen meer geschikt voor grotere appartementen en stadshuizen, voor gezinnen en tweeverdieners.

Per deelgebied en bouwblok moet maximaal worden ingespeeld op specifieke kansen en kwaliteiten van de plekken en de woningtypen. Ook hier wordt ook gestreefd naar menging.

In dit bestemmingsplan dat betrekking heeft op de eerste fase van het plan worden maximaal 4.250 woningen mogelijk gemaakt. Hiervan wordt 55 procent in het gereguleerd (betaalbaar) segment ontwikkeld. Merwede biedt een uitgelezen kans om de voor Utrecht noodzakelijke inhaalslag te maken in het middensegment. 25 procent van de woningen worden in het middensegment gerealiseerd. Omdat Merwede een uitgesproken hoogstedelijk woonmilieu wordt, met een bijbehorend rijk voorzieningenniveau, maar niet ligt in de gebieden Binnenstad en Stationsgebied, is geldt hier een mix van het middenhuurbeleid dat van toepassing is voor de Binnenstad en het Stationsgebied en de rest van Utrecht. Vanwege het belang van een passend en gevarieerd aanbod zijn de met de marktpartijen gemaakte afspraken ook opgenomen in de beleidsregels bestemmingsplan Merwede.

Met minimaal 20 procent huurwoningen in het middensegment willen wij de groep middeninkomensgroep bedienen die de afgelopen jaren stelselmatig buiten de boot valt. De midden-koopwoningen worden onder de NHG-grens aangeboden, tegen marktconforme condities om niet alleen de eerste kopers te bevoordelen. Deze woningen worden aan particulieren verkocht en niet aan beleggers. Zo zorgen we ervoor dat de bewoners echt eigenaar zijn van hun wijk, en Merwede geen passantenwijk wordt.

Naast het middensegment wordt 30 procent sociale huur gerealiseerd, waarvan 5% voor studentenwoningen. Bijzondere aandacht is nodig voor onzelfstandige studentenhuisvesting, bijvoorbeeld om de toegankelijkheid en huiselijkheid van de gemeenschappelijke ruimten als 'woonkamers' te bevorderen. De resterende 45 procent van het woningbouwprogramma wordt overwegend in de vrijesectorkoop gerealiseerd en voor een klein deel in de vrijesectorhuur.

Minimaal 60 woonzorgunits (24/u begeleid wonen) of minimaal 5.000 m^2 BVO wordt ingericht voor chronische somatische of psychogeriatrische zorg, waarvan 600 m^2 BVO gericht op preventieve zorg en gezond ouder worden in Merwede.

Belangrijk streven in Merwede is om de consument invloed te geven op de aan te bieden woningen, door ze flexibel in te delen of casco op te leveren. Ook wordt door de gemeente en marktpartijen verder verkend hoe samen met de toekomstige bewoners een nieuw stuk stad te maken door co-design en co-creatie van bouwblokken, binnentuinen en openbare ruimte in diverse gradaties.

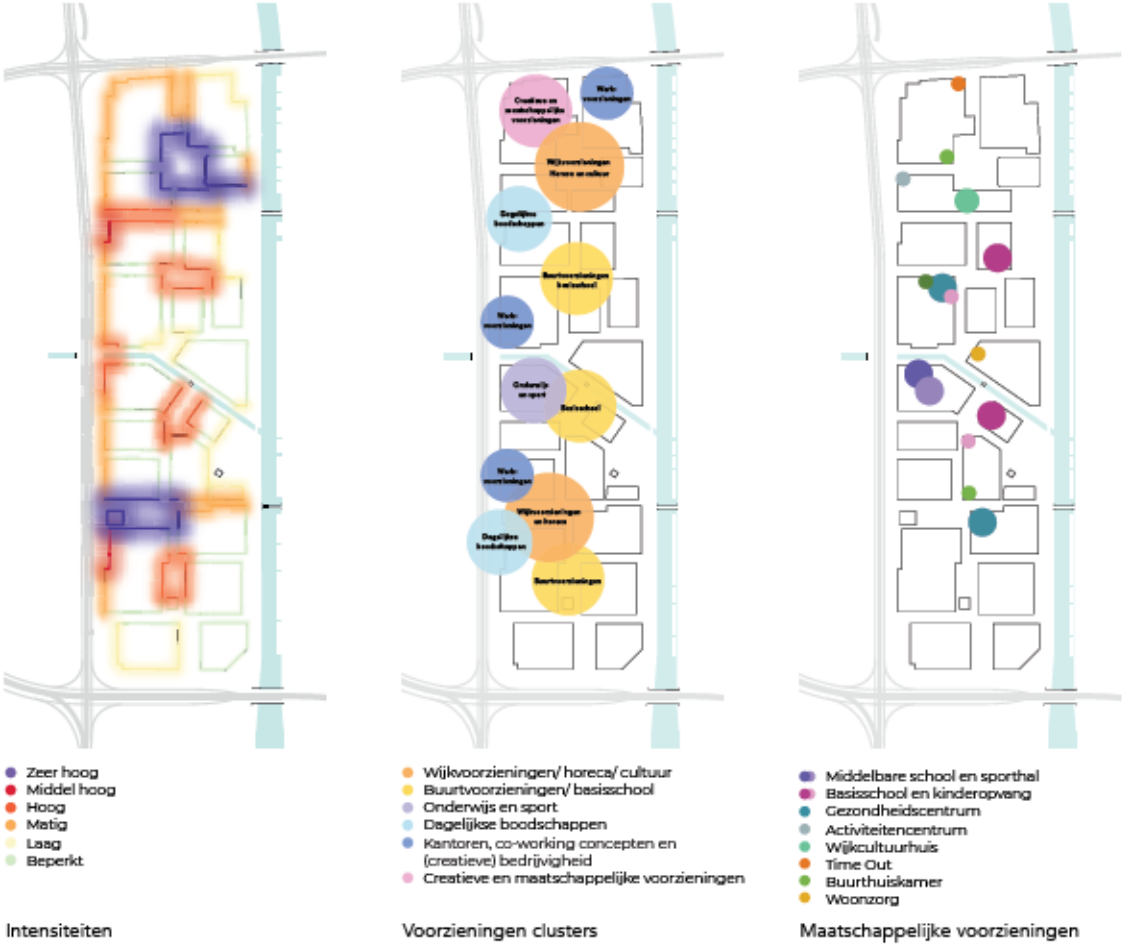
4.1.3.2 Niet woonfuncties

Een tweetal gebieden, bronpunten genoemd, krijgt een accent met een hoge concentratie aan stedelijke functies en voorzieningen. Het noordelijke gedeelte van Merwede heeft op dit moment al het karakter van creatieve en innovatieve bedrijvigheid, waarop wordt voortgeborduurd. Dit eerste bronpunt, rondom het noordelijk wijkplein, zal worden uitgebreid met aanvullende functies die het gebied versterken en het huidige karakter behouden. Het doel is om aanwezige creatieve bedrijvigheid te behouden en uit te breiden en om hierbij ook ruimte te bieden aan bijzondere partijen die een meerwaarde voor Merwede hebben maar soms financieel minder sterk zijn. Dit kan op verschillende manieren. Bijvoorbeeld door in gebouwen met creatieve bedrijvigheid een deel van de ruimte al dan niet tijdelijk tegen een lagere huurprijs aan te bieden. Daarnaast door bijvoorbeeld het toevoegen van extra ruimte en extra functies zoals een foodhal, een centrum voor onderzoek en educatie, meer horeca en een duurzame supermarkt.

Park Transwijk is een belangrijke kwaliteit voor Merwede. Het plein en de zone nabij het park zullen het park versterken en hierdoor een eigen identiteit krijgen. Een identiteit voorzien van een mix aan meer commerciële en dienstverlenende functies. Dit plein vormt samen met de

oostwestfietsverbinding het tweede bronpunt rondom het zuidelijk wijkplein. Hier kunnen functies komen zoals een bijzonder hotelconcept, supermarkt, bijzondere detailhandel, horeca, co-working concepten en een sportschool.

Naast deze twee bronpunten liggen in het middengebied meer de buurtfuncties gericht op de bewoners van Merwede. Het middengebied, het groene dwaalspoor met woonstraten en buurtpleinen, stimuleert het sociale contact van de bewoners in Merwede. In het dwaalspoor worden lokale initiatieven aangemoedigd en gefaciliteerd. Maatschappelijke voorzieningen zijn in Merwede een integraal onderdeel van de wijk. Daarom is bewust gekozen om deze functies – zoals de middelbare school, eerstelijnscentra, basisscholen – te verdelen over het hele gebied.



Overzicht spreiding programma (bron Stedenbouwkundig Plan Merwede)

Voor het programma dat met dit bestemmingsplan voor fase 1 mogelijk wordt gemaakt, wordt verwezen naar de programma tabel van artikel 5 van de regels en paragraaf 2.1.3 van de toelichting. Het (commerciële) voorzieningenprogramma voorziet in bedrijvigheid - waaronder stadslandbouw -, horeca, een foodhal, detailhandel, dienstverlening, kantoren, leisure en sport. Daarnaast wordt onder voorwaarden, ruimte geboden voor een hotelfunctie en short stay. Ook is in Merwede ruimte voor een grondstoffenpunt voor grof huishoudelijk afval als alternatief voor grofvuilafspraken aan huis. Bewoners kunnen hun afval inpandig kwijt in speciale ruimtes in de bouwblokken en hun grofvuil bij een grondstoffenpunt in de wijk. Hierdoor kunnen we het autoluwe karakter van de wijk in stand houden en de openbare ruimte zo groen mogelijk inrichten.

Utrecht wil een stad zijn waarin bewoners zich inzetten voor de stad en voor elkaar. Om de bewoners hierin te faciliteren hechten we waarde aan aantrekkelijke en goed uitgeruste voorzieningen, waar iedereen zich welkom voelt en waar gebruikers zorgen voor de activiteiten en de sfeer. Daarnaast zijn de laagdrempelige maatschappelijke voorzieningen zeer gewenst in een stadswijk. Om te voldoen aan de vraag naar ruimte om elkaar te ontmoeten en/of gezamenlijke activiteiten te organiseren, streven we naar goede accommodaties met een brede functie en partijen die staan voor een samenhangende programmering. Zo kunnen deze accommodaties benut worden door verschillende maatschappelijk initiatieven. De sporthal bijvoorbeeld kan zowel worden gebruikt

voor sporten en bewegen door de leerlingen van de scholen maar ook worden gebruikt voor sportclubs. Een innovatieve stadswijk als Merwede wordt sterker door goede maatschappelijke voorzieningen welke meervoudig te gebruiken zijn en aansluiten bij de vraag van bewoners.

De voorzieningen in Merwedekanaalzone dragen bij aan de volgende doelstellingen:

- Een sterke en sociale gemeenschap
- Zelfredzaamheid van bewoners
- Faciliteren van bewonersinitiatieven zonder maatschappelijke drempels, zodat iedereen mee kan doen.
- Gezond stedelijk leven voor iedereen.

Voor de wijk Zuidwest wordt gemonitord of de ontwikkelingen voor sportvoorzieningen aansluiten op de vraag. Indien blijkt dat er onvoldoende sportvoorzieningen zijn, nemen we initiatief voor nieuwe sportlocaties of mogelijkheden in de wijk, waarbij te denken valt aan nieuwe sportvoorzieningen in Park Transwijk, Nieuw Welgelegen, Kanaleneiland Zuid, of sportvelden op daken in de wijk.

Om synergie en meervoudig ruimtegebruik tussen de verschillende voorzieningen te bereiken is in de karaktermix van de pleinen van Merwede, gekozen om een groot aantal maatschappelijke voorzieningen te realiseren aan de pleinen waardoor zij elkaar versterken.

Volgens het meerjarenperspectief onderwijshuisvesting 2016-2025, gaat het totaal aantal leerlingen in de stad Utrecht toenemen tot 50.000 in 2028. Dit betekent een uitbreidingsbehoefte in het primair, speciaal en voortgezet onderwijs.

In de Voortgangsrapportage onderwijshuisvesting 2020 is een basisschool in de Merwedekanaalzone toegevoegd aan het meerjarenperspectief wegens versnelling van de woningbouwplanning in het gebied. De tijdelijke huisvesting voor basisscholen kan daardoor worden geschrapt. De middelbare school krijgt ruimte voor 193 extra leerlingen om één unilocatie te realiseren waar de leerlingen van de Vondellaan naartoe kunnen. Ook zijn daar drie gymzalen toegevoegd.

In de Bevolkings- en Leerlingenprognose Merwede Kanaalzone (maart 2020) wordt geconcludeerd dat het realiseren van een basisschool in de Merwedekanaalzone noodzakelijk is gezien de schaal van de ontwikkeling. Op basis van het totale woningbouwprogramma moet nog bepaald worden of dit een zelfstandige school wordt of een dislocatie.

Het maatschappelijk programma ziet op de komst van onder andere:

- Middelbare school
- Sporthal
- Basisschool incl. BSO en gymzaal
- Kinderopvang (KDV)
- Buurtcentrum en jongerenhuiskamer
- Buurthuiskamer
- Gezondheidscentrum
- Overloop en onvoorzien
- Activiteitencentrum
- Wijkcultuurhuis
- Ouderencentrum
- Time Out

Naast focus op kunst en cultuur, is het wijkcultuurhuis bij uitstek de plek voor verbinding en vermenging met andere domeinen als onderwijs, sport, welzijn en jongerenwerk, dit alles met behoud van de intrinsieke waarde van kunst en cultuur. Samen met eigenaren en ontwikkelaars in het gebied investeren we in het buurtgevoel in de Merwedekanaalzone. Hiertoe wordt een actieplan opgesteld, waarin duidelijk vermeld staat hoe en waar bewoners de ruimte krijgen voor buurtinitiatieven in de wijk en waarbij enkele reeds bestaande bewonersinitiatieven worden betrokken om te leren van hun inspiratie en ervaring.

4.1.3.2.1 Creatieve bedrijven en blurring

Het noorden van Merwede is bekend als het OPG-terrein. De gebouwen en huurders zijn hier in kaart gebracht. De waardering en kansen voor de toekomst staan beschreven in het rapport "Toekomst gebouwen en huurder OPG-terrein" dat is gebruikt bij de uitwerking van het stedenbouwkundig plan. Creatieve bedrijven zoals de Vechtclub XL, de Alchemist, de inmiddels vertrokken partijen als Ididslowfashion en Blue Linked en het zuidelijk gelegen Kanaal30 en de Stadstuin hebben een meerwaarde voor de stad en trekken vele bezoekers naar het gebied. Ook de organisaties Skatepark Utrecht, Circus Diedom en de Stadsbrug zijn bekende functies die passen bij de transformatie naar een levendige en gezonde stadswijk voor iedereen en die we graag willen behouden of versterken. We zetten in op het versterken van de creatieve bedrijvigheid en bijbehorende blurring die zorgt voor de levendigheid en aantrekkelijkheid van deze bedrijvigheid. Het zijn functies die passen bij de transformatie naar een levendige stadswijk voor iedereen. Deze organisaties kunnen een belangrijke rol spelen bij de ontwikkeling van Merwede gezien hun bijdrage aan de gewenste identiteit en levendigheid.

Andersom geldt dat Merwede dit type organisaties zal stimuleren verder te groeien van een tijdelijk naar een permanent bestaansrecht. Zowel in de bestaande gebouwen op het OPG-terrein als op andere plekken in Merwede passen dit soort functies, wat mede de aanleiding is voor behoud van een vijftal bestaande gebouwen. Bestaande gebouwen geven de nieuwe wijk identiteit en karakter en bieden ruimte voor bijzondere functies, die een bijdrage leveren aan de levendigheid, gelaagdheid en verrassing in de wijk. De inzet voor het behoud van de genoemde huurders en gebouwen sluit aan op de motie van december 2018 en het collegebesluit van februari 2018 om waardevolle initiatieven in het gebied te behouden. Met de creatieve bedrijven en de sociaal-maatschappelijk initiatieven (zoals de Vechtclub XL, de Alchemist, de Boulderhal en Wij3.0 en Circus Diedom) is de gemeente tevens in overleg. Samen met deze partijen wordt gekeken welke mogelijkheden er zijn om ze voor het gebied te behouden. Het bestemmingsplan maakt deze functies mogelijk. Tijdelijke initiatieven zijn welkom. Er wordt een loket ingesteld binnen de projectorganisatie van de Merwedekanaalzone, om zo tijdelijke initiatieven snel een plek te geven in het nog te ontwikkelen gebied. Hierbij wordt ook nadrukkelijk de mogelijkheid van tijdelijke wooneenheden meegenomen.

4.1.4 Ruimtelijke invulling Merwede

Het stedenbouwkundig plan geeft aan dat Merwede een hoogstedelijke en groene wijk moet worden waarbij een aantal bestaande karakteristieke industriële gebouwen gehandhaafd blijft als identiteitsdrager. Het moet een gezonde wijk worden, autoluw, met veel ruimte voor wandelaars en fietsers en slimme mobiliteitsoplossingen. Daarnaast is er veel aandacht voor een gedifferentieerd woonmilieu en een ruimtelijke omgeving waar ontmoeten centraal staat en met een eigen identiteit.

4.1.4.1 Coulissestad

Merwede is door zijn omvang en dichtheid een uniek milieu, met een eigen identiteit binnen Utrecht-Zuidwest. Om stedelijkheid met hoge kwaliteit te bieden, combineren we in het stedenbouwkundig plan gebouwen met veel verschillende hoogtes en korrelgroottes. Het intensief mengen van hogere en lagere gebouwen en het terugwijken van hoger gelegen gevels zorgen dat de menselijke maat behouden blijft, ondanks de aanzienlijke dichtheid.

De stedenbouwkundige principes zijn:

- Eenheid in verscheidenheid
- Samengesteld en pandsgewijs
- Aflopende dichtheid en hoogte
- Licht en lucht
- Gekaderd en toegankelijk
- Stad op ooghoogte

Merwede is opgebouwd uit stoere stadsblokken, die ieder op zich zijn samengesteld uit meerdere panden, veelal schouder aan schouder rond een binnentuin maar zeker niet volledig gesloten, vooral niet richting de groene kanaaloever, waar blokken zich openen. De wisselende hoogtes creëren enkele goed bezonde plekken en brengen lucht in het gebied. Hogere gebouwen zijn daarbij niet bedoeld als beeldbepalende accenten, maar maken onderdeel uit van het gevarieerde dakenlandschap.

In Merwede is extra aandacht voor de stad op ooghoogte en voor de overgang van gebouw naar openbare ruimte. Het stedenbouwkundig plan kiest voor een compacte, eigentijdse stedenbouw met een herkenbaar karakter. De combinatie van het raamwerk en de samengestelde bouwblokken met wisselende hoogtes resulteert in een unieke woonkwaliteit, een hoge verblijfskwaliteit in de openbare ruimte, een groen en bruikbaar dakenlandschap en een uniek stadsbeeld: de

Coulissestad.

Merwede wordt met meer dan 200 gebouwen, gekenmerkt door een pandsgewijze bebouwing. De beoogde 19 afzonderlijke bouwblokken verschillen van vorm en grootte, maar vertonen op gelijke wijze een diversiteit in de samenstelling van gebouwen. De mix van enkele bestaande en heel veel nieuwe gebouwen maken samen eenheid en impact op de schaal van de wijk.

Door toepassing van terugliggende gevels, wisselende bouwhoogtes, de vele terrassen en collectieve daken, ontstaat een afwisselend bebouwingsbeeld. De bestaande gebouwen als VechtclubXL, Fietsdepot, Mobach en een aantal nieuwe specials fungeren als identiteitsdragers van het gebied en zijn gesitueerd bij belangrijke openbare ruimtes.

4.1.4.2 Aflopende dichtheid en hoogte

Door zijn dichtheid en schaal vormt de wijk een eigen gezicht binnen de Merwedekanaalzone en het stadseiland. Hoewel Merwede als gebied herkenbaar is, kent de wijk wel een specifieke gradiënt in de omvang van de bouwblokken, de dichtheid en maximale bouwhoogte die afnemen richting het Merwedepark.

De Europalaan is een stedelijke boulevard en een logische plek om een belangrijk deel van het programma te situeren – vanwege de bezonning, het uitzicht, de verkeersontsluiting met mobiliteitshubs en de HOV haltes. De bouwblokken langs de Europalaan zijn dan ook relatief groter, dichter en hoger. In deze bouwblokken is ruimte voor voorzieningen zoals een supermarkt. De bouwblokken aan de Merwedekanaal zijn over het algemeen kleiner en de dichtheid en maximale bouwhoogte zijn er lager dan aan de Europalaan. Hierdoor sluiten de blokken ook beter aan op de hoogtes van de Rivierenwijk en is de bezonning van Merwedepark beter gewaarborgd.

Door hogere en lagere gebouwen te mengen ontstaat een goede balans tussen dichtheid en menselijke maat en worden bijzondere plekken in de openbare ruimte gecreëerd. Binnen een hoge dichtheid wordt letterlijk licht en lucht gecreëerd. Om de ervaring van gemiddelde hoogte op straatniveau te beheersen en daarmee de menselijke maat te vinden in de toch hoge dichtheid van Merwede worden verder setbacks als middel ingezet. Door openingen toe te passen in het bouwblok wordt een relatie gelegd tussen de openbare ruimte en de binnenterreinen – waar ook woningen aan zijn georiënteerd. Aan het Merwedepark loopt zo het groene karakter over in de blokken. De binnenterreinen hebben nadrukkelijk een andere uitstraling dan de openbare ruimte, waardoor helderheid ontstaat over eigendom. De binnenterreinen aan de Europalaan zullen vanwege het intensieve programma veelal verhoogd worden uitgevoerd. Aan de kanaalzijde worden de binnenterreinen vooral dicht op het maaiveld gehouden zodat doorzicht en toegankelijkheid gewaarborgd blijven.

In het verspringend daklandschap zijn hoge gebouwen een belangrijk element in het creëren van de coulissestad. De hoge gebouwen staan op voldoende afstand van elkaar en komen in het hele plan voor, met uitzondering van een aantal plekken waar vanuit bezonning geen torens wenselijk zijn. Voor de hoge gebouwen gelden speciale richtlijnen (zie hfst 6 van het Stedenbouwkundig Plan).

Voor wat betreft de bouwhoogten wordt onderscheid gemaakt tussen een basis maximale bouwhoogte en een maximale bouwhoogte voor hoge gebouwen. Hiertoe is het plangebied ingedeeld in drie zones, op de verbeelding van het bestemmingsplan aangegeven met OZ-1, OZ-2 en OZ-3. De hogere gebouwen (hoogteaccenten) aan het Merwedepark zijn maximaal 10 bouwlagen en staan op afstand van het Merwedekanaal. Op de verbeelding is een zone aangegeven waar geen hogere gebouwen zijn toegestaan. Daarnaast zijn de hoge gebouwen in het dwaalspoor maximaal 14 bouwlagen en aan de Europalaan maximaal 18 bouwlagen.

Uitzondering op de regel zijn twee stedelijke accenten van 70 en 100 meter (respectievelijk 23 en 33 bouwlagen). De posities hiervan aan het Anne Frankplein en halverwege de Europalaan zijn bepaald en via de spelregels van het SP Merwede vastgelegd.

Voor kwalitatieve doeleinden (hogere plint- of verdiepingshoogte) kan onder voorwaarden en met instemming van het kwaliteitsteam maximaal 5% - 10% van de maximale bouwhoogten worden afgeweken. De bouwhoogtes zijn exclusief secundaire bouwdelen als dakranden en liftopbouwen. De voorwaarden zijn opgenomen in de regels van het bestemmingplan.



Spelregelkaart Merwede (bron: Stedenbouwkundig Plan Merwede)

De spelregelkaart en de spelregels bieden de basis om tot uitvoering van het stedenbouwkundig plan met alle onderliggende principes te komen. Dit zijn geboden waaraan iedereen zich moet houden en waarvan, enkel met een goede bewijslast en in samenspraak met het kwaliteitsteam, beperkt kan worden afgeweken. De spelregelkaart toont de kwantitatieve mogelijkheden en onmogelijkheden van het stedenbouwkundig plan met betrekking tot het bouwvolume, rooilijnen, bouwhoogte en de gebouwkorrel. De spelregelkaart bestaat uit verschillende regels die in het Stedenbouwkundig Plan (hoofdstuk 6) afzonderlijk van elkaar worden toegelicht. Daarnaast zijn voor enkele spelregels aanvullende richtlijnen opgesteld die een voorkeursrichting bieden in de geest van het plan. In specifieke situaties kunnen richtlijnen anders worden uitgewerkt dan voorgeschreven, mits het geen afbreuk doet aan de stedenbouwkundige principes en de ruimtelijke kwaliteit.

Binnen de spelregels is er nog veel vrijheid en flexibiliteit om in de daadwerkelijke uitwerking van de plannen de verschillende gebouwen en ambities vorm te geven met variatie aan hoge, lage, brede en smalle gebouwen. In de regels van het bestemmingsplan is in artikel 5 een koppeling gelegd met de spelregels en richtlijnen. Via deze koppeling worden deze spelregels ook juridisch verankerd.

4.1.4.3 Beeldkwaliteit

Aanvullend op het Stedenbouwkundig Plan Merwede is een Beeldkwaliteitsplan (BKP) opgesteld als separaat document (zie Bijlage 11). Het Beeldkwaliteitsplan gaat nader in op de gewenste ruimtelijke kwaliteit van Merwede. Het BKP borgt de belangrijkste aspecten van deze hoogstedelijke wijk: menselijke maat en schaal, prettig leefklimaat van openbare ruimte en het karakter van de coulissestad. Het schetst de beoogde kwaliteit voor stedenbouw, architectuur en openbare ruimte in Merwede. Het BKP bevat nadere aanwijzingen hoe de stedenbouwkundige uitgangspunten en harde randvoorwaarden kunnen worden uitgewerkt in concrete voorstellen voor gebouwen.

Het geeft houvast, is richtinggevend en dient als inspiratiebron voor ondernemers, ontwikkelaars en architecten. Dit moet de gewenste integrale beeldkwaliteit borgen en hierdoor blijft de samenhang binnen Merwede behouden, ook bij gefaseerde realisatie door meerdere bouwpartners.

In het BKP wordt op verschillende schaalniveaus uitspraken gedaan; wijk, blok, gebouw, elementen, overgang domeinen en publieke gebouwen. Het BPK doet richtinggevende uitspraken bijvoorbeeld over hoe om te gaan met de schaal en maat van het ontwerp van de bebouwing, de hoogteverhoudingen van de samenstellende gebouwen in een stadsblok, over de hoogteopbouw voor de plint, de goot en het dak, over materiaal- en kleurgebruik en over de aansluiting van de plint op de openbare ruimte en de binnengebieden en de daken. Er wordt een methode gehanteerd waarbij per schaalniveau doelstellingen zijn opgenomen, voorzien van richtlijnen. Hiermee zijn de intenties van het plan geformuleerd en wordt weergeven welk (beeld)resultaat in ieder geval moet worden gehaald. Wanneer de richtlijnen worden gehanteerd, wordt de doelstelling in principe gehaald, tegelijkertijd biedt het gebruik van richtlijnen ook ruimte voor andere mogelijke oplossingen, mits de beoogde doelstelling wordt bereikt. De richtlijnen worden verduidelijkt met schema's en één of meerdere referentiebeelden. De spelregels uit het SP en de doelstellingen en richtlijnen uit het BKP geven samen sturing aan de beeldkwaliteit.

4.1.4.3.1 Kwaliteitsteam en supervisor

Voor de kwaliteitsbewaking wordt een proces ingericht met een kwaliteitsteam en een supervisor. Het kwaliteitsteam toetst het Structuurontwerp de bouwenvelop per bouwblok, het Voorlopig Ontwerp en Definitief Ontwerp op basis van het Stedenbouwkundig Plan Merwede en het bijbehorend Beeldkwaliteitsplan. Het kwaliteitsteam beoordeelt zowel gebouwen, openbare ruimte als civiele werken. Het kwaliteitsteam wordt zodanig samengesteld dat een integrale, kwalitatieve toetsing is geborgd. Een vertegenwoordiger van Welstand maakt deel uit van het kwaliteitsteam Merwede.

De supervisor is kenner en drager van Stedenbouwkundig Plan en Beeldkwaliteitsplan. Hij is structureel beschikbaar om te reflecteren op planvoorstellen. De supervisor adviseert vooraf het kwaliteitsteam bij de beoordeling van Structuurontwerp, VO en DO en is betrokken bij de besluitvorming hierover. De supervisor is aanwezig bij de vergaderingen van het kwaliteitsteam.

Het kwaliteitsteam heeft de bevoegdheid om na een integrale afweging een positieve beoordeling te geven op een ontwerpoplossing die niet expliciet in de aanwijzingen van het SP en of BKP is beschreven. Hierbij dient de indiener van het ontwerp op overtuigende wijze aan te tonen dat het gewenste eindresultaat in relatie tot de bedoeling van het SP en of BKP ook met de voorgestelde ontwerpoplossing kan worden bereikt. Wel zal dit binnen de kaders van dit bestemmingsplan moeten blijven.

4.2 Verkeer en openbare ruimte

4.2.1 Verkeer en parkeren

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

Een van de uitgangspunten in de Omgevingsvisie deel 2, die aansluit op de nadrukkelijke wens voor aanvullende mobiliteitsmaatregelen, is om de verkeersgeneratie van en naar Merwede te beperken. Daarvoor is een maximale verkeergeneratie voor Merwede deelgebied 5 (fase 1 en 2) aangehouden van 1.200 motorvoertuigen per uur (in het drukste spitsuur).

Voor de Merwedekanaalzone is een nieuwe mobiliteitsstrategie ontwikkeld, die aansluit bij de principes van het gemeentelijk Mobiliteitsplan 2040. Deze aanpak maakt het goed mogelijk om in de Merwedekanaalzone te wonen zonder een eigen auto voor de deur. De mogelijkheden om te lopen, fietsen of het OV te gebruiken zijn hier goed. Deze omslag in mobiliteit is nodig om onze snel groeiende stad gezond en bereikbaar te houden en om ruimte te maken voor duurzame en gezonde binnenstedelijke herontwikkeling.

Het plan Merwede sluit aan op de hogere doelen van de gemeentelijke mobiliteitsmaatregelen:

- Zorgen voor een goede (economische) bereikbaarheid voor wonen, werken en voorzieningen. Het gaat hier onder andere ook om logistieke verkeersstromen.
- Zorgen voor een sociale en gezonde stad. Dit impliceert een hoofdrol voor lopen en fietsen, de gezondste vormen van mobiliteit, die bovendien bijdragen aan levendigheid en sociale veiligheid op straat.

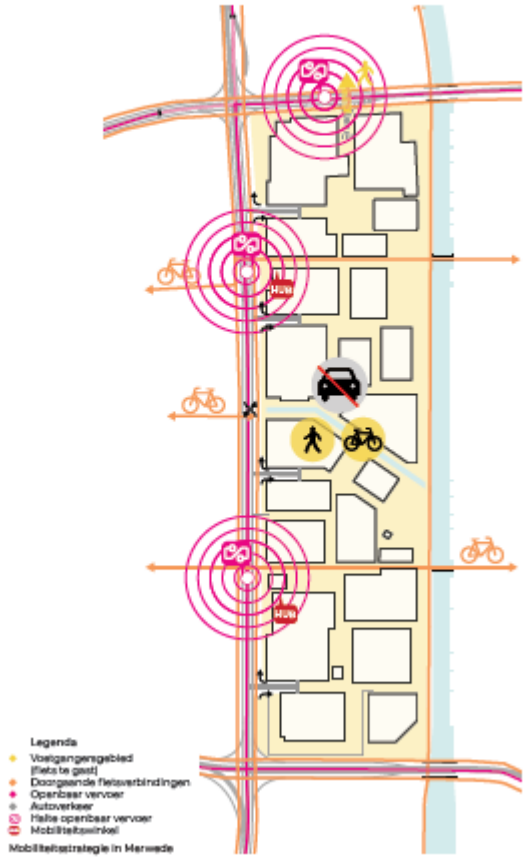
- Zorgen voor een duurzame stad. Ook hier gaat het om het stimuleren van duurzame en energiezuinige vormen van mobiliteit, zoals lopen, fietsen en (elektrisch) openbaar vervoer.
- Zorgen voor een stad met ruimtelijke kwaliteit. Dit vraagt om het stimuleren van ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit (lopen, fietsen en openbaar vervoer). Onnodig autogebruik moet worden beperkt vanwege het grote ruimtebeslag van infrastructuur en stallingsvoorzieningen.
- Dit alles moet gebeuren met effectieve en efficiënte inzet van financiële middelen en leiden tot een goede doorstroming van het openbaar vervoer en het zo optimaal mogelijk benutten van infrastructuur (dubbelgebruik van parkeervoorzieningen, efficiënt benutten van capaciteit van kruispunten enzovoort).

4.2.1.1 Uitgangspunten Merwede

Uitgangspunt in de Mobiliteitsstrategie van Merwede is het STOMP-principe, oftewel Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, MaaS en Deelmobiliteit en tot slot de Privéauto, in die volgorde van prioriteit. Het is essentieel dat het mobiliteitsbeleid leidt tot minder doorgaand autoverkeer langs de Merwedekanaalzone en dat de Merwedekanaalzone minder autoverkeer veroorzaakt dan bij regulier mobiliteitsbeleid. Dit vergt onder andere een modal shift naar lopen, fietsen en openbaar vervoer en benutten van kansen van deelmobiliteit.

De hoofdprincipes voor de ambitieuze mobiliteitsstrategie voor de Merwedekanaalzone komen overeen met de drie hoofdpijlers uit het gemeentelijk Mobiliteitsplan. Deze zijn weer gebaseerd op het bewuste en onbewuste besluitvormingsproces van reizigers. Op elke trede van het besluitvormingsproces moet mobiliteitsbeleid de reiziger helpen bij de gewenste keuzes:

- Een goed ruimtelijk ontwerp is de beste vorm van mobiliteitsbeleid, oftewel: een aanpak bij de bron. Een helder ruimtelijk concept is medebepalend voor de mobiliteitsvoorkeuren van de gebruikers.
- Een goede opzet van de fysieke mobiliteitsnetwerken en een bijpassende straatinrichting ondersteunt de gebruikers in de prioriteitsvolgorde lopen-fietsen-openbaar vervoer-auto.
- Niet infrastructurele maatregelen zoals mobiliteitsmanagement en dynamisch verkeersmanagement dragen bij aan de vervoerwijzekeuze en de geleiding van verkeersstromen.
- De gebruiker staat centraal, maar wel binnen randvoorwaarden van een gezonde, leefbare en ruimte-efficiënte stad.



Mobiliteitsstrategie Merwede (bron: SP Merwede)

In de vraag naar mobiliteit wordt voorzien door een innovatief mobiliteitsconcept dat bestaat uit:

- dagelijkse voorzieningen op loop- en fietsafstand;
- een autoluwe en deels autovrije inrichting van de openbare ruimte;
- een fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk, inclusief de extra loop- en fietsbruggen;
- hoogwaardig openbaar vervoer (HOV);
- invoeren betaald parkeren in de omliggende wijken;
- Parkeren op Afstand;
- deelmobiliteit en Mobility as a Service (MaaS), beschikbaar in mobiliteitshubs in het gebied;
- een laag aantal parkeerplaatsen van gemiddeld 0,3 parkeerplaats per woning in Merwede.

In de plannen voor de Merwedekanaalzone gaat de gemeente er op basis van onderzoek en eigen waarnemingen vanuit dat mensen die centraal in de stad (willen) wonen over het algemeen steeds minder vaak een eigen auto kopen. In de binnenstad van Utrecht is het autobezit met 41% het laagst van heel Utrecht. In vergelijking met de rest van de regio is het autobezit in Utrecht stad relatief laag.

Dit relatief lage autobezit wordt mede in verband gebracht met de nabijheid voorzieningen, goede toegangsmogelijkheden tot openbaar vervoer in de gemeente en het gebruik van deelauto's.

Het concept van deelauto's slaat in Utrecht zichtbaar aan. Het aantal deelauto's is in 2019 met 31% gegroeid naar ruim 3.300. Daarmee is Utrecht in vergelijking met de andere grote steden Amsterdam, Rotterdam en Den Haag, koploper in het aantal deelauto's per inwoner. Ook het aantal elektrische personenauto's is toegenomen. Naast duurzame mobiliteitskeuzes in autobezit zien we dat ook steeds meer mensen duurzame mobiliteitskeuzes maken voor hun reis. Het aantal huishoudens dat wel eens gebruik maakt van een deelauto is gestegen van 13% naar 15% en er werd 8% meer gebruik gemaakt van de P+R's met 210.000 verkochte combikaartjes. (Bron: Mobiliteitsplan Utrecht).

4.2.1.2 Leeswijzer

In deze toelichting wordt ingegaan op de belangrijkste en meest bepalende onderdelen van het mobiliteitsconcept voor Merwede. Voor een nadere toelichting op het concept en de wijze waarop het integraal onderdeel uit maakt van de ontwikkeling van de wijk, wordt verwezen naar de Omgevingsvisie deel 2 en het Stedenbouwkundig Plan Merwede. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de wijze waarop de onderdelen van het mobiliteitsconcept (voorzieningen voor de fiets en het openbaar vervoer, de Mobiliteitshubs, Deelauto's en MaaS en Parkeren op Afstand) worden gerealiseerd, de wijze waarop om wordt gegaan met parkeren en tot slot op de verkeersproductie en attractie.

Voor wat betreft de inrichting van de openbare ruimte en de stad op loopafstand, wordt verwezen naar paragraaf 4.2.2 en 4.2.3 en de voor die aspecten relevante onderdelen van de toelichting in hoofdstuk 5. In paragraaf 5.4 is ingegaan op uitgevoerd verkeersonderzoek. Ook wordt verwezen naar de verkeerskundige onderbouwing zoals opgenomen in Bijlage 7.

4.2.1.3 Vertaling van het mobiliteitsconcept

Het mobiliteitsconcept van Merwede is gebaseerd op de bevindingen van Goudappel Coffeng, zoals verwoord in het rapport 'Mobiliteit Merwedekanaalzone' (onderdeel van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone). De wijze waarop de bevindingen en conclusies uit dat onderzoek zijn vertaald, wordt per vervoersmiddel nader toegelicht.



Met het VRU 3.4 is berekend welk effect de mobiliteitsstrategie voor de Merwedekanaalzone heeft op de verkeersgroei in 2030 ten opzichte van de autonome ontwikkeling 2030. In alle deelgebieden is er een (forse) toename van het fietsverkeer te zien. Ook het OV-gebruik neemt sterk toe. De hoeveelheid autoverkeer neemt licht toe ten opzichte van de autonome situatie.

4.2.1.4 Voetgangers en fietsers

Conform het STOMP-principe staan respectievelijk de voetganger en de fietser centraal. Dat geven we actief vorm door het uitgangspunt dat Merwede geen woonwijk maar stadswijk is: alle basisvoorzieningen zijn aanwezig zodat de auto niet hoeft te worden gebruikt.

Als mensen naar buiten stappen komen ze eerst in een aantrekkelijke verblijfsruimte die uitnodigt tot wandelen. In de plint op maaiveldniveau vinden ze de fietsparkeervoorziening, goede fietspaden en op loopafstand een openbaarvervoerhalte en (deel)autoparkeerplaatsen.

De inrichting van de openbare ruimte ondersteunt deze volgorde. De openbare ruimte in Merwede wordt vrijwel volledig autoluw ingericht. Het autoverkeer beperkt zich tot de inprikkers, en mag alleen bij uitzondering de rest van het gebied in. Fietsers bevinden zich op de doorgaande fietspaden door het gebied en/of zijn te gast, waardoor de voetganger het primaat heeft in het gebied.



Toekomstig fietsnetwerk Utrecht Zuidwest, langzaam verkeersverbindingen in oranje en zwart (bron: Omgevingsvisie)

4.2.1.5 Overzicht Fietsnetwerk

Merwede ligt centraal in de stad Utrecht, op een knooppunt van doorgaande fietsverbindingen. Die worden versterkt waar ze binnen de plangrenzen van het projectgebied vallen, o.a. in de vorm van nieuwe fietsverbindingen over het Merwedekanaal en nieuwe fietspaden op de doorgaande fietsroutes. De loop- en fietsroutes in en rondom Merwede vormen een fijnmazig netwerk, met een maaswijdte van zoveel mogelijk 50-100 meter, respectievelijk 400 meter. Dit spreidt de drukte en het maakt lopen en fietsen aantrekkelijk. De toegankelijkheid van de bestaande bruggen wordt verbeterd voor lopen en fietsen. Met nieuwe loop- en fietsbruggen over het Merwedekanaal wordt Merwede bovendien een stapsteen binnen een fijnmazig stadsnetwerk via verkeersluwe gebieden.

Het fietsverkeer in Utrecht Zuidwest groeit de komende jaren aanzienlijk. Merwede kiest voor een mobiliteitsstrategie waarbij het autogebruik zoveel mogelijk wordt beperkt en lopen en fietsen wordt gestimuleerd. De forse toename in het toekomstig fietsgebruik vraagt om een fijnmaziger fietsnetwerk.

Het huidige fietsnetwerk rondom Merwede kent verschillende doorfietsroutes die voorzien in het verbinden van de wijken in Utrecht Zuidwest. De Mandelabrug en de Socratesbrug zijn beide onderdeel van dit doorfietsnetwerk:

- De doorfietsroute over de Mandelabrug verbindt Nieuwegein met Utrecht Centraal, via de route Kanaalweg, Van Zijstweg, Croeselaan.
- De doorfietsroute over de Socratesbrug maakt onderdeel uit van de verbinding tussen Oog in Al, Kanaleneiland, Transwijk, Hoograven, Lunetten en verder naar Utrecht Science Park.
- Daarnaast is de Balijebrug onderdeel van het stedelijk fietsnetwerk Utrecht Zuidwest. De op- en afritten van de bestaande bruggen worden geoptimaliseerd.

Met alleen het verbeteren van de bestaande bruggen en fietsroutes kunnen we de groei van het fietsverkeer echter niet voldoende opvangen. Twee nieuwe loop- en fietsbruggen vanuit Merwede zorgen voor een verfijning van het fietsnetwerk. Hierdoor bedraagt de maximale fietsmaaswijdte binnen Merwede overal minder dan 400 meter. De nieuwe bruggen vormen een aanvulling op de doorfietsroutes. De locatie van de fietsbruggen is het resultaat van de in het kader van de Omgevingsvisie uitgevoerde 'Variantenstudie Loop- en Fietsbruggen'. De bruggen bieden voetgangers en fietsers de mogelijkheid om een andere route te kiezen dan via de bestaande drukke verbindingen. Het worden aantrekkelijke wijk-wijkverbindingen, onder andere voor kwetsbare verkeersdeelnemers. De nieuwe bruggen maken fietsen en lopen daarnaast een aantrekkelijke wijze van verplaatsing doordat directe, korte verbindingen ontstaan. Bij Merwede komen twee nieuwe bruggen over het Merwedekanaal, ter hoogte van de Waalstraat en de Zijldiepstraat:

- De loop-fietsbrug ter hoogte van de Waalstraat fungeert als een oost-westverbinding tussen Merwede, Tolsteeg, Kanaleneiland, Oog in Al, Tolsteeg en Uithof.
- De loop-fietsbrug ter hoogte van de Zijldiepstraat bedient voornamelijk fietsers uit Kanaleneiland

en Merwede die naar Rivierenwijk en de binnenstad willen, en omgekeerd.



Voetganger Fietser

4.2.1.6 Overzicht routes voor langzaam verkeer Merwede

De aanleg van de twee nieuwe bruggen zorgt voor spreiding van het aantal fietsers. Tussen de 8.000 en 9.000 fietser fietsen in de eindfase door de Waalstraat en tussen de 6.000 en 7.000 fietsers maken gebruik van de Zijldiepstraat.

Daarnaast zijn de bruggen belangrijk om wandelen en fietsen aantrekkelijker te maken voor de nieuwe bewoners van de wijk Merwede. Beide bruggen worden waarschijnlijk tegelijk aangelegd, vooruitlopend op de oplevering van de eerste bouwblokken. Dit zorgt dat de nieuwe bewoners van Merwede de juiste patronen in hun routekeuze vormen. Ook blijft daarmee de bouwoverlast voor gebruikers van het kanaal en omwonenden beperkt.

Het uitgangspunt voor de nieuwe bruggen is dat zij zo ijl, rank en bescheiden mogelijk worden vormgegeven. Doel is een vormgeving die fietsers beweegt de bruggen in een rustig tempo over te gaan. Bij de op- en afritten van de bruggen aan beide zijden wordt aandacht besteed aan het afremmen van de snelheid van fietsers. Het is niet de bedoeling om toe te staan dat bromfietsers en scooters over de nieuwe bruggen mogen rijden. Op de nieuwe bruggen worden verkeersborden geplaatst (verplicht fietspad, blauw bord met witte fiets) waardoor bromfietsers (geel kenteken) en scooters niet zijn toegestaan.

Aan de Merwedekant sluit de brug aan op het doorgaande fietspad in het Merwedepark, aan de kant van Rivierenwijk op het stratenpatroon van de woonwijk. Daarmee voorkomen we een te grote druk op bestaande fietsroutes en kruispunten in het stedelijk fietsnetwerk. In verschillende gevallen komen routes wel weer samen op drukke kruispunten maar dan wel vanuit verschillende kanten zodat de druk op een kruispunt wordt verdeeld. Hiervoor is een quickscan uitgevoerd met behulp van het verkeersmodel, is te lezen in de memo 'Actualisatie cijfers en reactie op inspraak Variantenanalyse loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone' (bijlage van de Omgevingsvisie, deel 2). De concrete uitwerking van de bruggen is onderdeel van de uitwerking van het project ‘Rondje Stadseiland’.

Voor de bruggen moeten twee woonboten verplaatst worden en een derde woonboot moet voor een goede inpassing enkele meters opgeschoven worden. Voor de overgebleven woonboten is de bestaande afstand voldoende tot de brug en zijn er geen onaanvaardbare negatieve effecten voor de bezonning, zie Bijlage 37. Op dit moment zijn er koopovereenkomsten gesloten met twee eigenaren, met de derde eigenaar vinden gesprekken plaats over de meest passende uitwerking. De datum tot wanneer de betreffende woonarken kunnen blijven liggen is afgestemd op de planning van te realiseren wandel- en fietsbruggen.

Met betrekking tot het gebruik van het Merwedekanaal voor de roeiverenigingen heeft de gemeenteraad op 7 oktober 2021 een amendement (2021-A130) aangenomen waarvan de tekst als volgt luidt: *"Om de negatieve effecten van de bruggen en de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone en in de omgeving te beperken voor de watersportbeoefenaars op het Merwedekanaal, in ieder geval zorg te*

dragen voor de volgende punten. De doorvaarbaarheid van de bruggen, het verkennen van de mogelijkheid van een sportzone op het Merwedekanaal en de aanleg van een goed zichtbaar en toegankelijk coachpad. Wat betreft de alternatieve locaties voor met name de topsport op het water, zet de gemeente zich in voor een passende mogelijkheid om te roeien in Vianen. In lijn met de aangenomen motie M251/2021 zullen ook de mogelijkheden voor roei- en recreatiewater in Rijnenburg worden uitgewerkt."

De maatvoering van de bruggen worden zoveel mogelijk aangepast aan de eisen vanuit de gebruikers van het kanaal zoals roeiers, zeeverkenners en de bewoners van de Veilinghaven. Het Merwedekanaal is ongeveer 33 meter breed ter plaatse van de Merwedekanaalzone. Aan de oostelijke oever zorgen de woonboten voor een kleinere doorvaartbreedte. Rekening houdend met een zone waarin de woonboten liggen, en een vrije ruimte naast deze woonschepen, is de maximale doorvaartbreedte 27 meter. De roeiverenigingen welke gebruik maken van het kanaal hebben 25 meter nodig voor het beoefenen van de wedstrijdsport. Een bredere doorvaart is wenselijk.

Het peil in het Merwedekanaal is in dit gedeelte gemiddeld ongeveer NAP + 0,58m. Het peil fluctueert tussen NAP + 0,42m en NAP + 0,68m. Onder de bruggen dient in gesloten toestand een minimale doorvaarthoogte van 1,60m over de volledige obstakelvrije doorvaartbreedte (geen pijlers) aanwezig te zijn. In geopende toestand dient de doorvaartbreedte minimaal 13 meter te bedragen. De doorvaarthoogte in geopende toestand is minimaal 5,85 meter. Er dient een doorvaartdiepte van minimaal 2,7 meter over de gehele breedte van het kanaal te zijn. Voor de bruggen wordt een Programma van Eisen opgesteld waarbij rekening wordt gehouden met het gebruik van het water door de woonboten, de historische schepen Veilinghaven, de roeiverenigingen en overig recreatiegebruik. We verkennen de mogelijkheid van een sportzone op het Merwedekanaal en een coachpad.

De bruggen worden tussen meerdere bestaande bruggen gerealiseerd. De bediening van deze bruggen is gelegen bij de havendienst van gemeente Utrecht. De functionele breedte van de brug is ongeveer 6 meter. Hierbij is er ongeveer 4 meter bedoeld voor een twee richtingen fietspad en ongeveer 2 meter voor een voetpad. De nieuw aan te leggen bruggen moeten passeerbaar zijn voor fauna. Hiervoor dient de gemeentelijk ecoloog betrokken te worden en dient de leidraad faunavoorzieningen bij infrastructuur van juni 2013 te worden gevolgd. Daarnaast wordt ervoor gezorgd dat er geen verlichting op het water uitstraalt en dat de groenzone donker blijft.

Voor de alternatieve plekken voor woonboten is een locatieonderzoek uitgevoerd, conform Motie M16/2018 Inventarisatie toekomstige ligplaatsen. Het locatieonderzoek naar drie alternatieve ligplaatsen voor de woonboten uit de Merwedekanaalzone is onderdeel van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone.

4.2.1.7 Fijnmazig voetgangersnetwerk

Bij de op- en afritten van de bruggen aan beide zijden wordt aandacht besteed aan het afremmen van de snelheid van fietsers. Het is niet de bedoeling om toe te staan dat bromfietsers en scooters over de nieuwe bruggen mogen rijden. Op de nieuwe bruggen worden verkeersborden geplaatst (verplicht fietspad, blauw bord met witte fiets) waardoor bromfietsers (geel kenteken) en scooters niet zijn toegestaan. Aandachtspunten die ontstaan als gevolg van de aanleg van nieuwe bruggen, maar ook als gevolg van de toename van het fietsverkeer staan op de uitvoeringsagenda om aangepakt te worden.

Deze uitvoeringsagenda komt terug in de Buurtaanpak Rivierenwijk & Transwijk (zie bijlage bij de Omgevingsvisie deel 2). De Waalstraat (tot aan Rijnlaan) en de Zijldiepstaat en het Merwedeplantsoen rondom de bruggen zullen als eerste worden heringericht. En in de eerste fase van de Buurtaanpak is ook ruimte voor vergroeningsmaatregelen, zoals extra bomen. In een latere fase worden ook de Rijnlaan, het stuk Waalstraat tussen Rijnlaan en Jutfaseweg en Balijeplein aangepakt. Bij de inpassing van de bruggen is het doel om het groen zoveel mogelijk intact te houden. Ook wordt er in Rivierenwijk gezocht naar andere mogelijkheden om het groen te laten toenemen. Zie hiervoor de Buurtaanpak Rivierenwijk.

De Waalstraat (tot de rotonde op de Rijnlaan) wordt heringericht, zodat deze straat geschikt is als nieuwe fietsroute bij de oplevering van de nieuwe brug. In de Buurtaanpak voor Rivierenwijk zijn eerste ideeën en referentiebeelden van een denkbare inrichting opgenomen, waarbij aandacht is voor de combinatie van fiets, voetganger, auto en invoering van betaald parkeren en extra aandacht voor de verkeersveiligheid bij de school en de kruising met de Merwedekade.

Ook de Zijldiepstraat krijgt op korte termijn een herinrichting (zie Buurtaanpak Rivierenwijk voor eerste ideeën). Extra aandachtspunten zijn de kruising met de Merwedekade en een goede aansluiting op de Rijnlaan.

4.2.1.8 Een fietsparkeerstrategie gericht op kwaliteit en gemak

Vanwege de ambitieuze parkeerstrategie voor auto's moet de parkeercapaciteit voor fietsers juist hoger zijn dan de landelijke richtlijnen (Bouwbesluit 2012). Voor Merwede geldt in algemene zin en conform het Stedenbouwkundig Plan één fietsparkeerplaats per 25 vierkante meter GVO (gebruiksvloeroppervlakte) wonen plus 0,5 fietsparkeerplaats per woning voor bezoekers. Van de fietsparkeerplaatsen moet 20 procent geschikt zijn voor speciale fietsen (cargobikes, fietsen met mandjes, e-scooters).

Om het fietsen en stallen aantrekkelijk te maken liggen de fietsstallingen zo veel mogelijk op maaiveld. Ook bezoekers van Merwede moeten hun fiets echter kwijt kunnen. Omdat in de openbare ruimte slechts beperkt ruimte (maximaal 1.500 plekken) is om het fietsparkeren in te passen, vindt het stallen voornamelijk inpandig in de bouwblokken plaats. Voor kortdurend gebruik kunnen mensen hun fiets kwijt in de openbare ruimte, in parkeervakken, verspreid door de wijk. Daarnaast komen bij de twee stadspleinen en dichtbij de fietsverbindingen en VO-school inpandige voorzieningen met voldoende capaciteit. Zo benutten we de beschikbare ruimte optimaal en garanderen we voldoende plek voor fietsende bezoekers van Merwede. In totaal worden hier circa 2.500 plekken voor bezoekers gerealiseerd.

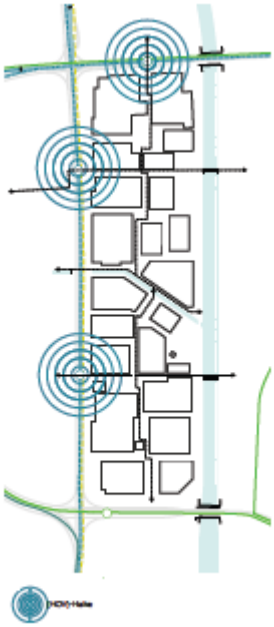
Voor fietsparkeren, heeft dit er in geresulteerd dat in het Stedenbouwkundig Plan en de SOK aanvullende afspraken zijn gemaakt aan de vigerende Nota Stallen en parkeren uit 2013 en het Addendum daarop uit 2019.

- We hanteren ook minimale eisen aan de aanwezigheid van fietsparkeerplekken bij woningen kleiner dan 50 vierkante meter. Zodoende wordt ook voor deze woningen voorzien in voldoende fietsparkeerplekken.
- We hanteren als uitgangspunt dat twee derde van de fietsen op een vloerniveau wordt gestald, en slechts een derde in een hoog rek. Dit biedt met name bij grotere woningen meer comfort.
- We hanteren een gemiddeld ruimtebeslag van 1,5 vierkante meter als uitgangspunt. In dit uitgangspunt is rekening gehouden met 20% buitencategorie fietsen (bakfietsen, kratfietsen en fietsstoeltjes). Dit is hoger dan het Addendum voorschrijft.
- We hanteren voor het hele gebied een parkeereis van 0,5 parkeerplekken per woning voor bezoekers. Deze zijn in dubbelgebruik beschikbaar en worden ook ingezet voor de voorzieningen. Ruim 2.500 plekken komen in gebouwde stallingen en de rest op maaiveld.
- Op twee onderdelen wijken we in negatieve zin af van het Addendum: de fietsparkeerplekken worden (al dan niet in compartimenten) zoveel mogelijk gedeeld tussen bewoners in het kader van de efficiëntie. Dat betekent dat ze niet specifiek zijn toegewezen aan woningen. Daarnaast wordt een individuele berging van 2,7 in plaats van 3 vierkante meter vereist per woning groter dan 50 vierkante meter.

Op overige onderdelen worden de Beleidsregels parkeernormen fiets en auto 2019 toegepast.

4.2.1.9 Openbaar Vervoer

Het openbaar vervoer krijgt een belangrijke rol in het mobiliteitsconcept voor Merwede. Naast het faciliteren van de aantallen reizigers, wordt de reiziger bediend met een aantrekkelijk product: onder andere korte reistijden, hoge frequenties, voldoende reizigerscapaciteit, comfortabele voertuigen, prettige en hoogwaardige haltes en goed ingepaste routes van en naar de haltes.



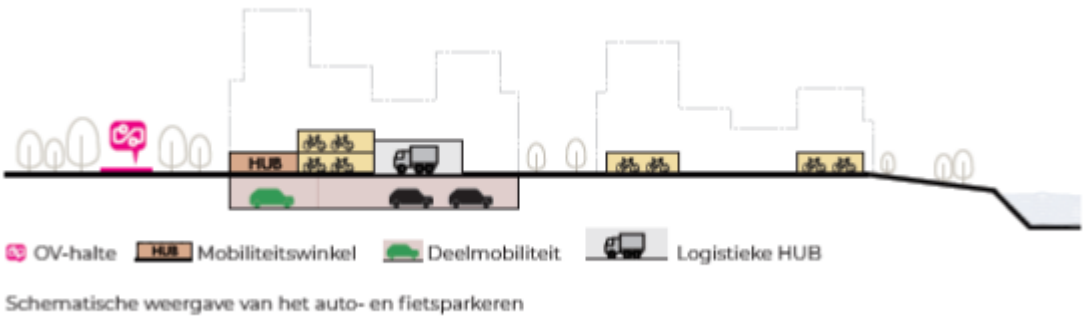
Openbaar vervoer

Middenin het profiel van de Europalaan komt een vrij liggende HOV-baan met hoogwaardige haltes (geschikt voor lightrail op termijn). Door de hoogste dichtheden aan wonen en publieke functies aan de Europalaan te realiseren wordt het openbaar vervoer gestimuleerd. Het openbaar vervoer verbindt Merwede met onder andere het centrum, nationale knoop Utrecht Centraal, via Westraven met Lunetten/ Koningsweg en Utrecht Science Park, P+R-voorzieningen aan de Ring en Papendorp.

4.2.1.10 Mobiliteitshubs, deelmobiliteit en Mobility as a Service

Aangezien minder dan een op de vier woningen in Merwede zal beschikken over een parkeerabonnement in de onderliggende parkeerplaatsen, is het aanbod van deelmobiliteitsdiensten (Mobility as a Service – MaaS) en -producten zoals deelauto's en -fietsen van groot belang. In Merwede komt dit mobiliteitsaanbod samen in zogenaamde Mobiliteitshubs in het gebied. Een Mobiliteitshub bedient en faciliteert de deelmobiliteit en draagt zo bij aan de reductie van het autogebruik. De Mobiliteitshubs en bijbehorende dienstverlening in Merwede bestaan uit de volgende onderdelen:

- Twee mobiliteitshubs (bijvoorbeeld te combineren met retail) met servicebalie, fietsreparatie en -verhuur, verhuur van speciale voertuigen zoals light electric vehicles voor goederen, toegang tot deelauto's enzovoort. De mobiliteitshubs komen op centrale plekken binnen Merwede, nabij loop-, fiets- en openbaarvervoervoorzieningen en bijvoorbeeld bij een supermarkt. Aan de achterzijde van de hubs liggen entrees naar parkeervoorzieningen en logistiek uitwisselpunten.
- Een aanbod aan mobiliteitsdiensten waarmee bewoners gebruik kunnen maken van een complete waaier aan vervoerwijzen: fietsen, e-bakfietsen, hogesnelheidsfietsen, e-scooters, e-auto's, light electric vehicles, e-bestelbusjes, recreatieve auto's, openbaar vervoer, taxi's, pakketbezorgdiensten.
- Een digitaal deelplatform (een MaaS-dienst) waarbij gebruikers met één smartphone-applicatie hun individuele mobiliteit plannen, boeken en betalen.



Schematische weergave van het auto- en fietsparkeren

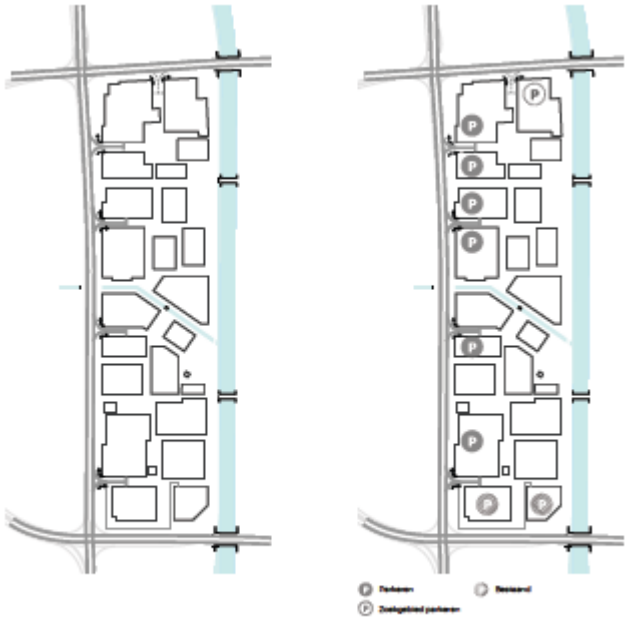
In de hubs, maar natuurlijk ook online, kunnen bewoners van de nieuwe wijk en omwonenden

deelvoertuigen regelen (zoals een abonnement) uit het aanbod van de mobiliteitsaanbieders.

Die aanbieders van deelvoertuigen worden in de komende tijd gecontracteerd via een aanbesteding. De eerste gesprekken tussen de gemeente en leveranciers van deelmobiliteit geven het beeld dat zij vertrouwen hebben in het bieden van voldoende en hoogwaardige diensten als deelauto's, deelfietsen, maar bijvoorbeeld ook pakketdiensten.

De deelauto's staan in verschillende parkeergarages in de nieuwe wijk Merwede (in deelgebied 5). Deze garages liggen langs de rand van de wijk en zijn bereikbaar met in- en uitritten (zogenaamde 'inprikkers') vanaf de Europalaan. We zorgen ervoor dat er vanaf de eerste woningoplevering een bijzonder goed aanbod van deelmobiliteit is.

Het functioneren van het mobiliteitsconcept, inclusief de verkeersproductie en -attractie wordt gemonitord en aangestuurd door een Mobiliteitsregisseur. Die werkt in opdracht van de grondeigenaren in het gebied, en heeft als taak om te zorgen voor een optimaal functionerend totaalpakket. Bij de oprichting van het mobiliteitsbedrijf worden concrete doelstellingen vastgelegd over de betaalbaarheid, toegankelijkheid en beschikbaarheid van mobiliteit in het gebied. Als gemeente nemen we hier een proactieve rol en zetten we ons in voor ambitieuze doelen. We gaan met ontwikkelaars en het mobiliteitsbedrijf om tafel om concrete afspraken te maken over hoe meer inwoners dan alleen de inwoners van de Merwede kunnen meeprofiteren van het mobiliteitsconcept. Als gemeente nemen we hier een proactieve rol in met duidelijke communicatie naar bewoners over welke mobiliteit beschikbaar is en hoe hier gebruik van gemaakt kan worden.



Auto Parkeren

4.2.1.11 Toegankelijkheid voor auto's

Merwede wordt ingericht als autovrij leefmilieu. Een belangrijke conditie die maakt dat de openbare ruimte zo groen kan worden ingericht, is dat de wijk autovrij is. Parkeergelegenheid voor auto's is er in parkeergarages, gekoppeld aan vier inprikkers vanuit de Europalaan De inprikkers zijn alleen vanaf de zuidzijde Europalaan in te rijden en richting noordzijde inprikker te verlaten. Hierdoor zijn er geen doorsteken nodig over de HOV baan en ook geen verkeerslichten. Logistiek op maat maakt dat Merwede geen onnodig gemotoriseerd verkeer de wijk in krijgt. De openbare ruimte wordt zoveel mogelijk ingericht als verblijfsgebied. Toegang van gemotoriseerd verkeer is strikt gereguleerd. Voor nood- en hulpdiensten en onder restricties voor noodzakelijk verkeer (reiniging, onderhoud, vuilnis) blijft de autovrije ruimte toegankelijk.

Logistiek wordt zo veel mogelijk afgewikkeld in de inprikkers, waaraan parkeergarages, mobiliteitshubs en inpandige afvalcontainers zijn gegroepeerd, en aan de laad- en losplekken aan de Europalaan voor grote vrachtwagens die daar onder voorwaarden gebruik van kunnen maken. Enkel hulp- en nooddiensten hebben vrije toegang tot het gebied. Per logistieke stroom is gekeken welk concept het best past bij het autovrije leefmilieu. Dit heeft geleid tot de volgende verdeling:

- Grote leveringen en bevoorrading (met groot vrachtvervoer) van retail, horeca en overige voorzieningen vindt plaats vanuit de zes laad- en losplekken langs de Europalaan. Om op deze

plekken te kunnen laden en lossen moet worden gereserveerd via een digitaal en dynamisch reserveringssysteem. In het stedenbouwkundig plan is hierop ingespeeld door voorzieningen die gebruik maken van dergelijke grote leveringen hoofdzakelijk te clusteren aan de zijde van de Europalaan en bij de twee stadspleinen.
- Servicelogistiek (parkeren) en consumentenlogistiek (bezorgen, waaronder pakketten) vindt plaats via een van de twee logistieke hubs. Deze hubs zijn nabij een mobiliteitswinkel gesitueerd. In de logistieke hubs vindt de overslag naar kleinschalig zero emissie vervoer plaats, zoals cargobikes en handkarren, die het autovrije gebied in mogen. Inpandige pakketmuren, gekoppeld aan de mobiliteitswinkels, minimaliseren het aantal bewegingen in het gebied en bieden optimale afhaalmogelijkheden aan de bewoners.
- Kleine leveringen, bijvoorbeeld voor boodschappen, maaltijden en detailhandel, vinden plaats met zero emissie vervoer (LEV's, cargobikes en handkarren) die (eventueel via de logistieke hubs) het autovrije gebied in mogen. Deze kleine logistiek is ondergeschikt aan voetgangers en fietsers (10km/u) en heeft beperkte toegang tot Merwede; niet alle straten zijn hierop ingericht.

De verdeling biedt voor nagenoeg al het logistieke verkeer een oplossing die voldoet aan de ambitie om Merwede autovrij te maken. Enkel bij hoge uitzondering en onder strikte voorwaarden kan logistiek verkeer worden toegelaten tot het gebied. Hiervoor moet dan ontheffing worden aangevraagd. Ontheffing kan worden verleend bijvoorbeeld bij verhuizingen, bijzondere werkzaamheden of voor specifieke functies in het gebied. Om hiervoor in aanmerking te komen moet aan de volgende voorwaarden worden voldaan:

- het inrijden van het autoluwe gebied is aantoonbaar noodzakelijk en andere oplossingen zijn niet voorhanden.
- het voertuig voldoet qua afmetingen en gewicht aan de gestelde eisen en levert in het toegewezen tijdsslot en blijft op de toegewezen rijroute.
- Het streven is dat alle voertuigen zero emissie zijn.

Dit toelatingskader is het vangnet voor als het noodzakelijk gebied is om het gebied in te rijden. Met verschillende systemen kan de ontheffing worden gehandhaafd. Verkeer naar en van Stedin en Mobach via de Kanaalweg blijft mogelijk. Mogelijk binnen venstertijden.

Voor het ophalen van het afval zijn de vier inprikkers (ontsluitingswegen) aan de Europalaan het meest geschikt. Hier kan de ophaalwagen de perscontainers legen zonder het gebied in te rijden. Wanneer een bouwblok aan de Europalaan beschikt over grote perscontainers, dan worden deze geleegd met een haakarmwagen vanuit de inprikker. Kleinere perscontainers aan de Europalaan of in de bouwblokken die niet grenzen aan de Europalaan worden met kleiner elektrisch vervoer opgehaald en direct afgevoerd.

Textiel wordt separaat ingezameld. In het plan is ruimte hiervoor gereserveerd in de inprikkers. Mogelijk dat textiel bij de supermarkten kan worden ingezameld. Voor grof vuil wordt onderzocht of deze kunnen worden ingezameld bij een centraal grondstoffenpunt in of nabij Merwede.

Uitwerking van de bereikbaarheid en profielen heeft plaatsgevonden in het Functioneel Ontwerp Inrichtingsplan Merwede (zie bijlage). De aansluitingen van de inprikkers zijn simpel vormgegeven dwz volgens het rechts in-rechts uit principe. In afwijking van het SP Merwede en het FOIP Merwede wordt de inprikker ter hoogte van het bedrijf All Safe in de uitwerking iets noordelijker gerealiseerd en gecombineerd met een auto-ontsluiting van All safe.



4.2.1.12 Parkeren op afstand

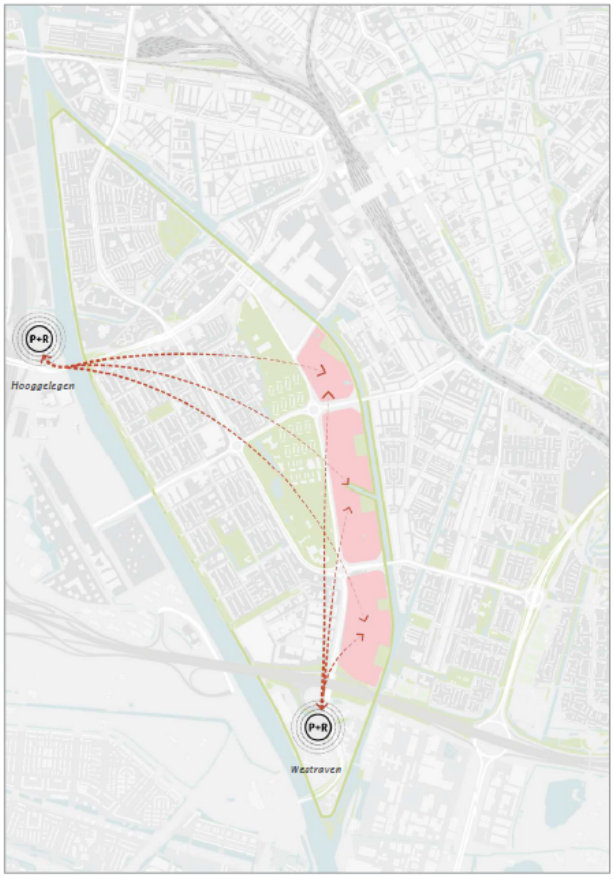
Niet voor iedere inwoner, werknemer of bezoeker van Merwede zal er een parkeerplaats in het gebied beschikbaar zijn. Daarom is voorzien in zogenaamd Parkeren op Afstand (POA). Dit concept biedt, aanvullend op het bekende concept Park+Ride (P+R) dat voor werknemers en bezoekers aan Utrecht parkeermogelijkheden op afstand van de bestemming biedt, ook aan bewoners de mogelijkheid om hun auto op afstand te parkeren.

Zij kunnen daartoe terecht in één van de bestaande P+R-garages langs de Ring (zoals Westraven, dat relatief dicht bij Merwede ligt), of in een van de nog te ontwikkelen POA-hubs zoals de beoogde Mobiliteitshub XL in Papendorp. In Westraven zijn voldoende plekken (op de piektijd 437) aanwezig om de parkeervraag van fase 1 op te vangen.

Het bestemmingsplan Leeuwesteyn Zuid staat de bouw van een P+R-garage met 2000 parkeerplaatsen al toe. De locatie is in eigendom van de gemeente en de gemeente heeft opdracht gegeven tot het opstellen van een programma van eisen voor de bouw. Deze garage zal plek bieden

aan parkeerders van diverse ontwikkelingen in Zuidwest Utrecht in Papendorp, het stationsgebied en de tweede fase Merwede.

Voorwaarde voor parkeren op afstand is dat je op elk moment van de dag of nacht snel, sociaal veilig en comfortabel van de Merwedekanaalzone naar de P+R kan reizen, en vice versa. Naast fietsen (met een privé- of deelfiets) of het openbaar vervoer, vraagt dit buiten de reguliere dienstregeling van het openbaar vervoer om vraaggestuurde mobiliteit (zoals het vooraf kunnen reserveren van een OV-fiets) in het voor- en natransport naar de P+R.



Mogelijke locaties parkeren op afstand (bron: Omgevingsvisie MWKZ deel 2)

4.2.1.13 Betaald parkeren

Onderdeel van het mobiliteitsconcept is het hanteren van lage parkeernormen. Dit betekent concreet dat het gebied aangemerkt is als A2-gebied (centraal stedelijk gebied met betaald parkeren). Dit gebied, als onderdeel van de Merwedekanaalzone, is aangeduid als maatwerkgebied. Bewoners en gebruikers komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning op straat.

Als onderdeel van de mobiliteitsmaatregelen wordt proactief (en niet volgend) betaald parkeren ingevoerd in de buurten rondom Merwede. Wanneer er geen betaald parkeren wordt ingevoerd, zal uitwijkgedrag ontstaan van parkeerders in de Merwedekanaalzone en worden doelen niet gehaald.

Vanaf de oplevering van de eerste woningen en voorzieningen is het daarom voor bewoners en gebruikers niet mogelijk in omliggende wijken gratis te parkeren. Zij komen ook niet in aanmerking voor een parkeervergunning. Betaald parkeren wordt ingevoerd voordat de eerste woningen in Merwede worden opgeleverd.

4.2.1.14 Autoparkeren

De gemeente heeft beleid om ervoor te zorgen dat planontwikkelingen voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor auto's en fietsen en om de partijen die ontwikkelen duidelijkheid te geven over wat dan 'voldoende' is. Het beleid is vastgelegd in de Nota Stallen en Parkeren (2013) en in het bij die nota horende Addendum Parkeernormen Fiets en Auto (2019; 'addendum' betekent: toevoeging). In het Addendum is vastgesteld dat voor sociale huurwoningen en voor middenhuurwoningen die groter zijn dan 55 m^2 een 25% lagere parkeernorm mag worden gebruikt.

De gehanteerde norm voor een bepaald ontwikkelgebied wordt o.a. bepaald door de karakterisering

van het gebied. Op dit moment valt Merwede buiten het gereguleerde gebied. Merwede is straks een centrumgebied met een mix aan wonen en voorzieningen. Er wordt een gemengd programma gebouwd welke past bij een centrumgebied, waarbij voorzieningen op loopafstand van de woningen liggen. Dit wordt verder versterkt door het mobiliteitsconcept dat inzet op een fijnmazig netwerk voor langzaam verkeer (met nieuwe loop- en fietsbruggen) en een kwaliteitssprong van het openbaar vervoer. Verder wordt er voor de bewoners, bezoekers en (op termijn) omwonenden van de Merwedekanaalzone een mobiliteitshub ontwikkeld. Het gebied functioneert daarmee straks als een centrumgebied met de daarbij horende hoeveelheid verkeer. De behoefte en noodzaak voor het autogebruik ligt daardoor lager. Lage parkeernormen, conform A2 centrumgebied zijn dan ook passend en randvoorwaardelijk voor het mobiliteitsconcept. In een A zone is de verkeersruimte schaars en is verblijfskwaliteit van het grootste belang. Fietser en vooral voetganger zijn hoofdgebruiker en krijgen prioriteit. In zone A rijdt alleen autoverkeer en logistiek verkeer met een eindbestemming in deze zone (te gast). De inrichting van de openbare ruimte moet zo helder zijn dat het verkeer zichzelf regelt en verkeerslichten zo min mogelijk nodig zijn.

Het bieden van weinig parkeergelegenheid is noodzakelijk om de verkeersgeneratie te beperken. De extra verkeersgeneratie op de Europalaan die ontstaat als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen, mag niet hoger zijn dan 1.200 motorvoertuigen per drukste spitsuur. Door het minder beschikbaar zijn van parkeerplaatsen is er minder ruimte voor de auto in Merwede en zijn er minder verkeersbewegingen. Daarom is gekozen, als onderdeel van de ambitieuze parkeerstrategie, om een binnenstedelijk milieu (A2) als uitgangspunt te hanteren. Aangevuld met de overige maatregelen binnen het mobiliteitsconcept Merwede.

Door de nieuwbouw in het plangebied ontstaat een behoefte aan parkeergelegenheid. Het voldoen aan die parkeerbehoefte is een onderdeel van de ontwikkeling van het gebied. Met de vaststelling van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone heeft de gemeenteraad bepaald dat:

- Het plangebied, als onderdeel van het maatwerk, in plaats van in de B-zone, binnen de A-zone van de nota Stallen en Parkeren valt (dat betekent dat bij het berekenen van de parkeereis een lagere norm geldt, want de A-zone heeft lagere parkeernormen dan bij de B-zone).
- Bij de berekening van de parkeerbehoefte de minimumnorm van die nota moet worden gebruikt (dat betekent dat de planontwikkeling moet rekenen met de laagste mogelijke parkeerbehoefte).

De bedoeling van dit besluit van de gemeenteraad is om ervoor te zorgen dat de ruimte in het plangebied zo min mogelijk wordt gebruikt voor parkeervoorzieningen en dat het aantal verkeersbewegingen door de beperkte aanwezigheid van parkeervoorzieningen beperkt wordt.

De parkeernota geeft aan hoe de parkeerbehoefte berekend moet worden. Omdat de berekende behoefte niet altijd aansluit bij de planontwikkeling, biedt de parkeernota ook mogelijkheden om de uitkomst van de behoefte te nuanceren. Die nuancering leidt tot wat we noemen de parkeereis. Het getal dat de parkeereis weergeeft is dus het aantal parkeerplaatsen dat nodig is om te voldoen aan de eis uit de parkeernota dat de ontwikkeling zorgt voor voldoende parkeerplaatsen. Deze paragraaf laat zien hoe de parkeerbehoefte is berekend en aan welke parkeereis de planontwikkeling moet voldoen (zie hieronder), hoe het project de parkeereis uitvoert, de conclusie over het parkeren en hoe het stallen van fietsen wordt geregeld.

In het bestemmingsplan is het mobiliteitssysteem in de regels vastgelegd door het opnemen van het maximale aantal parkeerplaatsen, het autoluwe karakter van het gebied, de locatie waar auto's het gebied in mogen, het borgen van een mobiliteitsbedrijf, het tijdig voorzien in mobiliteitshubs en de locatie daarvan. Daarnaast is ook de tijdige nabijheid van voorzieningen in de regels geborgd. Daarnaast geldt dat de gemeente tijdig zorgdraagt voor de twee bruggen voor langzaam verkeer en de overige openbare ruimte (zie ook paragraaf 4.2.3), en het parkeren op afstand alsmede invoering van betaald parkeren tijdig faciliteert.

4.2.1.15 Berekening van de parkeerbehoefte van auto's, de parkeereis

Om de parkeerbehoefte te berekenen moet het programma voor Merwede vertaald worden in de termen en categorieën van de parkeernota. De berekening in deze paragraaf gebruikt het programma dat in de tabel (zie bijlage) is opgenomen. De parkeernormen die gebruikt worden voor de uitvoering van het beleid (beleidsregels autoverkeersbewegingen bij toepassen maatwerk, d.d. 16 september 2020) zijn gebaseerd op de kengetallen van de landelijke kennisorganisatie CROW. De CROW heeft op basis van onderzoek vastgesteld welke parkeervraag bij welke activiteit hoort.

In de parkeernota wordt gewerkt met vier categorieën op basis van grootte van de woning. Bij elke categorie is aangegeven wat de parkeernorm is. De parkeernorm wordt uitgedrukt in het benodigde aantal parkeerplaatsen per woning. Een parkeernorm van 0,98 betekent dat er iets minder dan één parkeerplaats per woning nodig is (per 100 woningen moeten er 98 parkeerplaatsen zijn).

Het woonprogramma in Merwede is uitgedrukt in categorieën en aantallen dat volgens de laatste inzichten en zoals opgenomen in de beleidsregels (zie bijlage). Op basis hiervan worden de normen

van de parkeernota toegepast. Daarbij wordt onder andere rekening gehouden met het vastgelegde aandeel sociale huur.

De categorie middeldure woningen is nog niet uitgesplitst naar huur en koop. Op dit moment kan geen realistische inschatting worden gemaakt. Dat betekent dat de aftrek die de parkeernota toestaat voor middenhuur niet benut kan worden. In de berekening is daarom alleen de aftrek voor het aandeel van sociale huurwoningen die groter zijn dan 55 m^2 meegenomen.

Het bestemmingsplan staat naast wonen een groot aantal andere functies toe, zoals maatschappelijke voorzieningen, kantoren, bedrijven, detailhandel, horeca en vrije tijd. De parkeernota geeft de parkeernormen aan per functie, uitgedrukt in het benodigde aantal parkeerplaatsen per 100 m^2. Op basis van het maximale voorzieningenprogramma is een representatieve invulling van de diverse functies en de bijbehorende parkeerbehoefte bepaald. Het berekende totaal aantal parkeerplaatsen dat na toepassing van de parkeernorm nodig is, is de som van de totalen in de tabellen voor wonen en de voorzieningen, zie hiervoor Bijlage 7.

4.2.1.16 Realiseren van voldoende parkeergelegenheid

De parkeernota geeft aan in welke gevallen van de parkeereis mag worden afgeweken. In Merwede fase 1 worden de volgende mogelijkheden toegepast:

- 10% van het aantal parkeerplaatsen worden vervangen door fietsplekken;
- 30% van het aantal parkeerplaatsen bij woningen wordt vervangen door parkeerplaatsen voor deelauto's, waarbij één parkeerplaats voor een deelauto vier gewone parkeerplaatsen vervangt.
- aftrek voor dubbelgebruik.

4.2.1.17 Deelauto's

De parkeernota neemt een omzetting van 20% van het aantal parkeerplaatsen bij woningen naar plaatsen voor deelauto's als uitgangspunt. Op bijzondere locaties geeft de parkeernota ruimte voor maatwerk. Merwede is zo'n maatwerklocatie die mag uitgaan van het gebruik van meer deelauto's. Door een fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk, inclusief de extra loop- en fietsbruggen, nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV); ruim aanbod van deelmobiliteit en dagelijkse voorzieningen op loop- en fietsafstand zijn de mogelijkheden voor ander vervoer dan vervoer met de eigen auto heel gunstig. Deze maatregel en het mobiliteitsconcept van het plangebied maken het reëel om ervan uit te gaan dat 30% van de benodigde parkeerplaatsen voor de woningen vervangen wordt door deelauto's. De onderstaande berekening gaat daarom uit van een vervanging van 30%, in plaats van de standaardaftrek van 20% voor deelauto's.

4.2.1.18 Dubbelgebruik

De aftrek voor het dubbelgebruik betekent dat rekening gehouden wordt met de tijden waarop een bepaalde functie een parkeerplaats gebruikt. Het daadwerkelijke gebruik van parkeerplaatsen fluctueert namelijk over de dag en de week. Op een doordeweekse dag zijn er overdag bijvoorbeeld minder parkeerplaatsen nodig voor bewoners, omdat een deel van de bewoners de auto dan voor het werk gebruikt. Die parkeerplaatsen kunnen gebruikt worden door een bezoeker van een andere bewoner of door iemand die een winkel bezoekt.

De onderstaande berekening gaat ook uit van een worstcasescenario. In plaats van een mix van functies die allemaal eigen aanwezigheidstijden hebben, is uitgegaan van een mix van functies met een hoge aanwezigheid zoals restaurant en sauna. Uit de analyse van de parkeerbehoefte per dagdeel blijkt dat de zaterdagavond maatgevend is voor de vraag naar parkeerplaatsen. De zaterdagavond is het drukste moment, omdat een overgroot deel van de bewoners thuis is, bezoek heeft en de restaurants dan drukbezet zijn. Een deel van de parkeervraag doet zich niet voor, omdat kantoorpersoneel en -bezoek niet aanwezig is. Ook personeel en bezoek van de detailhandel is dan niet aanwezig.

4.2.1.19 Deelauto's, eigen auto's en auto's van bezoekers

In het plangebied worden parkeergarages voor deelauto's, beperkt voor eigen auto's en auto's van bezoekers gebouwd.

4.2.1.20 Specifiek maatwerk Parkeren op afstand in de P+R

Met de aanpassing van de nota parkeernormen auto en fiets via het addendum in 2019 is de mogelijkheid geïntroduceerd om het parkeren voor maatwerkgebieden op grotere afstand te regelen in parkeergarages. De gemeente is voornemens voor diverse gebiedsontwikkelingen een P+R-garage op Papendorp (bij Hooggelegen) aan te leggen. Hierbij wordt rekening gehouden met de parkeerbehoefte van de toekomstige bewoners, bezoekers en personeel van Merwede. Daarnaast kan de beschikbare ruimte op de P+R Westraven worden benut.

Over het effect dat het parkeren op afstand in de omvang van Merwede fase 1 heeft op de parkeervraag van de verschillende doelgroepen (bewoners, bezoekers, personeel) zijn binnen en

buiten de gemeente nog geen ervaringscijfers beschikbaar. De verwachting is dat een deel van de bewoners, bezoekers of werknemers afziet van het gebruik van de auto, als het parkeren alleen op afstand kan. In welke mate dit het geval is, is afhankelijk van meerdere factoren. Deze factoren zijn onder andere:

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

We verwachten dat de ruime beschikbaarheid van deelauto's vlakbij, zal betekenen dat meer mensen zullen besluiten dat zij geen auto meer hoeven te bezitten. Hierbij zijn het vertrouwen in het systeem (altijd over een deelauto kunnen beschikken) en de prijsstelling (het abonnement van de deelauto moet opwegen tegen het hebben en gebruiken van een eigen auto) cruciale elementen.

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

De gemeente zal nauwgezet monitoren hoeveel parkeerplaatsen op de P+R daadwerkelijk nodig zijn voor bezoekers, werkenden en bewoners van Merwede fase 1. De dan beschikbare instrumenten zoals het voeren van prijsbeleid, het invoeren van Mobility as a Service (MaaS) en het verbeteren van de alternatieven voor de eigen auto in regioverband (snelfietsroutes, verbetering van het openbaar vervoer en P+R-parkeren in de regio) zullen worden ingezet om de vraag en het aanbod op elkaar af te stemmen.

4.2.1.21 Ontwikkelingen in de toekomst

Deze ontwikkeling zal in 2023 kunnen starten en zal een looptijd van vele jaren kennen. Momenteel wordt er gewerkt aan een nieuwe parkeervisie met nieuwe parkeernormen. De vaststelling door de gemeenteraad van deze nieuwe parkeervisie wordt in de tweede helft van 2021 verwacht. Elementen uit dit nieuwe beleid die van invloed zijn op de vraag naar parkeerplaatsen en uiteindelijk het aantal parkeerplaatsen dat beschikbaar zal moeten zijn voor Merwede fase 1 worden in de loop van de planvorming gebruikt om te komen tot een definitieve keuze.

4.2.1.22 Fasering parkeren

Nu wordt Merwede gekenmerkt door veel maaiveld parkeren. De fasering gaat uit van het geleidelijk uitfaseren van het (bestaande) parkeren op maaiveld. Tijdens de bouwfasen worden niet meer parkeerplaatsen voor privéauto's te huur aangeboden dan passend bij het op zeker moment gerealiseerde programma. De parkeerplaatsen worden voor een groot deel ondergronds gefaciliteerd, maar om flexibel te blijven zullen ook (tijdelijke) bovengrondse oplossingen worden gemaakt.

4.2.1.23 Conclusie over het parkeren

De toepassing van de normen en aftrekmogelijkheden van de parkeernota leveren een parkeereis van 1637 parkeerplaatsen. Hiervan worden er 1200 in het plangebied beschikbaar gesteld. Op afstand wordt rekening gehouden met 437 parkeerplaatsen.

Merwede is een maatwerklocatie volgens de parkeernota. Hier wordt invulling aan gegeven door een fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk, inclusief de extra loop- en fietsbruggen, nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV); ruim aanbod van deelmobiliteit en dat dagelijkse voorzieningen op loop- en fietsafstand beschikbaar zijn. Op deze locatie mag een ander autogebruik verwacht en gevraagd worden van nieuwe bewoners. In het gebied is weinig ruimte voor de eigen auto. De gemeente maakt de keuze om de mobiliteitsvraag van de toekomstige bewoners anders te benaderen en de focus op het vervoer met de eigen auto te verleggen naar alternatieve vormen van vervoer.

De parkeerplaatsen die gebruikers (bewoners, werkenden) en bezoekers van het plangebied nodig hebben, zijn deels beschikbaar in het plangebied en verder kan hierin worden voorzien in onder andere een gemeentelijke P+R-garage (op afstand).

Met deze oplossingen wordt het parkeren adequaat opgelost op basis van de huidige inzichten. Uitvoering zal vanaf 2023 plaatsvinden. Er zullen zich in de tussenliggende jaren nog de nodige ontwikkelingen voordoen die van invloed zullen zijn op de daadwerkelijke vraag naar parkeerplaatsen. De verwachting is dat die ontwikkelingen leiden tot een vermindering van de vraag.

Het beleid van de gemeente is hierop gericht. De regels van het bestemmingsplan maken een koppeling met het gemeentelijk parkeerbeleid, ook voor de fiets.

4.2.2 Europalaan

Onderdeel van de mobiliteitsstrategie Merwede is de aanpak van de Europalaan Noord. Ruimtelijk uitgangspunt bij de inrichting van de Utrechtse wegen is het versterken van de identiteit en de samenhang van de wegen in het stedelijk netwerk. Door de continuïteit van het profiel, de lijnvoering en de heldere inrichting met bomenrijen en groenstroken van formaat, wordt de herkenbaarheid van deze lijnen versterkt. De voor Kanaleneiland cultuurhistorische waardevolle, ruime en nadrukkelijk groene opzet van het profiel blijft herkenbaar.

De Europalaan Noord is een stedelijke verbindingsweg en functioneert als schakel tussen centrumgebieden en de verdeelring. Voor stedelijke verbindingswegen wordt, los van de verkeerkundige functie, ruimtelijk onderscheid gemaakt tussen de verdeelring (boulevard) en de radiale verbindingswegen (avenue). De Europalaan Noord is in deze indeling een radiale verbindingsweg en wordt ingericht volgens de ruimtelijke principes van een avenue met een smalle, groene middenberm en brede, groene zijbermen met daarin dubbele bomenrijen. Vrij liggende voet- en fietspaden zijn telkens gescheiden door groen.

In het IPvE FO Europalaan Noord is een aantal ruimtelijke uitgangspunten geformuleerd.

4.2.2.1 Voetgangers

De oversteekbaarheid naar en de verbinding met het park Transwijk en de oostwest verbindingen in de omgeving worden aanzienlijk verbeterd. Er moeten drie oversteken voor voetgangers worden gemaakt die aansluiten op de routes in oostwest richting, twee daarvan worden gecombineerd met de ov-haltes. De oversteken hebben opstelruimtes aan weerszijde van de HOV-baan, het uitgangspunt is dat er gefaseerd wordt overgestoken. Een ruime maatvoering van de trottoirs aan de Merwede zijde draagt bij aan maximale verblijfskwaliteit. Voor de westzijde van de Europalaan Noord betekent dit meer ruimte voor levendigheid, verblijf en openheid van het park.

4.2.2.2 Fietsers

In 2030 worden er 2500 – 3000 fietsers per etmaal in de Europalaan Noord verwacht op de fietspaden aan weerszijde van de Europalaan Noord. Deze toename van fietsverkeer wordt gefaciliteerd door vrijliggende fietspaden aan weerszijden van het profiel die onderdeel zijn van het netwerk van hoofdfietsroutes (SRSRSB). Het fietspad aan de parkzijde is bij voorkeur 4 meter breed en minimaal 3,5 meter breed, aan de Merwede zijde is dat minimaal 4 meter en maximaal 5 meter breed. Door de komst van de fietsbruggen over het Merwedekanaal is er een toename van overstekend fietsverkeer in de oostwest richting over de Europalaan Noord. Uitgangspunt is dat er minimaal drie oversteken voor fietsers worden gemaakt die aansluiten op de routes in oostwest richting, twee daarvan worden gecombineerd met de ov-haltes.

4.2.2.3 Openbaar vervoer

Op de Europalaan Noord rijden in de spits ongeveer 80 bussen per uur (35-45 per richting). Dit gaat om ongeveer 11.000 reizigers per etmaal op een werkdag in beide richtingen. Bij ontwikkeling van de Merwedekanaalzone met 10.000 woningen is de verwachting dat het aantal reizigers per etmaal met het openbaar vervoer op de Europalaan stijgt van 11 .000 naar 15.000.

4.2.2.4 Functie in netwerk

De Europalaan Noord is een belangrijke ‘spaak’ in het conceptuele model van het ‘wiel met spaken’. In het vastgestelde Toekomstbeeld OV Midden Nederland is gesteld dat Utrecht Centraal het belangrijkste knooppunt van de regio Utrecht blijft. Daarmee is het ook belangrijk om de ‘spaken’, dus de tram- en bus corridors van en naar Utrecht Centraal te versterken, waaronder ook de Europalaan Noord.

De Europalaan Noord is onderdeel van het kernnet OV, dat bestaat uit drukke busverbindingen in stedelijk gebied met veel reizigersvraag en een functie voor de regio en de stad Utrecht. Bereikbaarheid per openbaar vervoer vanuit de zuidelijke stadsregio Utrecht, onder andere Nieuwegein en Vianen is sterk afhankelijk van de kwaliteit van de OV-infrastructuur in de stad. Dit deel van de zuidelijke stadsregio ligt niet aan het spoor. Dit maakt het belang van goede OV-infrastructuur groot.

Economische kerngebieden als de A12-zone, Nieuwegein centrum en Het Klooster worden via deze corriror verbonden. Ook woonkernen zoals Nieuwegein, IJsselstein, Vianen en verder richting het zuiden zijn niet aangesloten op het spoornetwerk en worden verbonden via de Europalaan Noord aan Utrecht Centraal en Utrecht Centrum. Het Centraal Station biedt toegang tot (inter)nationale en regionale treinverbindingen.

4.2.2.5 Profiel HOV

De kwaliteitskenmerken van het kernnet zijn gericht op het mogelijk maken van hoge rijfrequenties, een goede doorstroming en hoge mate van betrouwbaarheid. Dit vergroot het comfort voor de reiziger en maakt het OV tot een aantrekkelijk alternatief voor de auto. Uitgangspunt is het realiseren van twee HOV-haltes aan de Europalaan Noord met een onderlinge afstand van circa 600 m. De haltes voldoen aan de wettelijk geldende toegankelijkheidseisen. Dit geldt voor zowel de toe leidende routes van en naar de perrons, de gidslijnen en de perronhoogtes.

In de toekomstige situatie halteren waarschijnlijk niet alle bussen op de twee haltes. Dit wordt jaarlijks besloten door de OV-autoriteit (provincie Utrecht) in het vervoerplanproces. Voorlopig uitgangspunt: de lijnen 74, 77 en 65 zijn gericht op de stadsregio en halteren op de Europalaan Noord. De lijnen 241, 63 en 81 zijn gericht op de streek, o.a. Wijk bij Duurstede en rijden door.

Door de verplaatsing van de busremise van de Europalaan Noord naar Westraven eind 2020 zijn er een aantal bussen die 'leeg' naar CS rijden, een betrouwbare route voor deze ritten is van belang. Haltehavens zijn noodzakelijk om te voorkomen dat de doorgaande bussen moeten wachten op bussen die wel halteren. Hierdoor blijft de OV-doorstroming en de rijtijden op peil en dat is van groot belang bij HOV. Mocht tot aanleg van een lightrail besloten worden dan blijven er waarschijnlijk bussen rijden op de Europalaan Noord. Bus en lightrail kunnen niet op hetzelfde halteperron halteren vanwege het verschil in vloerhoogte en vanwege het nadelige effect op de doorstroming.

Uitgegaan wordt van een zo efficiënt mogelijke ontwerp van de haltehavens. Oversteken voor langzaam verkeer worden gecombineerd met de ov-haltes. Alle halteperrons zijn voorzien van een digitaal reisinformatiesysteem (DRIS).

4.2.2.6 Doorstroming

Uitgangspunt voor de ov-baan is een maximumsnelheid van 50 km/h. De wenselijke gemiddelde doorstroomkwaliteit HOV is 25 km/u.



Kwaliteitssprong OV

4.2.2.7 Verkeersregeling

Er is een groene golf voor de bus; bussen krijgen prioriteit bij VRI's ten opzichte van ander gemotoriseerd verkeer. Op de plangrenzen wordt gekruist met andere zware HOV assen, deze assen zijn gelijk in prioriteit. De noordelijke en zuidelijke fiets- en/of voetgangersoversteken over de rijbaan zijn ongeregeld, de oversteek met de busbaan is geregeld met een waarschuwingslicht. Bij de keerlus is een kruising met verkeerslichten voor overstekende fiets- en voetgangers.

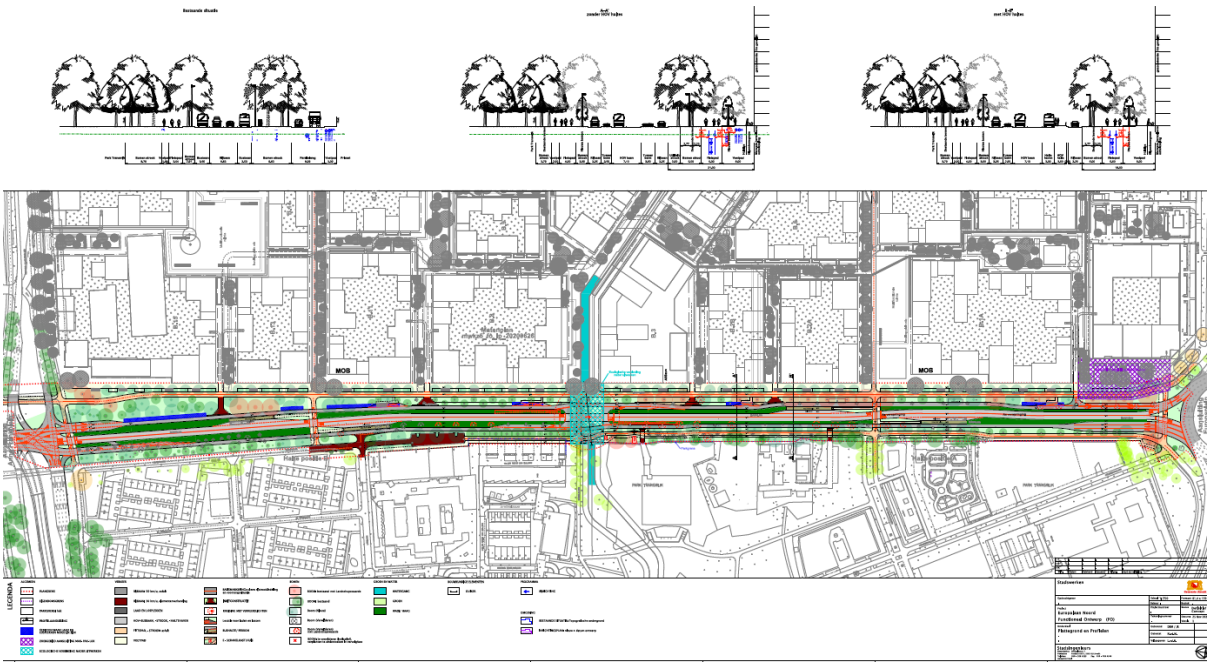
4.2.2.8 Lightrail

Parallel aan het uitwerken van het ontwerp van de Europalaan onderzoeken we een mogelijke inpassing van een lightrailverbinding op de Europalaan. Hierbij wordt naast een verbinding op maaiveld ook onderzocht of een ondergrondse variant (deels) mogelijk is. In het huidige concept-ontwerp (concept-IPVE/FO) is een HOV (bus)-baan opgenomen waarbij een ruimtelijke reservering is opgenomen ten behoeve van een lightrailverbinding.

Lightrail is nu nog niet opgenomen in dit bestemmingsplan, omdat nog niet duidelijk is welk type wordt toegepast, hoeveel bussen er blijven rijden en de route en ligging van de lightrail ook nog niet nader bepaald is. Ook is de financiële onderbouwing van het plan met lightrail op dit moment onvoldoende zeker. Indien lightrail haalbaar is en de plannen verder uitgewerkt worden kan het omgevingsplan worden gewijzigd of een afwijkingsbesluit worden genomen.

4.2.2.9 Auto

Uitgangspunt is dat de eenbaans rijbanen in beide richtingen 3,25 meter breed zijn. De nieuwe woonwijk wordt met vier aansluitingen (inprikkers) ontsloten. De huidige ontsluiting bij Transwijk zuid dient te worden gehandhaafd. Op de Europalaan Noord moet een keerlus worden gerealiseerd met opstelstroken ten behoeve van het kerend verkeer. Ook worden opstelstroken gemaakt bij de VRI voor afslaand verkeer bij beide kruisingen. Naast de zes laad en losplekken aan de oostzijde van de laan, is er geen parkeergelegenheid op de Europalaan Noord.



Overzicht IPvE/Functioneel Ontwerp Europalaan Noord

4.2.2.10 Conclusie

Onderdeel van het plangebied van het bestemmingsplan is de herinrichting van de Europalaan Noord. De herinrichting faciliteert de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. De gemeente draagt zorg voor een tijdige herinrichting van de Europalaan.

4.2.3 Openbare ruimte en groen

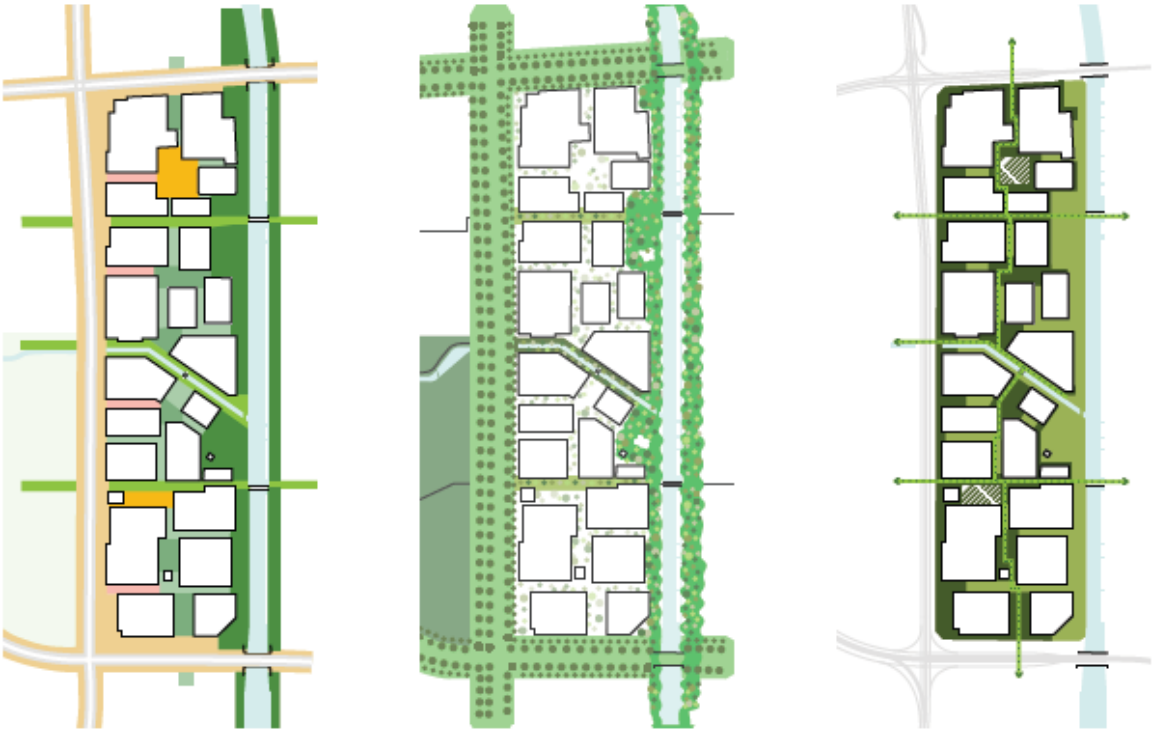
Merwede voegt een bijzondere ruimte toe aan de stad voor iedereen, waarin de voetganger centraal staat. Het wordt een aantrekkelijk, levendig en groen deel van de stad. Een wijk waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en kinderen op straat kunnen spelen in een ontspannen openbare ruimte. Kenmerkend is de hoge dichtheid en afwisseling van drukkere en rustigere plekken. De hoge dichtheid maakt dat elk stuk openbare ruimte waardevol is en voor meerdere doelen wordt benut. Het ontwerp is robuust en biedt ruimte voor wisselende initiatieven van de toekomstige bewoners en gebruikers.

De wijk krijgt een aantrekkelijk groen beeld en ademt de sfeer van hoogstedelijk wonen in het groen. Het groen in de openbare ruimte, de binnenterreinen en op daken versterkt elkaar en zorgt dat de wijk overal groen aanvoelt. Het groen in Merwede krijgt een gevarieerde samenstelling met seizoenseffecten en ontwikkelt zich door de tijd heen. Merwede biedt integrale oplossingen voor klimaatadaptiviteit en circulariteit. De kwaliteit van een groene, levendige wijk biedt kansen om te zorgen dat de openbare ruimte op een vanzelfsprekende manier ook bijdraagt aan hittestress mitigatie en een watersensitieve wijk is, waarbij op een slimme manier hemelwater wordt opgevangen en tijdelijk geborgen wordt. Het geborgde hemelwater kan worden hergebruikt voor groene daken, binnentuinen en openbare ruimte. De beplantingszones en het watersysteem van de wijk zijn gericht op het opvangen van een stevige bui, zowel binnen de blokken als in de openbare ruimte, waarmee schade wordt voorkomen.

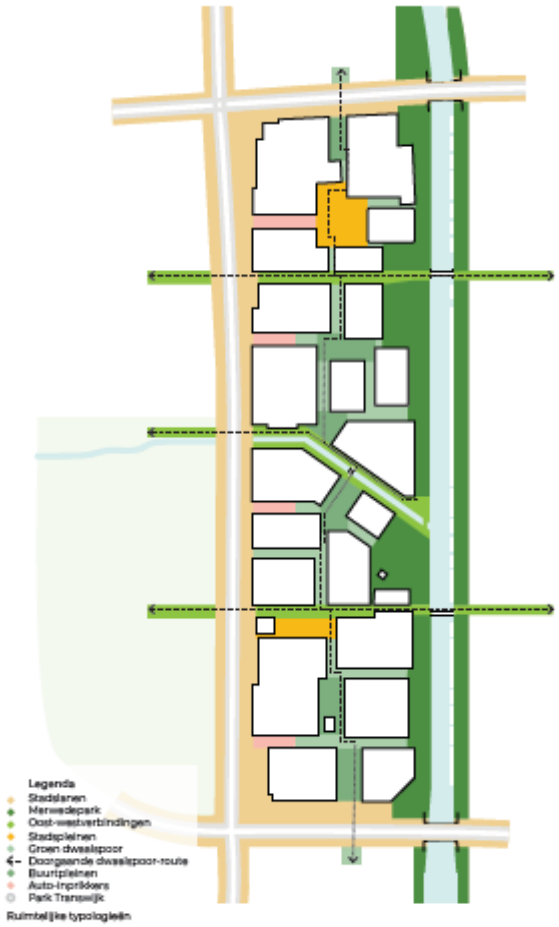
We kiezen hier voor het zo groen mogelijk inrichten van de beschikbare openbare ruimte en de vele binnentuinen. Daarmee krijgt de wijk, ten opzichte van het relatief verharde bedrijventerrein nu, een grote hoeveelheid extra openbaar toegankelijk groen. Hiermee zetten we een nieuwe standaard voor groen in hoogstedelijk gebied. Daarnaast zullen Park Transwijk en het Rondje Stadseiland belangrijke recreatieplekken worden voor de bewoners van Merwede. Deze willen we met

verbindingen voor langzaam verkeer en aantrekkelijke oversteken verknopen aan Merwede en Utrecht Zuidwest.

Merwede ligt tussen twee stedelijke groenstructuren: park Transwijk en het te ontwikkelen Merwedepark, als onderdeel van het Rondje Stadseiland. Beide parken zijn fijne plekken om te ontspannen, te wandelen en te sporten. Met de ontwikkeling van nieuwe groenstructuren in Merwede, via de diagonaal en de twee oost-westverbindingen worden deze parken met elkaar verbonden. Omdat een groot deel van de openbare ruimte in Merwede autovrij is, kunnen ook de straten en pleinen volgens het principe 'groen tenzij' ingericht worden. Samen met groene binnenterreinen en daken van gebouwen ontstaat een robuust groen ecologisch raamwerk, waar ruimte is voor plant en dier. Een compacte stadswijk, waar een groene setting zorgt voor een zekere intimiteit en verrassing waarbij het groen ontspanning en gezondheid van de bewoners bevordert.



Merwede wordt een aantrekkelijk, levendig en groen deel van de stad. De ambitie is de groene wijk als exponent van 'de gezonde stad' te ontwikkelen. De openbare ruimte zelf ademt de sfeer van hoogstedelijk wonen in het groen met groene, openbare en publiek toegankelijke binnenterreinen die zorgen dat het voor de bewoner en gebruiker ook aanvoelt als een groene maar tegelijkertijd



ook levendige wijk.

Ruimtelijke typologieën (bron concept FO IP Merwede)

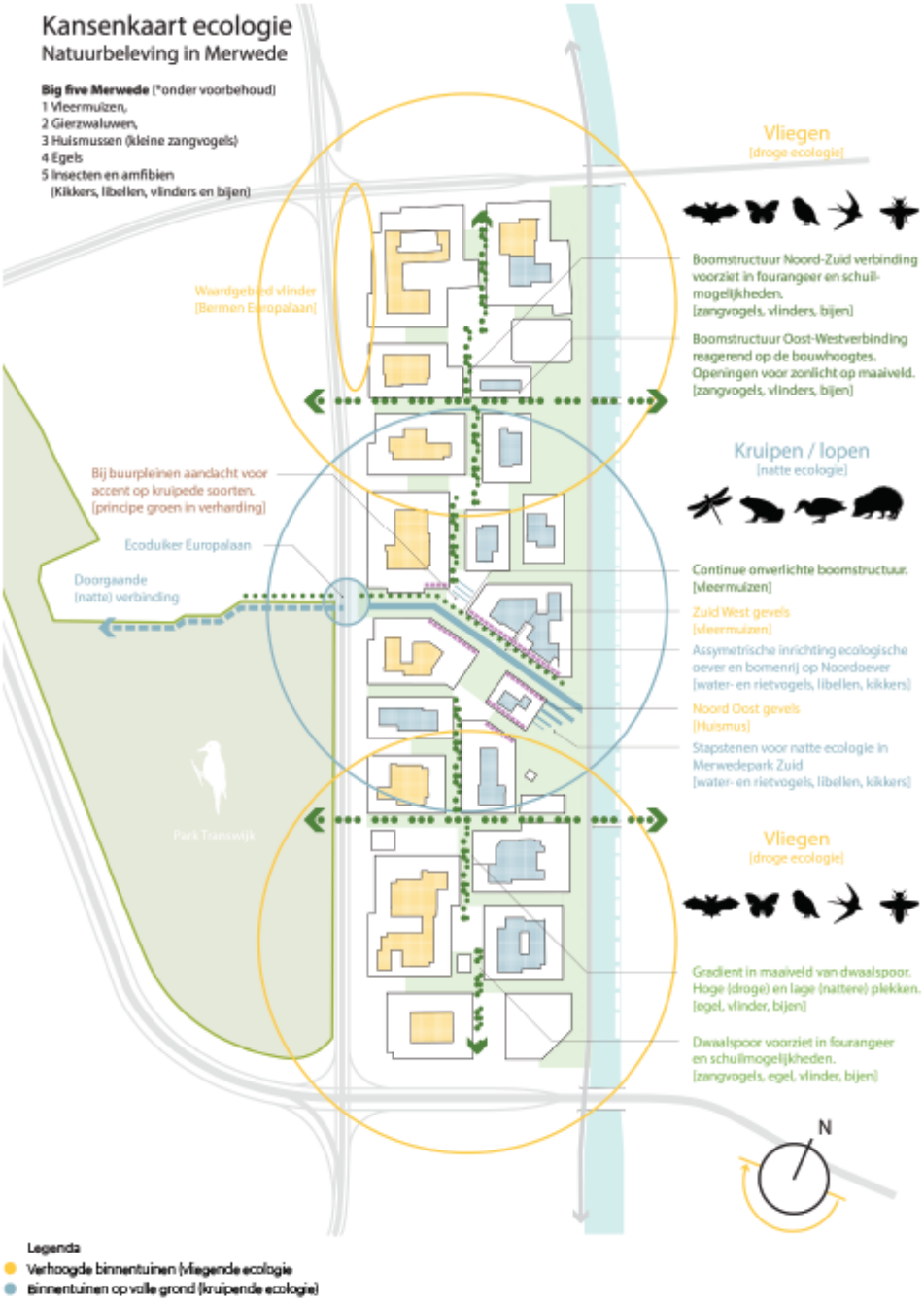
Merwede kent drukkere en rustigere plekken. Veel werkgerelateerde voorzieningen komen langs de Europalaan. Bij de wijkpleinen zijn de voorzieningen meer gericht op een breder publiek en op de buurtpleinen zijn de voorzieningen vooral voor de omwonenden. In de openbare ruimte worden drukke en rustige plekken in sferen herkenbaar gemaakt en krijgen een inrichting passend bij het gebruik.

Een belangrijke conditie die maakt dat de openbare ruimte zo groen kan worden ingericht, is dat de wijk autovrij is. Parkeergelegenheid is er in parkeergarages, gekoppeld aan vier inprikkers vanuit de Europalaan. Logistiek op maat maakt dat Merwede geen onnodig gemotoriseerd verkeer de wijk in krijgt (zie figuren in paragraaf 4.2.1).

De openbare ruimte wordt zoveel mogelijk ingericht als verblijfsgebied. Toegang van gemotoriseerd verkeer is strikt gereguleerd. Voor nood- en hulpdiensten en onder restricties voor noodzakelijk verkeer (reiniging, onderhoud, vuilnis) blijft de autovrije ruimte toegankelijk.

Het uitgangspunt voor Merwede is Groen Tenzij. Dit betekent verharding alleen waar nodig. Waar de gebouwen op de begane grond veel druk bezochte voorzieningen en veel voordeuren hebben, daar is verharding opgenomen langs de gevels voor terrassen, uitstallen en ontmoeting. Op deze plekken, voornamelijk de pleinen in Merwede en langs de stadlanen rondom, staan verblijven en ontmoeten centraal en wordt het groen opgenomen in grote groenvakken. Omdat de relatief smalle buitenranden van de pleinen zijn verhard, noemen we dit "Groen in verharding".

Het groen in Merwede vormt een stedelijke biotoop met boombeplanting, heesters, een kruidlaag en bodembedekkers. Het sortiment wordt zodanig gekozen dat bewoners en bezoekers de seizoenseffecten kunnen ervaren. Groen krijgt meerwaarde voor gebruikers door aandacht voor soorten die 'eetbare' producten hebben, zowel voor dieren als voor mensen: noten en zaden, bessen en vruchten. Aanvullend op inheemse soorten worden in dit hoogstedelijke gebied ook andere soorten, die al lang in de stad aanwezig zijn en waardevol zijn voor stadsnatuur, onderdeel van het



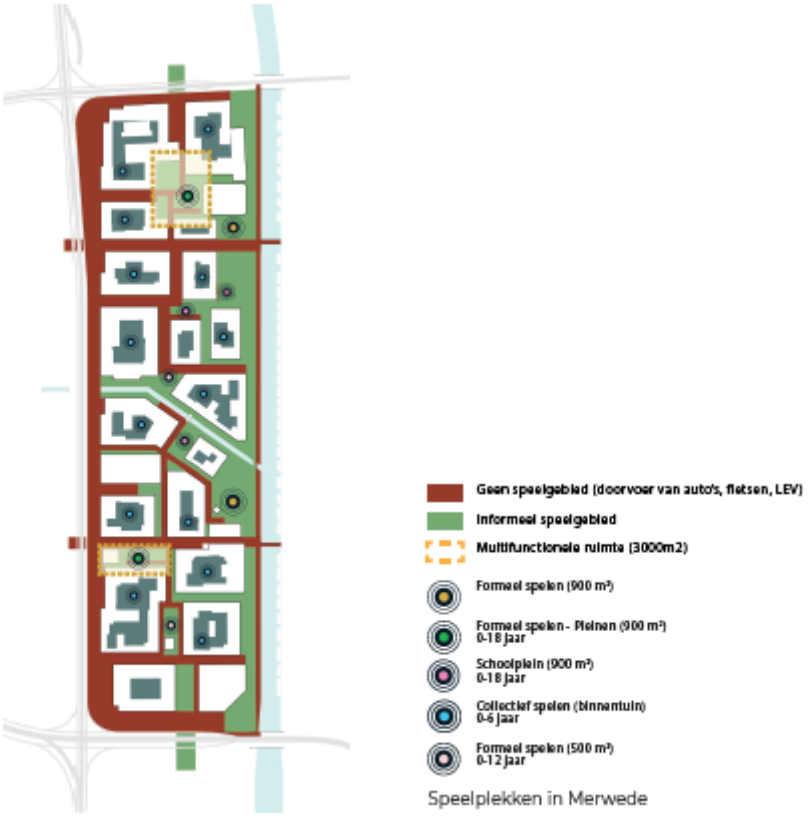
beplantingsbeeld.

Kansenkaart Ecologie (bron FO IP Merwede)

Het netwerk voor nood- en hulpdiensten is voorzien. Het fietsparkeren is gekoppeld aan de belangrijkste bestemmingen. Van het totaal aantal benodigde stallingsplaatsen voor fietsen worden ongeveer 1.500 plekken verspreid in de openbare ruimte ingepast, voornamelijk in de vorm van stallingsvakken om de impact op de openbare ruimte te beperken en langdurig vastzetten van fietsen te voorkomen.

De groene en autovrije openbare ruimte biedt volop ruimte voor spelen, sporten en ontmoeten. Het spelen wordt voor een belangrijk deel op een informele manier geïntegreerd op de openbare pleinen en in de parken en straten. De pleinen worden zodanig ingericht dat de diverse vormen van gebruik door de tijd heen elkaar niet belemmeren. Ook de binnenterreinen dragen bij aan ruimte voor spelen. Bijna alle grotere binnenterreinen bieden ruimte voor spelen en zijn overdag publiek toegankelijk. In Merwede komen ook 'formele' speelplekken waarbij geldt dat deze zo groen mogelijk worden ingericht en ruimte bieden voor initiatieven van bewoners. Om het Merwedepark en de pleinen beschikbaar te houden voor de jongsten en voor ontmoeting en groen, worden de plekken

voor oudere kinderen niet enkel in de wijk, maar ook in Park Transwijk gerealiseerd, waar meer ruimte is voor grote speelplekken op afstand van woningen. Doorsnijdingen van de groene (recreatieve) ruimte moet zoveel mogelijk worden vermeden, en dus ook terug te dringen in het plan waar het een risico vormt voor een veilige speelruimte. Bij de inrichting van het gebied en het ontwerp van gebouwen wordt het buitenspelen echt betrokken als uitgangspunt, wat betekent: zelfstandig naar buiten gaan door kinderen optimaal faciliteren (weinig tot geen obstakels, zowel dichtbij huis kunnen ontdekken als ook de weg naar huis kunnen terugvinden) en sociale controle voor ouders mogelijk maken. We gaan in overleg met de scholen en buitenschoolse opvang over de inrichting en beheerafspraken voor de aangewezen speelruimte onder (en na) schooltijd.



Spelen in Merwede (bron concept FO IP Merwede)

De uitwerking van de (groene) inrichting heeft plaatsgevonden in het FO IP Merwede (Bijlage 12). Voor een verdere toelichting wordt naar dit Functioneel Ontwerp verwezen.

Hoofdstuk 5 Onderzoek en Randvoorwaarden

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden aspecten van de leefomgeving besproken die gaan over de uitvoerbaarheid van de regels. Als er onderzoek is gedaan, is het onderzoek zelf als bijlage bij de toelichting opgenomen en staat in de bijbehorende paragraaf welke conclusies er uit het onderzoek volgen.

5.2 Milieueffectrapportage

5.2.1 Kader

Het doel van een milieueffectrapportage (m.e.r.) is om vooraf de mogelijke milieueffecten van plannen en besluiten in beeld brengen en deze een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming over deze plannen en besluiten.

5.2.2 PlanMER Merwedekanaalzone en voorgeschiedenis

Op 8 februari 2018 heeft de gemeenteraad de *'Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, Ruimtelijke agenda voor de toekomst van de Merwedekanaalzone'*, met het daarbij behorende planMER vastgesteld. Het plangebied van de Omgevingsvisie omvat de langgerekte zone tussen de grootschalige infrastructuur van de Europalaan - Overste Den Oudenlaan en het Merwedekanaal.

Het gaat daarbij om de deelgebieden 4, 5 en 6 uit de Visie Merwedekanaalzone dat ligt tussen de mr. M.A. Tellegenlaan en de rijksweg A12. Het gebied heeft een totaaloppervlak van ongeveer 65 hectare. Het plangebied van dit bestemmingsplan maakt deelt uit van deze Omgevingsvisie. De ruimtelijke agenda, deel 1 van de Omgevingsvisie, bood binnen bestaand beleid ruimte voor maximaal 6.000 nieuwe woningen verdeeld over de deelgebieden 4, 5 en 6 vanwege autobereikbaarheid.

In het planMER (zie Bijlage 35) zijn de effectbeoordelingen van de milieuthema's weergegeven per programma-alternatief. De omvang van het programma wordt bepaald op basis van het type functie van de bebouwing en de mate van verdichting. Er zijn daarbij drie programma-alternatieven bepaald, die verband houden met de mate van verdichting in het gebied. De drie alternatieven zijn telkens beschouwd met een regulier verkeersontwerp en met een situatie waarbij het gebied verkeersarm (bijvoorbeeld fietsparkeren in plaats van autoparkeren) wordt ontworpen.

Uit het planMER bij de Omgevingsvisie volgt dat de meeste positieve effecten worden onderscheiden in het tussenalternatief waarbij het gebied verkeersarm wordt ontworpen. Dit houdt in dat bij een verkeersarm ontwerp, het vooralsnog mogelijk is om 6.000 woningen en andere programma toe te voegen, ervan uitgaande dat de bestaande functies in het gebied allemaal verdwijnen met uitzondering van enkele recent gerealiseerde complexen. In deze situatie wordt de bereikbaarheid van autoverkeer gegarandeerd en neemt de verkeersveiligheid toe. Ook neemt ook de kwaliteit van langzaam verkeer sterk toe. Tot slot geldt dit ook voor waterberging, energiebesparing en een duurzaam gebruik van materialen en grondstoffen. Het tussenalternatief scoort wel, net als de overige alternatieven, negatief voor het aspect geluid. Dat komt omdat er veel woningen (geluidsgevoelige bestemmingen) aan het gebied worden toegevoegd. Daardoor neemt per definitie het aantal geluidgehinderden toe. Echter, de bouwstenen voor dit alternatief zijn in de Visie verder uitgewerkt, waarbij onder andere rekening wordt gehouden met de afschermende eerstelijnsbebouwing.

De ambitie om een maximaal programma van 9.000 woningen (gehele Merwedekanaalzone) in de toekomst mogelijk te maken, geeft dilemma's op het gebied van verkeer, geluid en gezonde verstedelijking. Hiervoor zijn aanzienlijke aanvullende maatregelen nodig die enerzijds de bereikbaarheid van de Merwedekanaalzone kunnen waarborgen en anderzijds voorzien in een gezonde stedelijke leefomgeving waar mensen graag willen wonen. Dit vraagt om mobiliteitsconcepten en investeringen waar het huidige beleid (2018) nog niet of onvoldoende in voorziet. Bijvoorbeeld extra investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer of aanpassingen bij de kruispunten en de aansluiting op de rijkswegen. Volgens het planMER treden daar de meeste knelpunten op. Hiervoor is ook gezamenlijk beleid nodig met belanghebbenden zoals het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en de Provincie Utrecht. Om voor dat scenario de juiste mix van maatregelen te kunnen treffen is, onder andere, gedetailleerd verkeersonderzoek nodig op het

gebied van alternatieve mobiliteitsconcepten en de kruispuntbelasting.

5.2.2.1 Advies Commissie voor de milieueffectrapportage

Het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: Commissie) van 17 oktober 2017 op het planMER luidde: *"De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER de effecten, kansen en knelpunten te onderzoeken op het gebied van energietransitie, klimaatadaptatie, mobiliteit in brede zin en gezondheid/leefbaarheid. Onderzoek hierbij ook welke sturing voorwaardelijk is voor het behalen van deze doelstellingen. Op basis van deze informatie kan de gemeenteraad het milieubelang en daarmee de eigen ambities echt meewegen bij het besluit over de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone"*.

5.2.3 Aanvulling planMER Merwedekanaalzone

In de jaren erna heeft de gemeente Utrecht gewerkt aan de *'Omgevingsvisie Deel 2 'Uitwerkingsplan van deel 1 Ruimtelijke Agenda'*. Deel 2 pakt de relevante uitwerkingsvragen op en dient als kader voor de verdere planontwikkeling in de deelgebieden 4, 5 en 6 tot een maximum van 10.000 woningen in de Merwedekanaalzone (inclusief bestaande woningen, zoals Pax en Lux en autonome ontwikkeling). Dit maximum is geformuleerd in het Coalitieakkoord in 2018. Achterliggende gedachte is om de groei van de bevolking van Utrecht zoveel mogelijk binnenstedelijk op te vangen.

Deel 2 van de Omgevingsvisie heeft begin 2020 als ontwerp ter inzage gelegen, en is op 7 oktober 2021 met de daarbij behorende aanvulling op het planMER door de gemeenteraad vastgesteld. In deel 2 is verwoord dat de aansturing van deze ambitieuze, maar tegelijkertijd ook gezonde en duurzame, verstedelijking een vernieuwende opgave is. De beoordeling en monitoring vanuit het MER kunnen daarbij een waardevolle functie vervullen. In de aanvulling op het planMER (zie Bijlage 36) is de milieu-informatie getrechterd: vanuit de breed beschouwde benadering van de planMER van Deel 1 van de Omgevingsvisie, richt de MER-aanvulling zich op de belangrijke uitwerkingsaspecten.

De 'MER-aanvulling' is tevens de verantwoording van een proces dat heeft geleid tot de Omgevingsvisie deel 2. De MER-aanvulling hoort bij het eerder opgestelde planMER voor de Merwedekanaalzone. Het primaire doel van de MER-aanvulling was op een navolgbare wijze aandacht schenken aan de door de Commissie m.e.r. gesignaleerde aandachtspunten en te voorzien in de benodigde milieu-informatie voor de besluitvorming, gekoppeld aan Omgevingsvisie deel 2.

Ten opzichte van de Omgevingsvisie deel 1 en het daarvoor opgestelde planMER is de opgave onder invloed van het Coalitieakkoord veranderd, waarbij gezocht moet worden naar de mogelijkheden om 10.000 woningen in de Merwedekanaalzone te herbergen en daarbij onconventionele maatregelen te nemen die verder gaan dan bestaand beleid.

Het meest in het oog springend is daarbij het zo autoluw mogelijk maken van de nieuwe wijk met zo min mogelijk belasting van het toch al belaste Utrechtse verkeersnetwerk. Maar zeker zo belangrijk is een gezonde verstedelijking met aandacht voor de klimaat- en energieopgave en gericht op een duurzaam woon- en leefklimaat, waarin bewoners en gebruikers gezond en vitaal kunnen leven.

Praktisch gezien heeft ook een actualisatie van gegevens uit het oorspronkelijke planMER plaatsgevonden: in de tijd na het gereedkomen van dat planMER is namelijk het regionale verkeersmodel geactualiseerd. Op grond van het geactualiseerde verkeersmodel (VRU 3.4) is een projectmodel voor de Merwedekanaalzone vervaardigd, waarin ook dynamische doorrekeningen zijn gemaakt. Hierdoor is preciezere informatie beschikbaar over de consequenties van het ambitieuze voornemen voor het Utrechtse verkeersnetwerk (ten opzichte van het oorspronkelijke planMER).

5.2.3.1 Advies commissie voor de milieueffectrapportage

De Commissie m.e.r. heeft op 2 april 2020 een positief toetsingsadvies op de MER-aanvulling gegeven. De Commissie is daarmee van oordeel dat de aanvulling op het MER alle essentiële informatie bevat om een besluit te kunnen nemen over de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2, waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen. De Commissie benadrukt dat, net als in het eerdere advies, dynamische monitoring van belang is gezien de onzekerheden in toekomstige ontwikkelingen en gegeven de mate van sturingsmogelijkheden.

Via de verschillende sporen (zoals een kwaliteitsteam bij Merwede en een monitor over de Leefbaarheid voor omliggende wijken) wordt getoetst of de geformuleerde ambities worden gerealiseerd. Zo nodig worden plannen tussentijds op basis van monitoring en toetsing bijgesteld. De monitoring van de Merwedekanaalzone vormt daarmee een belangrijk hulpmiddel bij alle besluitvorming over de transformatie van de Merwedekanaalzone in de komende jaren. De aanpak van de monitoring is uitgewerkt in het document *'Aanpak monitoring Merwedekanaalzone'* en dit is verder beschreven in paragraaf 5.2.4 Monitoring.

5.2.4 Monitoring

De gemeente (en de marktpartijen) willen samen leren van de ervaringen bij deze wijze van gebiedsontwikkeling. We willen leren van (en sturen op) de innovatieve oplossingen die we in de Merwedekanaalzone introduceren, zowel binnen de deelgebieden zelf als in de doorwerking daarvan naar de rest van onze stad. De gebiedsontwikkeling is gericht op het stimuleren van lopen, fietsen, het gebruik van het OV en op deelmobiliteit. We verwachten dat het nieuwe mobiliteitsconcept gaat functioneren zoals dit bedoeld is. Dit willen we monitoren, zowel in de Merwedekanaalzone als in de directe omgeving. Door monitoring op kerndoelen, de uitvoering en de effecten houden we grip op de realisatie van de beoogde gezonde en duurzame stadswijk.

De aanpak van de monitoring is uitgewerkt in het document *'Aanpak Monitoring Merwedekanaalzone'* (zie Bijlage 13). De monitoring vindt plaats op drie manieren:

1. Monitoren van de plannen in de Merwedekanaalzone. Hierbij ligt de nadruk op Merwede in deelgebied 5, gezien de omvang van het plan (met een eerste fase van ongeveer 4000 woningen toevoegen en op termijn een tweede fase van nog ongeveer 2000 woningen. Vragen die hierbij aan de orde komen zijn: Hoe worden de plannen verder uitgewerkt? Maken de plannen de ambities waar op het gebied van bijvoorbeeld mobiliteit? en duurzaamheid? Zijn er voldoende deelauto's, is het parkeren op afstand goed geregeld? en halen we de energieprestatieafspraken? Wordt de maximale verkeersgeneratie in de spits niet overschreden?

2. Leefbaarheidseffectrapportage. Dit gaat over het monitoren van de effecten van de nieuwbouw in de Merwedekanaalzone op Rivierenwijk, Transwijk en Dichterswijk. Vragen die bewoners stellen zijn bijvoorbeeld hoeveel extra fietsers er door hun buurten komen als gevolg van de extra bruggen. En hoeveel drukker het wegennetwerk wordt. Of wat de effecten zijn op de sociale cohesie in de buurt. In een later stadium kan er ook een specifieke monitoring voor Hoograven en Kanaleneiland opgezet worden als de plannen voor deelgebied 6 concreter uitgewerkt kunnen worden.

3. Monitoren van het verkeer in Utrecht Zuidwest. Het gaat dan om het in de gaten houden van de drukte op onder andere de Europalaan, het oostelijk deel van de Beneluxlaan, Socrateslaan en de Rijnlaan. Aan de hand van de uitkomsten kan indien nodig bijgestuurd worden met aanvullende maatregelen (fysieke en/of gedrags- en communicatiemaatregelen). Monitoring aanpak Utrecht Zuidwest waarin we beschrijven wat we hoe monitoren en hoe dit samenhangt met de fasering van de mobiliteitsmaatregelen in Utrecht Zuidwest. Deze laatste aanpak werken wij graag verder uit met RWS en de Provincie Utrecht.

Monitoring is ook nodig om tijdig bij te kunnen sturen als dat nodig is, in het bijzonder ten aanzien van de innovatieve mobiliteitsstrategie die voor dit gebied wordt uitgerold, maar ook over duurzaamheid en circulariteit (Merwede lab), leefbaarheid in de nieuwe stadswijk en effecten van de ontwikkeling op de leefbaarheid in omliggende wijken (Leefbaarheidseffectrapportage).

5.2.4.1 Buurtaanpak Rivierenwijk en Transwijk en Buurtagenda Dichterswijk

Om de effecten van de Merwedekanaalzone op de omliggende wijken goed in beeld te brengen en een agenda te maken voor de gewenste maatregelen in de omliggende wijken is de Buurtaanpak voor Rivierenwijk en Transwijk en de Buurtagenda voor Dichterswijk opgezet. Hierin zijn de projecten opgenomen die de komende jaren spelen in deze wijken, zoals het invoeren van betaald parkeren, verbeteren van de fiets- en wandelinfrastructuur en vergroeningsmaatregelen. De uitvoering van de projecten uit de Buurtaanpak en Buurtagenda lopen zoveel mogelijk gelijk op met de uitvoering van de Merwedekanaalzone.

De Buurtaanpak Rivierenwijk en Transwijk is samen met een begeleidingsgroep van inwoners uit Rivierenwijk en Transwijk tot stand gekomen en er zijn straatgesprekken gehouden om breed input op te halen. Met bewonersgroepen is overlegd over de Buurtagenda voor Dichterswijk.

5.2.4.2 MERWEDE Lab

De gemeente Utrecht wil dat de Merwedekanaalzone zo veel mogelijk energieneutraal en volgens het principe 'circulair bouwen is de norm' wordt ontwikkeld, terwijl tegelijkertijd 'gezond stedelijk leven' en 'een wijk voor iedereen' belangrijke doelen zijn voor de stad.

Met behulp van het MERWEDE Lab (waarin de gemeente samenwerkt met de ontwikkelende partijen in deelgebied 5) wordt verder onderzocht wat de mogelijkheden zijn. Ontwikkelingen op het vlak van energie en circulair bouwen gaan momenteel snel. Niet altijd is duidelijk wat er morgen kan. Daarnaast is kennisontwikkeling over gezondheid en sociaal ontwerp van wijken nog onderbelicht. Met het MERWEDE Lab wordt ingezet op:

- verdere kennisontwikkeling, innovatie en experiment
- aanvragen van subsidies en ontwikkeling van businessmodellen
- versterking circulair materiaalgebruik en opwekking van duurzame energie.

Alle activiteiten van het MERWEDE Lab zijn erop gericht om de ontwikkeling van Merwede zo optimaal mogelijk te krijgen op de gebieden energie, circulair, gezond stedelijk leven en social design.

5.2.4.3 Monitoren leefbaarheid omliggende wijken (en Merwedekanaalzone zelf)

De Merwedekanaalzone ligt tegen bestaande wijken aan zoals de Rivierenwijk, Hoograven en Transwijk. Onderdeel van de plannen is een betere 'verknoping' van de Merwedekanaalzone met de omliggende wijken, zoals extra loop- en fietsverbindingen. De focus van de monitoring ligt hier bij het inzichtelijk maken van de effecten van de nieuwe wijk Merwedekanaalzone en de bovenplanse maatregelen (zoals bijvoorbeeld de verkeersdrukte door extra loop- en fietsbruggen) op de leefbaarheid in de omliggende wijken.

Op termijn kan de leefbaarheidsmonitoring worden uitgebreid naar de nieuwe wijken van Merwedekanaalzone (na realisatie en inhuizing nieuwe bewoners). In samenspraak met bewoners uit Rivierenwijk en Transwijk is een Leefbaarheidseffectrapportage (LER) opgezet. Met de indicatoren van de Leefbaarheidsmonitor kan het effect van de ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone op de leefbaarheid in de omliggende buurten worden gevolgd. In 2019 is een nulmeting uitgevoerd.

5.2.5 Mer-(beoordeling) bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 5 fase 1

In de MER voor de Omgevingsvisie zijn al de mogelijke te verwachten milieueffecten van dit bestemmingsplan bezien. Het bestemmingsplan voorziet in de bouw van meer dan 2.000 woningen. De in dit plan voorziene woningbouw vormt in termen van het Besluit m.e.r. een geheel met de overige delen van het woningbouwproject Merwedekanaalzone. Het eerste ruimtelijke plan dat in woningbouw binnen de Merwedekanaalzone voorzag, het op 8 februari 2018 vastgestelde en inmiddels onherroepelijke bestemmingsplan '*Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein*' is een m.e.r.-beoordeling gemaakt, waarin niet alleen het Defensieterrein maar – op een abstracter niveau – ook de overige delen van de Merwedekanaalzone zijn bezien.

De conclusie van deze m.e.r.-beoordeling is dat er geen belangrijke nadelige milieugevolgen zijn te verwachten en dat het opstellen van een project-MER niet nodig was (zie onder andere paragraaf 5.2 van de toelichting bij bestemmingsplan '*Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein*').

Met de mer-beoordeling voor het bestemmingsplan '*Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein*' is de mer-beoordelingsplicht volgens D-11.2 voor de gehele Merwedekanaalzone uitgewerkt. Desalniettemin is er omwille van zorgvuldigheid voor dit bestemmingsplan nog een separate mer-beoordeling uitgevoerd, zie Bijlage 14. De uitkomst daarvan is dat er geen belangrijke nadelige milieugevolgen zijn te verwachten en dat er om die reden geen reden is om een project-MER op te stellen. Op basis hiervan heeft het college van burgemeester en wethouders op 14 september 2021 besloten om geen milieueffectrapportage op te stellen.

Van een separate plan-m.e.r.-plicht vanwege de invloed van het plangebied op enig Natura 2000-gebied is ook geen sprake. Dit vanwege de aard van de in het plan voorziene ontwikkelingen en de afstand tussen het plangebied tot Natura 2000-gebieden. Verder is er voor het in Merwede voorziene programma een vergunning volgens artikel 2.7 lid 2 Wet natuurbescherming verleend voor de realisatiefase. Deze vergunning is ingepast in het bestemmingsplan, waardoor er geen plan-m.e.r.-verplichting meer is van artikel 7.2a Wet milieubeheer, (zie ook paragraaf 5.11 Natuurbescherming).

5.3 Bedrijven en milieuzonering

5.3.1 Kader

De gemeente Utrecht streeft naar een situatie waarin wonen en werken in de stad op een goede manier samengaan. Beide functies zijn zeer belangrijk voor Utrecht, maar ook moet voorkomen worden dat milieuhinder van bedrijven een negatieve invloed heeft op de woonomgeving, of dat omgekeerd de bedrijvigheid wordt belemmerd door de aanwezigheid van woningen in de directe nabijheid. Van belang zijn in dit kader de invloed van geluid, geur, veiligheid en luchtkwaliteit van het bedrijf op de gevoelige bestemmingen in het bestemmingsplan.

5.3.1.1 VNG systematiek Bedrijven en milieuzonering

De Vereniging van Nederlandse gemeenten (VNG) heeft een veel gebruikte systematiek ontwikkeld om wonen en werken in elkaars nabijheid te kunnen realiseren. In Bedrijven en Milieuzonering worden afstanden tussen bedrijven en woningen gehanteerd. De aangehouden afstand is afhankelijk van het karakter van de woonwijk: rustig of druk (aangeduid met de term 'gemengd gebied'). In een rustige woonwijk wordt een grotere afstand tot bedrijven gehanteerd en in een drukke woonwijk een kleinere afstand. Daarnaast kent de VNG een systematiek voor functiemenging. Daarin accepteren we een sterkere menging van wonen en werken voor bedrijven die ook op korte afstand (zelfs aanpandig) geen hoog geluidniveau veroorzaken.

De Merwedekanaalzone ontwikkelt zich tot een stadswijk met door het gebied heen een verscheidenheid aan dynamische (drukke) plekken met daartussen luwere (rustige) plekken. Ook is in de Merwedekanaalzone plaats voor enkele bestaande bedrijven. We passen in de Merwedekanaalzone de VNG-systematiek met maatwerk toe door afhankelijk van de plek (rustig of druk) het geluid te beoordelen.

5.3.1.2 Kader vanuit Omgevingsvisie en Stedebouwkundig Plan

De bedoelde functiemenging in Merwede en vooral in de plinten langs de Europalaan, aan openbare (plein)ruimten en langs het fietsnetwerk, betekent dat in sommige delen van de Merwedekanaalzone kan worden gesproken van een drukke gemengde woonwijk. We creëren hiermee de beleidsruimte voor de realisatie van een aantrekkelijke stedelijke leefomgeving met hier en daar enige milieubelasting. Voor het woongebied Merwedekanaalzone wordt gestreefd naar een goed akoestisch woon- en leefklimaat. Het gebied zal grotendeels autovrij worden wat leidt tot een akoestisch rustig karakter. Het geluid van bedrijven (bijvoorbeeld een koelinstallatie of luchtbehandeling) kan dan extra opvallen. We staan bedrijven toe in de categorie A, B en C die qua milieubelasting goed inpasbaar zijn in een woonomgeving. Voor wat betreft de geluidbelasting gaan we daarom uit van de ambitie van een geluidniveau dat hoort bij een rustige woonwijk.

Op basis van de Omgevingsvisie ontwikkelt de Merwedekanaalzone zich tot een stadswijk met door het gebied heen een verscheidenheid aan dynamische (drukke) plekken met daartussen luwere (rustige) plekken. We passen in de Merwedekanaalzone de VNG-systematiek van functiemenging toe waardoor er alleen nieuwe bedrijfsmatige functies toelaatbaar zijn die goed zijn in te passen in een woonwijk. Bij het verlenen van de omgevingsvergunning moet zijn aangetoond dat voldaan wordt aan de grenswaarde voor geluid vanwege bedrijven en voorzieningen van maximaal 45 dB(A) etmaalwaarde op de gevel van een woning, met dien verstande dat een etmaalwaarde van maximaal 50 dB(A) is toegestaan als een grenswaarde van 45 dB(A) om technische en/of financiële redenen aantoonbaar niet haalbaar is. De grenswaarde in de nachtperiode (23:00-07:00 uur) blijft in alle gevallen maximaal 35 dB(A) om slaapverstoring te voorkomen.

5.3.2 Plansituatie

5.3.2.1 Functiemenging Merwede

Het kerndoel van Merwede is het realiseren van een levendige wijk. In de directe woonomgeving wordt een mix van voorzieningen aangeboden waarmee we inzetten op behoud - en daar waar mogelijk uitbreiding - van de werkgelegenheid aansluitend bij de snelle groei van de beroepsbevolking in Utrecht. Naast horeca, creatieve- en commerciële bedrijven worden er veel andere functies mogelijk gemaakt, zowel voor de nieuwe wijk als voor de stad. Het accent ligt op functies in de plint, in bedrijvenverzamelgebouwen en (kleinere) bedrijfs- en kantoorunits.

Dat betekent ook dat de balans gezocht moet worden tussen wonen en werken: bewoners mogen geen overlast ervaren van bedrijven en bedrijven mogen niet te veel in hun bedrijfsvoering worden beperkt. Geluid is daarbij de dominante factor. Er is geen ruimte voor (nieuwe) grootschalige functies die grote beperkingen (voor wonen) met zich meebrengen vanuit mobiliteit of milieu.

Voor het gebied Merwede wordt gestreefd naar een goed akoestisch woon- en leefklimaat. Het gebied zal grotendeels autovrij worden wat leidt tot een akoestisch rustig karakter. Daarom sluiten we aan bij de waarden uit de Omgevingsvisie van 45 dB(A) etmaalwaarde (dat is 45 dB(A) overdag, 40 dB(A) ’s avonds en 35 dB(A) in de nachtperiode) zoals ook als richtwaarde is aangegeven in de Geluidnota Utrecht en na de invoering van de Omgevingswet gebiedsgericht voor Utrecht wordt toegepast.

In Merwede wordt enige geluidbelasting geaccepteerd indien de grenswaarde van 45 dB(A) etmaalwaarde om technische of financiële redenen niet kan worden gehaald. Specifiek voor het bedrijf aan de Kanaalweg 24 kan onder voorwaarden (Geluidnota) een hogere gevelbelasting dan 50 dB(A) worden geaccepteerd op woningen. In ieder geval dient het geluid ter plaatse van slaapkamers in de nachtperiode wel aan de grenswaarde van 35 dB(A) te voldoen.

5.3.2.2 Binnenterreinen

Luwe gebieden zijn uitgangspunt. Een manier om dit te bereiken is het bouwen van (min of meer) gesloten bouwblokken, waar alle woningen aan de binnenzijde een geluidsluwe gevel hebben. Dat betekent ook dat de (rustige) binnenterreinen gevrijwaard moeten blijven van sterk storende geluiden. Ze zijn wel openbaar toegankelijk en dienen als een oase van rust in een drukke en levendige stad. Speelruimte voor kleine kinderen is nog in te passen, maar geen speelfaciliteiten voor grotere kinderen. Verder geen horecaterrassen, geen technische installaties met storende geluiden, geen schoolpleinen. Voor de kwaliteit van de leefomgeving is het gewenst dat ook de binnenhoven publiek toegankelijk zijn.

Hier kan een bezoeker de rust vinden om op een bankje een boek te lezen. De Utrechtse binnenstad heeft meerdere van deze verborgen oases, die voor rust en stilte zorgen in een drukke en levendige stad. Groene binnenterreinen of binnenterreinen met groene gevels of een fontein hebben een gunstig akoestisch effect. Het groen beperkt de hinder van weerkaatsing van het geluid en het geluid van de bewoners zelf.

5.3.2.3 Stemgeluid

Het beperken van geluidhinder bij schoolpleinen is een belangrijk aandachtspunt geweest bij de keuze voor de locaties van de scholen en de schoolpleinen in het SP en het FO IP. Stemgeluid van kinderen op een schoolplein of rumoer afkomstig van horecaterrassen hoort bij de stad, maar kan ook zorgen voor geluidhinder. Stemgeluid is wettelijk niet genormeerd. Met andere woorden: er kan bij overlast niet op worden gehandhaafd. Het kan echter wel tot hinderlijke situaties leiden voor de buurt en moet dan ook goed worden onderzocht. Daarom worden de locaties van schoolpleinen zorgvuldig ingepast.

Een goede afgeschermde oriëntatie van een schoolgebouw en speelplein ten opzichte van de omringende woningen kan bijvoorbeeld de geluidshinder beperken. Bij de bouw van nieuwe scholen wordt in Utrecht dan ook gestreefd naar een zo optimaal mogelijke ligging van het speelplein. Een richtwaarde van 45 of 50 dB(A) blijkt in de praktijk meestal niet haalbaar; op voorhand wordt dan ook een niveau van 55 dB(A) als richtwaarde gehanteerd waarbij eveneens een luwe gevel gewenst is. Een grenswaarde tot 60 dB(A) bij een schoolplein kan toelaatbaar zijn wanneer er voldoende voorzieningen aan de woningen zijn getroffen om geluidhinder te verminderen. Bij de huidige inzichten wordt aan de genoemde richtlijnen voldaan.

5.3.2.4 Overige bedrijvigheid

Een beperkt aantal bestaande bedrijfsactiviteiten in het plangebied blijft gehandhaafd (zie ook Hoofdstuk 4). De brandstofverkooppunten aan de Europalaan Noord, en het gastoevoerpunt langs de Europalaan worden tijdig opgeheven zodat deze geen verdere behandeling behoeven. Op basis van de huidige bedrijfsvoering van de te behouden bedrijven is beschouwd of de realisering van gevoelige functies op de beoogde plaatsen mogelijk is. Hiervoor is waar nodig onderzoek verricht naar de milieuhinder van deze bedrijven. Met het oog op de beoogde transformatie van Merwede naar een woongebied, is alleen lichte bedrijvigheid toegestaan (categorie A en B1 uit de Lijst van Bedrijfsactiviteiten functiemenging.

Naast de VNG Brochure zijn de richtafstanden in het Activiteitenbesluit milieubeheer als uitgangspunt genomen voor het bepalen of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in Merwede. Ook voor de bestaande en te behouden bedrijfsactiviteiten in het gebied geldt het streven naar een grenswaarde van 45 dB(A) etmaalwaarde op de gevels van woningen. Deze geluidsnorm is opgenomen in de regels van het bestemmingsplan. Afwijking is onder voorwaarden mogelijk.

Naast onderstaande bedrijven zijn er voor het overige in of direct buiten het plangebied van het bestemmingsplan geen bedrijven aanwezig die een belemmering kunnen vormen voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.



Overzicht eigendommen derden, nrs 6 en 7 vallen buiten het plangebied

5.3.2.4.1 Stedin

Op het perceel van Stedin staat een verdeelstation voor elektra met twee transformatoren van 40 MVA elk met bijbehorende bebouwing en een gasstation met bijbehorende onbebouwd terrein met voorzieningen zoals straat- en hekwerk. Hier wordt geparkeerd door personeel van Stedin voor onderhoud. Stedin is in het bezit van een toestemming om het vermogen van de transformatoren te verhogen naar elk 50MVA. Het elektrastation en gasverdeelstation van Stedin blijven gehandhaafd. De activiteiten vallen onder de werking van het Activiteitenbesluit. Vanuit de VNG systematiek en het Activiteitenbesluit zijn de milieuaspecten geluid en gevaar bepalend.

Elektriciteitsverdeelstation
Uit onderzoek van LBP Sight (zie Bijlage 3) is voor wat betreft het elektriciteitsverdeelstation de conclusie dat voor het aspect gevaar gelet op de afstand tot de eerste woningen, geen belemmering vormt. Voor geluid geldt dat - uitgaand van een vermogen van 50MWA per transformator - maatregelen nodig zijn om de grenswaarde van 45dB(A) op de gevels van nieuwe woningen/geluidgevoelige functies te halen. De twee transformatoren zijn bepalend voor de milieubelasting en hebben een maatbestemming gekregen. Uit het onderzoek blijkt dat de maatregel kan bestaan uit het realiseren van een dak op het verdeelstation. Hierbij is getoetst aan de normen voor de langtijdgemiddelde geluidbelasting en voor de maximale geluidbelasting uit het Activiteitenbesluit die gelden op de gevel van gevoelige gebouwen, zoals woningen en scholen.

Om de geluidgrenswaarde op de toekomstige geluidgevoelige functies te borgen kan het college van burgemeester en wethouders van Utrecht op grond van artikel 2.20 lid 1 Activiteitenbesluit eisen stellen aan de inrichting van Stedin. Die maatwerkvoorschriften kunnen betrekking hebben op een andere waarde voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau en het maximaal geluidsniveau. Ook kan het college op grond van artikel 2.20 lid 4 Activiteitenbesluit maatwerkvoorschriften stellen over de plaats waar de waarden voor een inrichting gelden, bijvoorbeeld ter plaatse van de gevel van de gevoelige bebouwing. En tot slot kan het college op grond van artikel 2.20 lid 5 Activiteitenbesluit bij

maatwerkvoorschrift bepalen welke technische voorzieningen in de inrichting worden aangebracht en welke gedragsregels in acht worden genomen om te voldoen aan de geluidsnormen.

Gasontvangst- en verdeelstation
Voor het gasontvangst - en verdeelstation geldt dat ook de aspecten gevaar en geluid bepalend zijn. Het gasverdeelstation valt niet onder het bereik van het Bevi (zie rapportage LBP Sight, zie Bijlage 3). Wel is op het gasverdeelstation artikel 3.12 lid 6 Activiteitenbesluit milieubeheer ("Activiteitenbesluit") van toepassing. Dit leidt ertoe dat vanaf het gasverdeelstation een afstand van 15 meter in acht moet worden genomen tot kwetsbare objecten (zoals scholen en woningen) en van 4 meter tot beperkt kwetsbare objecten (zoals kantoorgebouwen en hotels restaurants, mits van relatief beperkte omvang). Uit onderzoek blijkt dat de deze voorziening geen belemmeringen geeft voor de bouw van gevoelige functies in het plangebied. Op de verbeelding van het bestemmingsplan is de zone van 15 meter opgenomen; binnen deze zone zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk gemaakt.

Het aspect geluid vormt - gelet op de afstand tot de beoogde gevoelige functies - geen belemmering voor de bouw van deze functies.

Bereikbaarheid
Het perceel van Stedin blijft in de toekomstige situatie bereikbaar via de Kanaalweg. Te zijner tijd moet voor Stedin een ontheffing van het verbod voor autoverkeer op de Kanaalweg worden verleend.

5.3.2.4.2 Mobach

Mobach is een bedrijf dat zich bezighoudt met het vervaardigen en verkopen van keramiek. In het bedrijf zijn aanwezig een werkplaats, droog- en glazuurruimte, ovenruimte, expeditie, opslag en een showroom. Het aan- en afrijden van voertuigen vindt plaats via de Kanaalweg. Ten noorden van het bedrijf zijn twee woningen aanwezig. Het bedrijf is in bezit van een milieuvergunning. De elektrische oven is bepalend voor de milieubelasting. Dit deel van het bedrijf valt onder milieucategorie 3.2 op basis van de VNG systematiek. De relevante milieuaspecten zijn stof, geur, geluid en gevaar. In de milieuvergunning zijn de volgende grenswaarden voor geluid opgenomen: dag-avond-nacht 45-40-35 dB(A) ter plaatse van de bestaande woningen.

Uit onderzoek van LBP Sight (zie Bijlage 4 en Bijlage 39) blijkt dat alleen het aspect geluid potentieel een belemmering geeft voor de geplande geluidgevoelige bebouwing in Merwede. Uit het geluidonderzoek blijkt dat maatregelen mogelijk zijn die ertoe leiden dat op de nieuwe bebouwing de voor Merwede beoogde grenswaarde van 45dB(A) wordt gehaald. Ter plaatse van de voorzienbare (woning)bouw kan een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gerealiseerd worden. Voor de maatregelen zijn nog verschillende scenario's in beeld. Er zullen maatregelen getroffen (moeten) worden aan met name enkele continue geluidsbronnen. Uit het onderzoek van LBP Sight komt naar voren dat die maatregelen haalbaar en daarmee uitvoerbaar zijn. Voor wat betreft expeditie en laad- en loslocaties zijn er nog meerdere opties in beeld. Het bestemmingsplan maakt het mogelijk om (onder meer) de hogere geluidniveaus vanwege de expeditie en het laden en lossen te accepteren. De Geluidnota biedt daar ruimte voor. De afweging op dit punt wordt vooruitgeschoven en zal bij de vergunningverlening worden gemaakt. Dan is duidelijk welke van de opties die nu nog op tafel liggen haalbaar en uitvoerbaar zijn.

Als gevolg van laad- en losactiviteiten (inclusief vrachtwagenbewegingen) bij Mobach kunnen in de dagperiode maximale geluidsniveaus ('pieken') voorkomen tot 73 dB(A). Piekgeluiden als gevolg van laad- en losactiviteiten worden in de dagperiode in de regel als aanvaardbaar geacht waardoor dit bijvoorbeeld in het Activiteitenbesluit expliciet is uitgesloten van toetsing. Aangezien deze geluiden incidenteel zullen plaatsvinden en bovendien lager zijn dan de maximaal toelaatbare grenswaarde conform de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening van 75 dB(A), worden deze geluiden in deze situatie in het kader van een goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar geacht.

Bereikbaarheid
Het af- en aanrijden van voertuigen voor klanten en voor aan- en afvoer van goederen/producten kan in de nieuwe situatie plaats blijven vinden via de Kanaalweg, zie Bijlage 40. Voor het gebruik van de Kanaalweg zal hiervoor te zijner tijd een ontheffing van het autoverbod worden verleend. Personeel dat met de auto komt, kan het bedrijf niet bereiken. Deze kunnen hun auto op loopafstand parkeren in de centrale parkeervoorziening aan de westzijde van het plangebied of aan de zijde van Rivierenwijk. Een andere mogelijkheid is om gebruik te maken van de P&R Westraven.

5.3.2.4.3 Allsafe

Allsafe is een bedrijf voor particuliere opslag. Het bedrijf is bereikbaar vanaf de parallelweg van de Europalaan. Op het terrein zijn parkeerplaatsen aanwezig. Het bedrijf valt onder de werking van het Activiteitenbesluit en is in te delen in maximaal categorie B op basis van de VNG systematiek.

Bereikbaarheid

Met de ontwikkeling van Merwede en de herinrichting van de Europalaan Noord vervalt de huidige toegang tot het bedrijf. In de eindfase en gedurende de gefaseerde uitvoering zal de toegang tot het bedrijf wijzigen. De toegang tot het bedrijf wordt gecombineerd met een van de autotoegangen van Merwede vanaf de nieuwe Europalaan Noord.

5.3.2.4.4 Bedrijfspand Kanaalweg

In het bedrijfspand aan de Kanaalweg is een aantal lichte bedrijven en kantoorunits gevestigd. Deze activiteiten vallen onder de werking van het Activiteitenbesluit en zijn in te delen in maximaal categorie B op basis van de VNG systematiek. Geluid is het meest bepalende milieuaspect.

Bereikbaarheid
Het af- en aanrijden van voertuigen (personeel, bezoekers en expeditie) kan in de nieuwe situatie bij afsluiting van de Kanaalweg voor autoverkeer, niet langer op de huidige wijze plaatsvinden. Personeel, logistiek en bezoekers kunnen het bedrijf bereiken vanaf de centrale parkeervoorziening aan de westzijde van het plangebied of via de Rivierenwijk.

5.3.3 Conclusie

Functiemenging is een van de kerndoelen van Merwede. Het bestemmingsplan maakt niet-woonfuncties mogelijk die passend zijn in de wijk; bedrijvigheid uit categorie A-B en onder voorwaarden C (Lijst van functiemening). De grenswaarde van 45dB(A) etmaalwaarde is opgenomen in de bij de regels van het bestemmingsplan als aanvaardbare geluidbelasting op de gevels van woningen vastgelegd. Een hogere gevelbelasting is onder voorwaarden toegestaan.

Een deel van de bestaande bedrijven blijft gehandhaafd. Voor deze bedrijven geldt dat tenminste de huidige bedrijfsmatige activiteiten kunnen worden voortgezet. Voor zover sprake is van een hogere categorie dan B, heeft het betreffende bedrijf (Stedin en Mobach) een maatbestemming gekregen. In de regels van het bestemmingsplan is zoals aangegeven de grenswaarde voor de gevelbelasting voor geluid vastgelegd. Deze geldt ook voor de belasting vanwege deze bedrijven. Onderzoek heeft aangetoond dat met maatregelen er geen belemmeringen zijn voor de realisering van gevoelige functies. Door middel van een maatwerkvoorschrift en aanpassing van de vergunning kunnen de noodzakelijke maatregelen worden geborgd. Voor het bedrijf Mobach kan een hogere geluidbelasting worden toegestaan binnen de kaders van de Geluidnota Utrecht.

5.4 Mobiliteit

5.4.1 Ontsluiting en onderzoek verkeersbewegingen

Uitgaande van het mobiliteitsconcept voor Merwede is in het kader van de Omgevingsvisie deel 2 met behulp van een specifiek voor de Merwedekanaalzone opgezet projectmodel doorgerekend wat de effecten zijn op de doorstroming op de hoofdwegen in de nabijheid, zie Bijlage 6.

Met behulp van het gemeentelijk verkeersmodel, VRU 3.4, zijn verschillende ruimtelijke scenario's beoordeeld. Eén van de onderzochte scenario's (scenario 2) is de ontwikkeling van deelgebied 5 met 4.000 woningen en een voorzieningenprogramma, dit scenario sluit op hoofdlijnen aan bij de uitgangspunten die gelden voor dit bestemmingsplan, zie ook de onderbouwing in Bijlage 7.

Op basis van de modeluitgangspunten is op basis van een (worst-case) referentieprogramma een nadere detaillering voor het parkeren en de verkeersgeneratie van het ontwikkelgebied gemaakt. Hierbij zijn de beleidsregels autoverkeersbewegingen bij toepassen maatwerk toegepast. Op basis hiervan constateren we dat de verkeersgeneratie van het programma dat dit bestemmingsplan voor fase 1 mogelijk maakt, binnen de bandbreedte van het bovengenoemde onderzoek blijft. De eerder uitgevoerde onderzoeken kunnen daarmee als 'worst case' worden gezien en de uitkomsten als representatief.

5.4.1.1 Uitgangspunten

De verkeersstudie is uitgevoerd op basis van de uitgangspunten die voor de omgevingsvisie zijn bepaald. Naast de bouwplannen (woningen en voorzieningen) is in verkeerscijfers rekening gehouden met de voorgenomen mobiliteitsstrategie, waaronder de inzet van deelauto's en parkeren op afstand. Een kwaliteitsimpuls voor fiets (aanleg bruggen over het kanaal) en OV (hogere frequentie bussen) zijn ook onderdeel van de mobiliteitsstrategie, evenals de herinrichting van de Europalaan-Noord.

Voor de beoordeling van de verschillende scenario's is gebruik gemaakt van indicatoren afkomstig uit de verkeersmodellen. Dit geeft antwoord op de vraag of de resultaten leiden tot een acceptabele situatie of dat er knelpunten ontstaan en aanvullende maatregelen nodig zijn. Zowel statisch (I/C-verhouding, kruispuntbelasting, verkeersgeneratie, toe-/afname intensiteiten) als dynamisch (terugslag kruispunten, wachttijd voor kruispunt, reistijd van A naar B, fileduur en

voertuigverliesuren) is beschouwd in de verkeersstudie.

Wegvak	Autonoom	Plan	Verschil abs	Verschil %
O. den Oudenlaan (n v vZ)	17000	14800	-2200	-13%
O d Oudenlaan (n v AF)	13700	11200	-2500	-18%
van Zijstweg	12600	12000	-600	-5%
Kon. Wilhelminalaan	10300	10200	-100	-1%
Balijebrug	12800	12000	-800	-6%
Europalaan N (z v AF)	14800	8800	-6000	-41%
Europalaan N (midden)	15400	7900	-7500	-49%
Europalaan N (n van EP)	16900	11400	-5500	-33%
Beneluxlaan W	15200	16300	1100	7%
Socratesbrug	18300	19400	1100	6%
Europalaan Z (z van EP)	33900	30400	-3500	-10%
Europalaan Z (n van A12)	36300	33100	-3200	-9%
Winthontlaan onder A12	5700	5300	-400	-7%
Europalaan onder A12	29800	28300	-1500	-5%
toerit A12 N	10700	10200	-500	-5%
afrit A12 N	17900	16800	-1100	-6%
toerit A12 Z	13800	12800	-1000	-7%
afrit A12 Z	10800	10300	-500	-5%
t Goylaan	23800	23800	0	0%
Rijnlaan	4900	6100	1200	24%
Meernbrug	55100	55100	0	0%

Tabel scenario 2 (motorvoertuigen/etmaal 2030 autonome en plansituatie;
bron: verkeerskundig onderzoek, gemeente Utrecht)

5.4.1.2 Bevindingen

Uit de berekeningen blijkt dat het verkeerssysteem in Utrecht nu al zwaar belast en kwetsbaar is. In 2030 wordt de kwetsbaarheid groter. Daarbij vormt de transformatie van de Merwedekanaalzone maar één van de vele projecten in Utrecht-Zuidwest met gevolgen voor het verkeerssysteem. Door de vervanging van bestaande functies met een relatief hoge verkeersgeneratie en door toepassing van een ambitieuze mobiliteitsstrategie blijkt uit de modelberekeningen dat na ontwikkeling van de eerste fase van deelgebied 5 van de Merwedekanaalzone op hoofdlijnen een gunstigere verkeerssituatie ontstaat (lagere intensiteit/capaciteit op de meeste wegvakken) dan in de autonome situatie zonder ontwikkeling van de Merwedekanaalzone.

Door de herinrichting van de Europalaan-Noord kiest een deel van het verkeer echter voor andere routes, dat is terug te zien in een toename van de intensiteit op de Beneluxlaan, Rijnlaan en Socratesburg. Dynamisch verkeersmanagement zal ingezet worden om de verkeersstromen niet over de Rijnlaan te sturen.

Ten opzichte van de autonome situatie zien we bij de ontwikkeling van deelgebied 5 een verbetering in de afwikkeling rondom het Europaplein. Op de Wilhelminalaan in oostelijke richting ontstaat een knelpunt. Bij groei van het autoverkeer tot het niveau autonome groei 2030 is het mogelijk om deze weg bij een goed ontwerp goed oversteekbaar te houden. Bij herontwikkeling van de Merwedekanaalzone neemt de groei beperkt toe boven dit niveau. Deze toename is ongewenst. Maatregelen zijn wenselijk om de weg goed oversteekbaar te houden.

De verkeerseffecten van scenario 2 uit het onderzoek (oktober 2019, zie Bijlage 6) geven een worst-case beeld ten opzichte van de verkeerseffecten die we door het bestemmingsplan verwachten. Uit het Verkeersonderzoek Merwedekanaalzone zijn nog wel enkele aandachtspunten naar voren komen: potentiële knelpunten in het autonetwerk, opvangen toename van OV- en fietsgebruik en voorkomen parkeeroverlast in de omliggende wijken. In de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, het Stedenbouwkundig Plan Merwede en het Parkeerregime Merwede deelgebied 5 zijn passende maatregelen opgenomen die deze aandachtspunten wegnemen. De daarin opgenomen plannen voor herinrichtingen, dynamisch verkeersmanagement, Ov- en

fietsinvesteringen en invoering van betaald parkeren in de wijken rondom de Merwedekanaalzone maken de ontwikkeling van de eerste fase van deelgebied 5 mogelijk.

Daarnaast geldt een ambitieuze mobiliteitsstrategie voor de Merwedekanaalzone als uitgangspunt voor de berekeningen. Met de plannen zoals omschreven in het bestemmingsplan wordt aan de uitgangspunten voor deze strategie voldaan. Een belangrijk onderdeel van deze strategie is dat een deel van de parkeervraag op afstand wordt opgelost. In de nadere uitwerking daarvan is het van belang dat parkeerders tijdig weten of ze in de P+R op afstand of in de Merwedekanaalzone zelf kunnen parkeren (zodat zoekverkeer wordt vermeden). Hiervoor kunnen de gemeentelijke PRIS-systemen worden ingezet. Daarnaast moet ook 's avonds en buiten de diensttijden van het reguliere OV gezorgd worden voor goed voor- en natransport tussen de P+R en de Merwedekanaalzone. Dit moet in overleg met het mobiliteitsbedrijf en de MaaS-dienst worden ingevuld. Voor een uitvoerige analyse van de verkeersgeneratie, voorwaarden en maatregelen wordt verwezen naar Bijlage 7.

De verkeersgeneratie van het programma dat dit bestemmingsplan mogelijk maakt zal de komende jaren worden gemonitord. Eventuele bijsturing kan plaatsvinden door de mobiliteitsregisseur van het mobiliteitsbedrijf in Merwede.

5.4.1.3 Maatregelen

Het maatregelenpakket op de korte termijn moet bestaan uit de eerste stappen van de transformatie van het autonetwerk om ruimte te scheppen voor fiets en OV. Zo is het mogelijk om de eerste elementen uit de ladderstructuur voor lopen en fietsen te realiseren.

In dat kader zijn nieuwe west-oost verbindingen nodig ter hoogte van het Merwedekanaal: loop- en fietsbruggen Waalstraat en Zijldiepstraat inclusief aanpassing van omliggende straten in Transwijk en Rivierenwijk.

Voor OV is het van belang dat de Europalaan -noord en – zuid voor de eerste fase een vrijliggende HOV-busbaan krijgt in beide richtingen. Hierdoor krijgen de ontwikkelgebieden op korte termijn een verbinding met Utrecht Centraal en richting P+R Westraven. Om ook P+R Papendorp XL goed te verbinden met de ontwikkelgebieden is een frequente busverbinding tussen de Wilhelminalaan en Papendorp nodig.

De Europalaan-Noord moet in deze fase al een herinrichting krijgen (inclusief dynamisch verkeersmanagement) om meer ruimte te geven voor verblijfskwaliteit, lopen en fietsen. De gemeente is voor de hele stad een multimodale netwerk- en sturingsaanpak aan het ontwikkelen. Die aanpak is een tactisch kader voor het inzetten van (dynamisch) verkeersmanagement. Onze collega wegbeheerders, waaronder RWS, worden betrokken bij het proces om tot de producten te komen.

5.4.1.4 Breder kader aanpak mobiliteit

De mobiliteit in Merwedekanaalzone staat niet op zichzelf. Ten eerste is er het regionale niveau. Vraagstuk hier is hoe we het autoverkeer op de ring (de snelwegen rond de stad) kunnen beperken, ondanks de groei van de stad en de grote reconstructiewerken zoals de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU), de voorgenomen verbreding van snelwegen en het onderhoud aan de Galecopperbrug.

Tweede niveau is het Utrecht Zuidwest, waar de Merwedekanaalzone onderdeel van is. Hier komen ongeveer 32.000 woningen bij (inclusief Nieuwegein) plus kantoren, bedrijven, winkels en maatschappelijke voorzieningen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het Lombokplein, Beurskwartier, maar ook de projecten in Kanaleneiland en Groenewoud in Papendorp. De gemeente heeft een integrale mobiliteitsstudie voor Utrecht Zuidwest uitgevoerd om te onderzoeken welk maatregelenpakket (op het gebied van fiets, openbaar vervoer en auto) nodig zijn om deze grote bouwopgave op een goede manier te regelen. Op basis hiervan is een maatregelenpakket samengesteld, dat onder meer voorziet in een uitbreiding van het fietsnetwerk, een aanpassing van het autonetwerk (bij de op- en afrit van de A12 Papendorp en een schaalsprong OV. Deze mobiliteitsstudie Utrecht Zuidwest is een bijlage bij het Mobiliteitsplan 2040 (vastgesteld juli 2021).

Tegelijkertijd maken we ook afspraken over slimme en schone mobiliteit op het niveau van Zuidwest en op regionaal niveau. Dit doen we in U Ned-verband. Hierin zitten het Rijk, Rijkswaterstaat en de provincie met de gemeente om tafel. Derde niveau is Merwedekanaalzone zelf. Binnen de ontwikkeling van dit gebied is mobiliteitsaanpak uitgewerkt (zoals een lage parkeernorm voor auto's en extra veel plekken voor fietsen, deelfietsen en -auto's) om de automobiliteit hier te beperken, ter ontlasting van Utrecht Zuidwest en de ring.

5.4.1.5 Systematiek bestemmingsplan

De systematiek van het bestemmingsplan is er enerzijds op gericht te borgen dat de ambities uit de visiedocumenten gehaald worden, maar anderzijds de ontwikkelende partijen waarborgen te geven voor wat betreft hun ontwikkelingsmogelijkheden.

Bij het mobiliteitsconcept is de maximale generatie van 1.200 motorvoertuigen/spits voor fase 1 en 2 Merwede een belangrijk uitgangspunt. Dit is vastgelegd in de Samenwerkingsovereenkomst en is ook als uitgangspunt vastgelegd in het Stedenbouwkundig Plan. Ook de private partijen hebben er groot belang bij dat het mobiliteitsconcept gaat werken in verband met hun belang bij een succesvolle gebiedsontwikkeling, verkoopbaarheid van woningen etc.

Door in te zetten op voorrang voor langzaam verkeer, goede aanvullende voorzieningen en een extreem lage parkeernorm, resulterend in een hoge bebouwingsdichtheid, wordt autobezit ontmoedigd en wordt daar actief over gecommuniceerd. Zowel de gemeente als de private partijen geloven in een goede stadswijk voor de toekomst met deze binnenstedelijke transformatie.

In het bestemmingsplan zijn mogelijkheden ingebouwd om zicht en grip op de ontwikkeling van fase 1 te houden, door te werken met voorwaarden voor het verlenen van een omgevingsvergunning (onder andere een vergunningplicht) en de voortgang van het project expliciet te monitoren. De omgevingsvergunningen zullen telkens voor een deel van het woningaantal worden aangevraagd. Op die manier houden we als overheid grip op de ontwikkelingen.

5.4.2 IPvE Europalaan Noord

De kwaliteitskenmerken van het kernnet zijn gericht op het mogelijk maken van hoge rijfrequenties, een goede doorstroming en hoge mate van betrouwbaarheid. Dit vergroot het comfort voor de reiziger en maakt het OV tot een aantrekkelijk alternatief voor de auto.

Het goed kunnen passeren van het Europaplein en Anne Frankplein is cruciaal in de doorstroming: De ligging van de busbaan moet zoveel mogelijk aansluiten op de ligging van de pleinen om het aantal verkeersconflicten te minimaliseren. De ontworpen HOV-baan in de middenligging sluit hier het beste op aan. In de fasering en de aanpak van de verschillende deeltrajecten dienen de aansluitingen bij te dragen aan een goede doorstromingskwaliteit van de Europalaan Noord.

Volgens prognoses komen op de Europalaan Noord minder auto’s te rijden ten opzichte van de huidige situatie (zie hierboven). Uitgangspunt is dat de eenbaans rijbanen in beide richtingen 3,25 meter breed zijn. De nieuwe woonwijk wordt met vier aansluitingen (inprikkers) ontsloten.

De verkeersafwikkeling op kruispuntniveau binnen het plangebied is beoordeeld (zie Bijlage 8 en Bijlage 9) en hiermee het aantal opstelvakken en opstellengtes bepaald binnen het project Europalaan noord en Merwede. Deze analyse gaat uit van eindsituatie van deelgebied 5 met 6.000 woningen en een volledig voorzieningenprogramma.

5.4.3 Conclusie

Voor dit bestemmingsplan voor fase 1 is met de verkeersstudie en het bepalen van de verkeersaantrekkende werking van het juridisch planologisch programma, aangetoond dat het realiseren van 4.250 woningen met bijbehorende voorzieningen geaccommodeerd kunnen worden.

De herinrichting van de Europalaan Noord is relevant voor de verdeling van verkeer over wegen waar we het wel/niet willen hebben. Voorwaarde voor het slagen van de transformatie naar een sterk verdichte, levendige nieuwe stadswijk is de uiteengezette mobiliteitsstrategie (zie Hoofdstuk 4).

Monitoring van de daadwerkelijke effecten op het mobiliteitsgedrag en de daaruit voortvloeiende belasting van het wegennet bieden vervolgens de ‘bewijslast’ om ook een volgende fase van hoogstedelijke verdichting mogelijk te maken. De knelpunten in het verkeersysteem worden tijdig aangepakt. Hiervoor is een verkeersstudie Zuidwest opgesteld (onderdeel Mobiliteitsplan 2040).

5.5 Geluidhinder

5.5.1 Wettelijk kader

5.5.1.1 Wet geluidhinder

Geluid beïnvloedt vaak de kwaliteit van de leef- en woonomgeving. De belangrijkste geluidsbronnen die in het kader van de ruimtelijke ordening van belang zijn, zijn wegverkeer, railverkeer en bedrijven. De mate van acceptatie en hinder is onder meer afhankelijk van de functie van het geluidbelaste object – hiervoor kent de wet "geluidsgevoelige bestemmingen" zoals woningen en scholen.

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

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

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

Bij een geluidsbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde dient akoestisch onderzoek uitsluitsel te geven over de te verwachten geluidsbelasting en de doeltreffendheid van maatregelen om een overschrijding van grenswaarden te voorkomen. Onder bepaalde voorwaarden, die zijn vastgelegd in de gemeentelijke geluidnota, kan door burgemeester en wethouders een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting worden vastgesteld.

5.5.1.2 Reconstructie

De aanpak van de Europalaan Noord is onderdeel van dit bestemmingsplan. De beoordeling van het effect van de wijziging van de weg geschiedt door de toekomstige situatie te vergelijken met de referentie of de voorkeurswaarde. De toekomstige situatie is in het algemeen de situatie 10 jaar na de wijziging inclusief autonome groei van het verkeer. In eerste instantie gaat het daarbij, zoals vastgelegd in de definitie, om de situatie zonder het treffen van maatregelen (Wgh art. 1).

Indien uit akoestisch onderzoek blijkt dat er sprake is van een 'reconstructie van een weg' (dus een toename t.o.v. de referentie van afgerond 2 dB of meer) moet de doeltreffendheid van maatregelen worden onderzocht. Die maatregelen dienen de overschrijding van de referentie weg te nemen en kennen een prioriteitsvolgorde van bron – overdrachtsweg – ontvanger (denk bij bronmaatregelen bijvoorbeeld aan stil asfalt en bij overdrachtsmaatregelen aan geluidsschermen).

Indien maatregelen onvoldoende doeltreffend blijken dan wel onoverkomelijke bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard, kan het bevoegd gezag een hogere waarde vaststellen. Zo'n overschrijding van de referentie mag de 5 dB niet te boven gaan behoudens in enkele gedefinieerde gevallen die in dit project niet van toepassing zijn (Wgh art. 100a).

5.5.1.3 Geluidbeleid Gemeente Utrecht

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 randvoorwaarden opgenomen voor het bestemmen van nieuwe woningen. De geluidsluwe gevel blijft voor Utrecht de belangrijkste voorwaarde.

Bewoners krijgen hiermee de mogelijkheid zich even terug te trekken van het rumoer van de stad. Uit onderzoek blijkt dat een luwe zijde van een woning compensatie biedt tegen geluidshinder.

Een luwe zijde van een woning is vooral waardevol voor verblijfsruimten zoals woon- en slaapkamers. Dan kan er een raam worden opengezet zonder dat daarmee gelijk de herrie binnen komt; maar dat je wel de wind door je haren voelt waaien. Verder is een luwe gevel meer dan alleen een afgeschermde spuivoorziening (“glazenplaat voor je raam”). Bij gezond stedelijk leven ligt de ambitie een stuk hoger dan alleen een afgeschermde spuivoorziening en dergelijke zaken passen dan ook niet binnen het beleid van Utrecht. Ook moet voorkomen moet worden dat aan de luwe zijde alleen een entreehal, badkamer of keuken is gesitueerd. De woningindeling dient dan ook zodanig te worden ontworpen dat er voldoende verblijfsruimten aan de luwe zijde zijn gelegen; daarbij geldt een voorkeur voor slaapkamers.

De buitenruimte van een woning is bij voorkeur gelegen aan een zonnige én geluidsluwe zijde. Deze combinatie is niet altijd haalbaar. Er wordt daarom voor het geluid ter plaatse van de buitenruimte een marge van 5 dB gehanteerd ten opzichte van de voorkeurswaarde.

De randvoorwaarden uit de Geluidnota Utrecht voor het verlenen van een hogere waarde zijn:

Geluidsluwe gevel
De woning heeft tenminste één gevel met een lager (luw) geluidsniveau. Het geluidsniveau is daar niet hoger dan de voorkeursgrenswaarde voor elk van te onderscheiden geluidsbronnen.
Woningindeling
De woning bevat voldoende verblijfsruimte(n) aan de zijde van de geluidsluwe gevel. Dit geldt voor tenminste 30% van het aantal verblijfsruimten of 30% van de oppervlakte van het verblijfsgebied.
Buitenruimte
Indien de woning beschikt over een buitenruimte, dan is deze bij voorkeur gelegen aan de geluidsluwe zijde. Het geluidsniveau mag in ieder geval niet meer dan 5 dB hoger zijn dan bij de geluidsluwe gevel.

Voor niet-zelfstandige woonruimten of woningen met een zelfstandig woonoppervlakte van minder dan 30 m^2 worden op individueel woningniveau geen eisen gesteld met betrekking tot de geluidluwe gevel. Op gebouwniveau dient echter tenminste 50% van de wooneenheden te zijn gesitueerd aan een gevel met een geluidsbelasting van maximaal 5 dB boven de voorkeursgrenswaarde. De 30 m^2 heeft betrekking op het B.V.O. waarbij bergingen die niet direct vanuit de woning toegankelijk zijn (bijvoorbeeld kelderboxen) niet meetellen in de oppervlakte bepaling.

5.5.1.4 Omgevingsvisie Merwede deel 2

In de omgevingsvisie is de ambitiewaarde van 58 dB (incl. aftrek) vastgelegd voor nieuwe geluidgevoelige bestemmingen (in plaats van de maximale ontheffingswaarde van 63 dB). Verder is aangegeven dat elke woning dient te beschikken over een geluidsluwe gevel. Verder is verwoord dat woongebouwen met een éénzijdige oriëntatie langs de Europalaan Noord niet op alle posities mogelijk zijn en vanuit gezondheidsoverwegingen daarom niet wenselijk.

5.5.1.5 Stedenbouwkundig Plan Merwede

Bij de uitwerking van het Stedenbouwkundig Plan volgen we de ambitie om een lagere geluidsbelasting op de gevel te realiseren dan wettelijk is toegestaan. In het stedenbouwkundig plan kan aan de ambitiewaarde (58 dB) en de aanvullende eisen die de gemeente Utrecht bij nieuwbouw van woningen stelt worden voldaan. De hoge bebouwing aan de Europalaan en de Koningin Wilhelminalaan zorgt voor afscherming van de achterliggende plandelen. Waar nodig volgen hier per specifiek woonprogramma maatwerkoplossingen aan de gevel of de woningplattegrond, zoals bijvoorbeeld het realiseren van een geluidsluwe gevel of een naar binnen gelegen buitenruimte gecombineerd met een dichte borstwering.

5.5.1.6 Nota Volksgezondheid

Eind 2019 heeft ons college een nieuwe Nota Volksgezondheid ('Gezondheid voor Iedereen' Volksgezondheidbeleid 2019-2022) vastgesteld. Een van de speerpunten van deze nota is 'Gezonde leefomgeving'. In een gezonde leefomgeving is de druk op de gezondheid zo laag mogelijk. Ook geluid heeft invloed op de gezondheid van mensen. We werken daarom toe naar normen die op gezondheid zijn gebaseerd. Concreet vertaalt zich dit in een lokale ambitiewaarde van 63 dB (zonder aftrek) voor nieuwe situaties langs wegen en spoorwegen. Ook zorgen we dat nieuwe ontwikkelingen zoals woningen, niet leiden tot een hogere druk op gezondheid door bijvoorbeeld een slechtere geluidskwaliteit. Als dat toch zo is, dan compenseren we de extra druk door aanvullende maatregelen, zoals een geluidsluwe gevel.

Uit recent onderzoek (onder andere WHO en RIVM) blijkt nogmaals dat een luwe zijde van een woning compensatie biedt tegen geluidhinder.

5.5.2 Plansituatie

Voor het (aanvullend) MER en het SP Merwede zijn quick scans uitgevoerd naar de geluidbelasting op de nieuwe bebouwing in de Merwedekanaalzone. De ambitie van de gemeente is om langs de binnenstedelijke wegen een geluidskwaliteit te leveren die gelijk is aan de grote inpassingsgebieden (zoals Leidsche Rijn). Dit komt overeen met een geluidbelasting van 63 dB (inclusief aftrek 58 dB). Dit is een 5 dB hogere ambitie (lager geluidniveau) dan de Wet geluidhinder als maximale waarde voor nieuwe woningen maximaal toelaatbaar acht. Een neveneffect van deze ambitie is dat er nog "ruimte" is om infrastructurele aanpassingen gekoppeld aan de schaalsprong openbaar vervoer (vertramming) op termijn mogelijk te kunnen faciliteren.

Ten behoeve van voorliggend bestemmingsplan is akoestisch onderzoek verricht (zie Bijlage 15). Dit onderzoek geeft inzicht in de geluidbelasting op de grens van de bestemming Gemengd van de Koningin Wilhelminalaan, de Overste den Oudenlaan/Europalaan, de Beneluxlaan/Socrateslaan en de Rijnlaan, en het reconstructie-effect als gevolg van de aanpak van de Europalaan Noord.

5.5.2.1 Resultaten

5.5.2.1.1 Europalaan/Overste den Oudenlaan

De contouren laten een overschrijding zien van de voorkeursgrenswaarde over een groot deel van het plangebied. In het zuiden (de figuur is 90 graden gedraaid) is de 58 dB contour en een oranje gebied zichtbaar. Deze blijft echter net buiten de bestemmingsplangrenzen en de voorziene bebouwing.



Geluidscontouren o.b.v. hoogst berekende geluidsbelasting vanwege O. den Oudenlaan-Europalaan

5.5.2.1.2 Koningin Wilhelminalaan

Bij de berekening van de contouren van de K. Wilhelminalaan is er aan de noordzijde rekening gehouden met gesloten nieuwbouw ('symmetrische profiel'). Vanwege de maximaal mogelijke reflecties is dit de worst-case variant. Er is sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, maar de 58 dB contour blijft buiten de voorziene bebouwing. De maximale geluidbelasting binnen het plangebied is 57 dB.



Geluidscontouren o.b.v. hoogst berekende geluidsbelasting vanwege de Koningin Wilhelminalaan

5.5.2.1.3 Beneluxlaan/Socrateslaan

Vanwege de Beneluxlaan-Socrateslaan is er eveneens een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde te verwachten. Vanwege de afschermende werking van onder meer Max, Pax en Lux bevinden de overschrijdingen zich met name op hoogte. De maximale geluidbelasting binnen het plangebied is 51 dB.



Geluidscontouren o.b.v. hoogst berekende geluidsbelasting vanwege Beneluxlaan-Socrateslaan

De hierboven geschetste contouren geven globaal aan in welke gebieden een hoog of laaggeluidsniveau kan voorkomen. Wanneer het plangebied is volgebouwd, zullen interne afschermingen en reflecties voor een ander akoestisch plaatje zorgen. Om dit te onderzoeken, en om te kijken of het haalbaar is om voor elke woning een geluidsluwe gevel te creëren, zijn er ook berekeningen uitgevoerd op basis van een mogelijke invulling conform het stedenbouwkundig plan.

5.5.2.2 Luwe gevels

Aangezien de voorkeursgrenswaarden worden overschreden, zal elke woning ter compensatie de beschikking moeten hebben over een luwe gevel, een rustige buitenruimte en een akoestisch gunstige woningindeling. Als een carré-vormige bouwvorm wordt toegepast, kan voor veel woningen eenvoudig aan deze eisen worden voldaan aan de binnenzijde van het bouwvolume. Voor hoekwoningen kan dit door middel van balkonschermen en/of inpandige balkons worden bereikt. De geluidluwe gevel is in het hogere waardenbesluit als voorwaarde opgenomen. Voor ongeveer 200 woningen (oppervlakte tussen de 30 en 50 m^2) langs de Europalaan is na integrale afweging besloten een mix van maatregelen te eisen die een bijdrage leveren aan het voorkomen van negatieve leefbaarheidseffecten. De onderbouwing hiervoor wordt opgenomen in het (definitieve) hogere waardenbesluit, zie Bijlage 16.

5.5.2.3 Cumulatie

De cumulatieve geluidbelasting (zonder aftrek) van de drie verschillende wegverkeerslawaai-bronnen is bepaald voor alle wegen tezamen. Vervolgens is bekeken wat de maximale geluidbelasting is binnen de bestemmingsplangebied waar geluidgevoelige functies mogen komen. De geluidbelastingen zijn het hoogste in het noorden en zuiden van het plangebied. De hoogst berekende gecumuleerde geluidsbelasting die dan kan voorkomen is 63 dB (exclusief aftrek 110g Wgh). Deze waarde is ruim lager dan de maximale ontheffingswaarde voor binnenstedelijk wegverkeer van 68 dB (63 incl. aftrek art 110g Wgh) en kan vanuit gezondheidsperspectief als acceptabel worden beschouwd.

5.5.2.3.1 Effecten buiten plangebied

In het kader van de beoordeling van een goede ruimtelijke ordening dient er naast het directe effect van de planontwikkeling op de omgeving en de beoordeling van de planologische nieuwe bestemmingen ook gekeken te worden welk (indirect) geluidseffect het voorgenomen plan heeft op de omgeving. Uit een analyse (zie Bijlage 17) blijkt dat het geluidseffect van het plan Merwedekanaalzone deelgebied 5 fase 1 op de omgeving aanvaardbaar wordt geacht. Overal is het effect zeer beperkt. Slechts op de Rijnlaan is sprake van een negatief effect van orde grootte +0.7 tot +1.0 dB. Dit effect blijft binnen de beleidskaders zoals benoemd in de Geluidnota Utrecht 2014-2018 alsmede binnen de kaders van de toekomstige Omgevingswet. Om die redenen kan gesteld worden dat sprake is van een aanvaardbare situatie. Bovendien kan DVM worden ingezet om negatieve effecten te verminderen.

5.5.2.4 Reconstructie

De heersende geluidsbelastingen zijn lager dan de eerder verleende hogere waarden voor de studentenwoningen City Campus Max. Daarom zijn de heersende waarden het uitgangspunt bij de beoordeling van de wijziging van de Europalaan in het kader van de Wet geluidhinder (reconstructie beoordeling). Het verschil tussen de toekomstige en huidige geluidbelasting bedraagt minder dan 1.5 dB. Er is daardoor geen sprake van een reconstructie van een weg zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. Voor de bestaande woningen langs de te wijzigen Europalaan zijn geen hogere waarden benodigd. Er hoeven vanuit de wijziging van de Europalaan geen geluidbeperkende maatregelen te worden getroffen. Deze worden echter wel getroffen in het kader van het stedenbouwkundig plan Merwede. Er wordt een stiller wegdektype (tenminste MODUS) toegepast over de rijbanen van het overige verkeer (niet de HOV-banen). Dit effect bedraagt zo'n 1 dB ten opzichte van DAB op de weggedeelten tussen de kruispunten.

5.5.3 Conclusie

Het plangebied Merwede wordt omringd met wegen: de Europalaan; de Koningin Wilhelminalaan en de Beneluxlaan-Socrateslaan. Uit het geluidsonderzoek volgt dat de geluidsbelasting vanwege alle drie de onderzochte wegen de voorkeursgrenswaarde op één of meerdere locaties overschrijdt. De geluidsbelastingen zijn voor:

- de Europalaan maximaal 58 dB
- de Koningin Wilhelminalaan maximaal 57 dB
- de Beneluxlaaan- Socrateslaan maximaal 51 dB

De maximale ontheffingswaarden worden niet overschreden. De ambitiewaarde die vanuit oogpunt van volksgezondheid is vastgelegd, wordt ook nergens overschreden. De maximale gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt 63 dB en dit is vanuit gezondheidsperspectief acceptabel.

Voor dit plan moet, parallel aan de ruimtelijke procedure, een hogere waarde procedure voor de genoemde wegen worden doorlopen. Bij de uitwerking van de bouwplannen zal in principe rekening moeten worden gehouden met o.a. de eis van een geluidsluwe gevel.

De wijziging van de Europalaan is geen reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Er hoeven

geen hogere waarden te worden vastgesteld. Wel wordt er stil wegdek, tenminste MODUS toegepast, waardoor het geluid op de bestaande woningen in het algemeen (licht) afneemt. Het profiel van de nieuwe Europalaan is in het bestemmingsplan geborgd.

Er zijn vanuit akoestiek geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Tegelijk met het ontwerpbestemmingsplan wordt een ontwerpbesluit Hogere Waarden ter inzage gelegd. In de regels van het bestemmingsplan is een 'koppelbepaling' opgenomen.

5.6 Geur

5.6.1 Kader

Bepaalde bedrijven kunnen geurhinder veroorzaken. Voor specifieke bedrijven is in de Wet milieubeheer een richtwaarde aangegeven voor de hoeveelheid geur (uitgedrukt in geureenheden/m3) die acceptabel is in de omgeving van bedrijven. Deze geuruitstoot heeft ruimtelijke consequenties. Dit soort bedrijven bevindt zich niet binnen het plangebied of in de directe omgeving daarvan. Kleinere bedrijven zoals horecavestigingen, of een bakkerij kennen soms ook geurhinder maar daarvoor zijn geen richtlijnen opgesteld. Deze activiteiten dienen bij vestiging te voldoen aan het Activiteitenbesluit.

5.6.2 Conclusie

In het plangebied of in de directe omgeving daarvan komen geen bedrijven voor die een geuremissie hebben. Dit aspect is daarmee geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.7 Externe veiligheid

5.7.1 Kader

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide categorieën is verschillende wet- en regelgeving van toepassing. Voor risicovolle inrichtingen is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) het wettelijke kader, voor buisleidingen is dit het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Het huidige beleid voor transportmodaliteiten in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). In het kader van het plan moet bekeken worden of er in of in de nabijheid van het plan sprake is van risicovolle activiteiten (Bevi-bedrijven, transportroutes over de weg en het water, en buisleidingen) of dat risicovolle activiteiten worden toegestaan. In het Bevi en bijbehorende Revi zijn de risiconormen voor bedrijven met gevaarlijke stoffen vastgelegd. Het besluit en de regeling hebben als doel zowel individuele en groepen burgers een minimum beschermingsniveau te garanderen tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen

Binnen het beleidskader voor externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Hoewel beide begrippen onderlinge samenhang vertonen zijn er belangrijke verschillen. Hieronder worden de begrippen verder uitgewerkt.

5.7.1.1 Plaatsgebonden Risico (PR)

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Het PR kan op de kaart van het gebied worden weergeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Binnen de 10-6/jaar-contour (welke als wettelijk harde norm fungeert) mogen geen nieuwe kwetsbare objecten geprojecteerd worden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10-6/jaar-contour niet als grenswaarde, maar als een richtwaarde.(Beperkt) kwetsbare objecten zijn o.a. woningen, scholen, ziekenhuizen, hotels restaurants.

5.7.1.2 Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting bij een calamiteit. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt begrensd door de 1% letaliteitsgrens (tenzij anders bepaald): de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Het GR kan niet 'op de kaart' worden weergegeven, maar wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) afgezet wordt tegen het aantal slachtoffers (N): de fN-curve.

5.7.2 Plansituatie

5.7.2.1 Inrichtingen

In het kader van de MER Merwedekanaalzone is een inventarisatie uitgevoerd van relevante bronnen. Voor Merwede (deelgebied 5) zijn OK (voorheen Q8) Tankstation Europalaan (oostzijde) en BP Tankstation Beneluxlaan relevant (beiden met LPG). Met de herinrichting van de Europalaan Noord wordt het gebruik van het OK Tankstation Europalaan onder het overgangsrecht gebracht. De effecten van dit tankstation worden hier daarom niet verder beschouwd. Voor wat betreft het OK benzineverkooppunt geldt dat over het beëindigen van het gebruik van LPG al eerder afspraken zijn gemaakt met de exploitant. Dit in het kader van de bouw van een school in Transwijk. Bovendien is recent de huur van de benzineverkooppunten inmiddels opgezegd, omdat de voortzetting van de verkooppunten niet verenigbaar is met de herinrichting van de Europalaan Noord.

Voor wat betreft het BP Tankstation Beneluxlaan geldt dat (op basis van het Revi) sprake is van een invloedsgebied 150 meter. Dat geldt ook voor de vulpunten aan de Europalaan, waar binnen het invloedsgebied ontwikkelingen zijn voorzien. Ten zuiden van het plangebied van voorliggend bestemmingsplan en binnen het invloedsgebied van het BP tankstation bevindt zich een (relatief nieuw) appartementencomplex met winkels eronder. Dit invloedsgebied bevindt zich buiten het plangebied van het bestemmingsplan Merwede.



5.7.2.2 Invloedsgebied vulpunten tankstation BP

Voor de vulpunten aan de Europalaan geldt dat deze met de herinrichting van de Europalaan Noord komen te vervallen. Daarmee is op deze plaats niet langer sprake van een relevant invloedsgebied. Met zekerheid kunnen wij zeggen dat de LPG-vulpunten op tijd verwijderd of verplaatst worden; hier zijn in een breder kader afspraken over gemaakt met de exploitant van het BP station.

5.7.2.3 Overige relevante bedrijven

Aan de noordzijde van het plangebied is een gasverdeelstation van Stedin aanwezig. Dit is geen Bevi-inrichting maar op basis van het Activiteitenbesluit dient een zone van 15 meter tot gevoelige functies te worden aangehouden. Het gasverdeelstation is op de verbeelding voorzien van een zone. Binnen deze zone worden geen (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk gemaakt in dit bestemmingsplan (zie ook paragraaf 5.3).

5.7.2.4 Route gevaarlijke stoffen

Over de Europalaan worden gevaarlijke stoffen vervoerd ter bevoorrading van bovengenoemde tankstations. Zoals hierboven aangegeven komt het tankstation OK te vervallen en wordt het functioneren van de vulpunten aan de Europalaan beëindigd. Van transport van en naar deze inrichtingen over de Europalaan is dat geval geen sprake meer. In de directe omgeving zijn er geen andere inrichtingen aanwezig die logischerwijs bevoorraad worden via dit deel van de Europalaan. De Europalaan (tussen Anne Frankplein en Europaplein) is daarmee in de beoogde situatie geen risicobron (meer) en is daarom niet relevant vanuit het oogpunt van externe veiligheid.

5.7.2.5 Overige aspecten

De VRU heeft de thema's Mobiliteit en bereikbaarheid getoetst in de BING bij vaststelling van het SP en FO IP. Bluswatervoorzieningen zijn bij deze toetsing genoemd als aandachtspunt voor het op te stellen VO Inrichtingsplan openbare ruimte (te bespreken met Vitens, Brandweer en gemeente). De VRU wordt betrokken bij de uitwerking naar VO Inrichtingsplan. In de VO fase worden ook de blusvoorzieningen (waterleiding en eventuele brandputten) met VRU uitgewerkt.

5.7.3 Conclusie

Met het beëindigen van het functioneren van de tankstations van OK en de vulpunten voor het BP tankstation is geen sprake meer van relevante inrichtingen en routes in of langs het plangebied. Van andere relevante inrichtingen of routes is om het plangebied geen sprake. Het gasverdeelstation is voorzien van een zone; daarbinnen worden geen gevoelige functies mogelijk gemaakt. Nieuwe risicovolle activiteiten worden met dit bestemmingsplan niet mogelijk gemaakt. Vanuit het aspect externe veiligheid is geen sprake van een belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. De VRU wordt betrokken bij de uitwerking van het FO IP naar een Voorlopig Ontwerp.

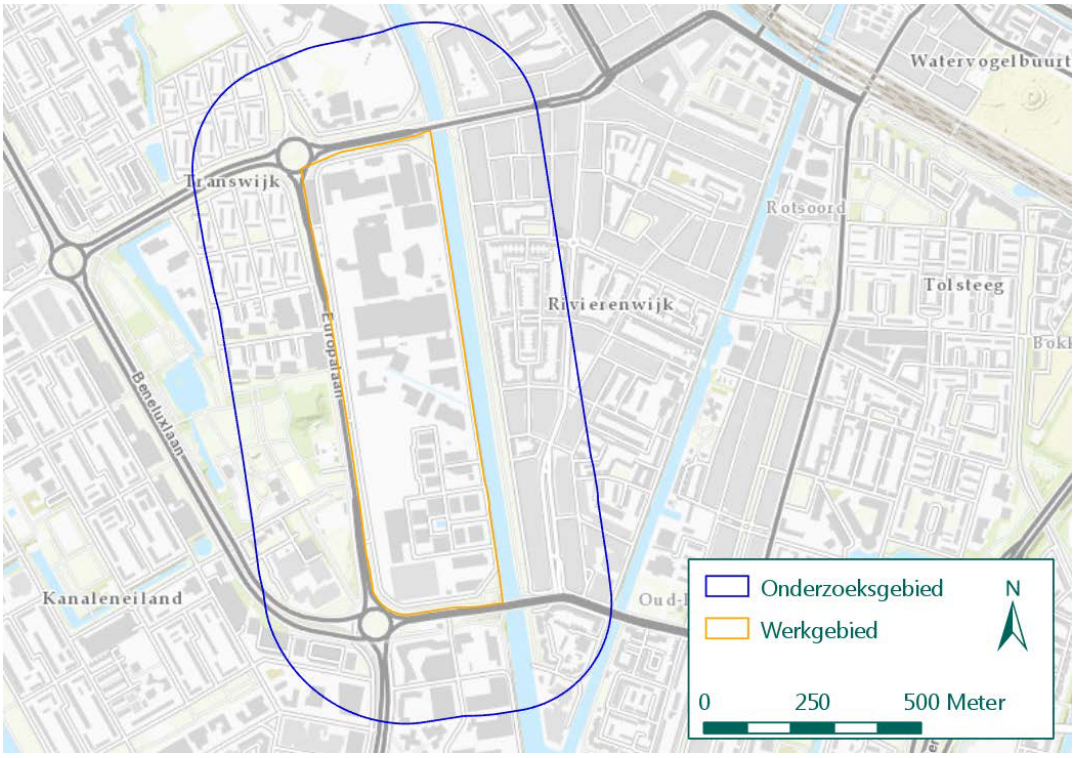
5.8 Explosieven

5.8.1 Kader

In het plangebied worden bodemroerende werkzaamheden uitgevoerd. De Arbeidsomstandighedenwet stelt dat er gezorgd moet worden voor een veilige werkplek. Daarom is een onderzoek naar de aanwezigheid van Conventionele Explosieven (CE) uitgevoerd.

5.8.2 Plansituatie

Het werkgebied betreft Merwedekanaalzone deelgebied 5. Het onderzoeksgebied betreft een straal van 250 meter rond het werkgebied om een zo compleet mogelijk beeld te krijgen van de omgeving van het werkgebied ten tijde van de Tweede Wereldoorlog.



Om de risico's in beeld te brengen is een rapportage opgesteld (zie bijlage). De rapportage is opgesteld volgens het Werkveldspecifiek certificatieschema voor het Systeemcertificaat Opsporen Conventionele Explosieven (WSCS-OCE, versie 2016). Aan de hand van een aantal bronnen wordt NGE-gerelateerde informatie van het onderzoeksgebied geïnventariseerd. In de inventarisatie van het bronnenmateriaal wordt gezocht naar gebeurtenissen die hebben geleid tot het in de bodem komen van NGE en gebeurtenissen die hebben geleid tot het verwijderen van NGE uit de bodem.

Op basis van analyse van de relevante oorlogshandelingen wordt vastgesteld of binnen het onderzoeksgebied een aantoonbaar verhoogd risico bestaat op het aantreffen van NGE. Als dat het geval is, wordt het NGE-Risicogebied horizontaal afgebakend naar de situatie van 1940-1945 en wordt een advies gegeven.

Uit de rapportage blijkt dat er is geen sprake van een NGE-Risicogebied binnen het werkgebied. Uit het historische bronnenmateriaal is gebleken dat een bombardement plaatsvond op 13 mei 1940. De locatie hiervan kon niet worden vastgesteld, en het is niet waarschijnlijk dat de bommen in het werkgebied zijn ingeslagen. Daarnaast is een bomkrater in het werkgebied waarneembaar op luchtfoto's. Aangezien hierover verder geen informatie is aangetroffen, kon naar aanleiding hiervan geen NGE-Risicogebied worden afgebakend. Er worden geen NGE binnen het werkgebied verwacht. Het advies is om de werkzaamheden regulier uit te voeren, zonder verdere maatregelen met betrekking tot NGE.

5.8.3 Conclusie

De conclusie uit het onderzoek luidt dat in het plangebied geen niet gesprongen explosieven worden verwacht en dat de werkzaamheden op een reguliere manier kunnen worden uitgevoerd. Extra maatregelen zijn niet nodig.

Mocht echter tijdens werkzaamheden spontaan NGE aangetroffen worden, dan dienen de volgende acties te worden ondernomen:

- Het werk ter plaatse van de vindplaats wordt stilgelegd.
- De werklocatie, in ieder geval rondom het NGE, moet worden afgezet. Het aanwezige personeel wordt op de hoogte te worden gebracht van de vondst en geïnstrueerd te worden uit de buurt te blijven.
- De vondst wordt gemeld aan de politie. De politie neemt vervolgens contact op met de Explosieven Opruimingsdienst Defensie (EOD).
- Als de EOD op locatie is, wordt een afspraak gemaakt voor de vernietiging. De EOD maakt deze afspraak met de gemeente, of de politie namens de gemeente.
- De EOD geeft aan de gemeente, of de politie namens de gemeente, advies over de in acht te nemen veiligheidsmaatregelen.

Het aspect NGE vormt hiermee geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.9 Luchtkwaliteit

5.9.1 Kader

Luchtkwaliteit heeft betrekking op luchtverontreiniging door gasvormige stoffen en verontreiniging van de lucht met fijnstof, 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. Op basis van artikel 5.16 lid 1 Wet milieubeheer, houdt het bevoegd gezag bij het vaststellen van een bestemmingsplan dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, rekening met de effecten op de luchtkwaliteit.

De Wereld Gezondheidsorganisatie (WHO) heeft in 2005 advieswaarden opgesteld voor een aantal stoffen. Deze zijn in het algemeen strenger dan de in de wet Milieubeheer gehanteerde grenswaarden. De gemeenteraad heeft bij het vaststellen van de Omgevingsvisie deel 1 het college (bij motie) opgedragen de luchtkwaliteit in Utrecht te verbeteren, om zo -uiteindelijk- de WHO advieswaarden-2005 voor fijnstof te behalen. Op 22 september 2021 heeft de WHO overigens nieuwe advieswaarden voor fijnstof en stikstofdioxide opgesteld, die (beduidend) lager liggen dan de WHO-advieswaarden-2005.

5.9.2 Plansituatie

De ligging in de stad met stedelijke verbindingswegen grenzend aan het plangebied zorgt ook voor druk op de luchtkwaliteit. De gemeente Utrecht kiest als ambitie om de luchtkwaliteit te verbeteren en op termijn te voldoen aan de WHO-advieswaarden-2005 voor fijn stof. Deze advieswaarden zijn strenger dan de wettelijke grenswaarden, zoals die in de Wet milieubeheer zijn opgenomen. De gemeente Utrecht streeft ernaar om versneld te voldoen aan de WHO-advieswaarden-2005. Bij elk project wordt daarom inzichtelijk gemaakt in hoeverre de WHO-advieswaarden-2005 met en zonder projecteffect gehaald worden.

Om het effect van het bestemmingsplan te beoordelen is een rapport luchtkwaliteit opgesteld (zie Bijlage 18). De referentiesituatie toont het verkeer dat op basis van de huidige inzichten in 2030 over de wegen zal rijden zonder aanpassing van de weginrichting, inclusief de autonome groei van het verkeer. Variant 1 toont de intensiteiten in 2030 als het project wordt uitgevoerd met 6.000 woningen. Variant 1b toont de intensiteiten in 2030 als het project wordt uitgevoerd met 4.000 woningen.

De berekeningen van de verkeersintensiteiten heeft plaatsgevonden met het verkeersmodel VRU3.4, waarin de in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen voor de plansituatie zijn opgenomen en zijn vergeleken met de autonome ontwikkelingen. Daarbij twee varianten doorgerekend:

- Variant 1: herinrichting Europalaan, aanleg van twee fietsbruggen en realisatie van 6.000 woningen en verschillende voorzieningen en
- Variant 1b: herinrichting Europalaan, aanleg van twee fietsbruggen en realisatie van 4.000 woningen en verschillende voorzieningen.

In het studiegebied worden, naast de Europalaan, ook de wegen meegenomen, waarop een effect van omrijbewegingen met het verkeersmodel wordt berekend (zonder rekening te houden met aanvullende maatregelen, zoals DVM). Dit betreft de route via de Beneluxlaan ten westen van het plangebied en de route via de Rijnlaan ten oosten van het plangebied.

Op het gebied van luchtkwaliteit voldoen zowel de referentiesituatie als de twee ruimtelijke varianten (6.000 woningen of 4.000 woningen en voorzieningen) aan de wettelijke grenswaarden. Het bestemmingsplan maakt alleen fase 1 van Merwede mogelijk (overeenkomend met variant 1b) van de verkeersstudie. Uit de rapportage van Goudappel blijkt dat variant 1b representatief is voor het bestemmingsplan.

Het belang van een gezond binnenmilieu en een schone (en geluidsluwe) achtergevel weegt met name zwaar bij gevoelige groepen (kinderen, zieken of ouderen), vooral als deze mensen bijvoorbeeld in de kinderopvang, in scholen of in zorgwoningen langdurig in een ruimte verblijven met lucht van onvoldoende kwaliteit. Uitgangspunt is daarom dat er in een zone van 300 meter vanaf de A12 en in de eerstelijnsbebouwing langs stedelijke verbindingswegen zoals de Europalaan vanwege de luchtkwaliteit geen gevoelige bestemmingen komen zoals kinderopvang, basisscholen of verzorgingstehuizen.

5.9.2.1 WHO-advieswaarden fijnstof

In het plangebied en door andere routekeuze liggen de PM_{10}-concentraties in 2022 rond de WHO-advieswaarde-2005 van 20 µg/m^3. In 2030 voldoen de PM_{10}-concentraties met 15-17 µg/m^3 ruim aan de WHO-advieswaarde-2005. De maximale $PM_{2,5}$-concentraties voor 2022 liggen in het plangebied en in de rest van het studiegebied rond de 11 à 12 µg/m^3 en nemen in alle varianten af richting 8 tot 9 µg/m^3 in 2030.

De varianten 1 en 1b voldoen in 2022 nog niet overal aan de WHO-advieswaarden-2005 voor fijnstof. In 2030 wordt overal voldaan aan de WHO-advieswaarden-2005 voor fijnstof.

Door de gemeente Utrecht is in december 2020 een aanvullend luchtmaatregelpakket “Utrecht kiest voor gezonde lucht” vastgesteld, waarmee een versnelling in het behalen van de WHO-advieswaarden wordt nagestreefd. Ook neemt de gemeente Utrecht deel in het Schone Lucht Akkoord, waarin eveneens maatregelen zijn opgenomen voor lokale bronnen om versneld de luchtkwaliteit te verbeteren en in 2030 een gezondheidswinst van 50% te realiseren ten opzichte van 2016. Deze maatregelen zijn nog niet verwerkt in Aerius Lucht 2021, waarmee de onderhavige berekeningen zijn uitgevoerd. De verwachting is dat met deze maatregelen in en rond het plangebied al enkele jaren voor 2030 zal worden voldaan aan de WHO-advieswaarden-2005.

5.9.3 Conclusie

Op alle onderzochte locaties wordt (ruimschoots) voldaan aan de Europese grenswaarden. Er zijn vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit geen belemmeringen voor het vaststellen van het bestemmingsplan Merwede, deelgebied 5. Momenteel wordt nog niet overal in het plan- en studiegebied voldaan aan de WHO-advieswaarden-2005 voor fijnstof, hetgeen volgens de huidige inzichten enkele jaren voor 2030 wel het geval zal zijn.

In de regels van dit bestemmingsplan is voor de zone langs de Europalaan bepaald dat gevoelige functies in de eerstelijnsbebouwing in beginsel niet zijn toegestaan.

5.10 Bodem

5.10.1 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:

1. 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 ná 1987 is ontstaan, is een "nieuw geval". Deze zorgplicht houdt in dat nieuwe gevallen van bodemverontreiniging zoveel mogelijk ongedaan dienen te worden gemaakt.
2. 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 functiegericht en kosteneffectief.
3. Nieuwbouw op of graafwerkzaamheden in een geval van ernstige bodemverontreiniging zijn ongeacht de risico's niet toegestaan zonder saneringsmaatregelen.
4. 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 en/of een bodemsanering noodzakelijk is, voordat de locatie geschikt is voor de geplande functie. Als er voor de bouwwerkzaamheden een grondwateronttrekking nodig is, moet rekening gehouden worden met nabijgelegen grondwaterverontreinigingen.

5.10.2 Plansituatie

In de Merwedekanaalzone moet rekening worden gehouden met bodemverontreinigingen. Het industriële verleden van het voormalig bedrijventerrein heeft namelijk sporen in de ondergrond achtergelaten. Er is een aantal locaties aanwezig, die verdacht zijn op mogelijke bodemverontreinigingen. Voorbeelden hiervan zijn bedrijfsmatige activiteiten, zoals drukkerijen, verfspuiterijen, autogarages, brandstoftanks en gedempte sloten (zie inventarisatie historische activiteiten).

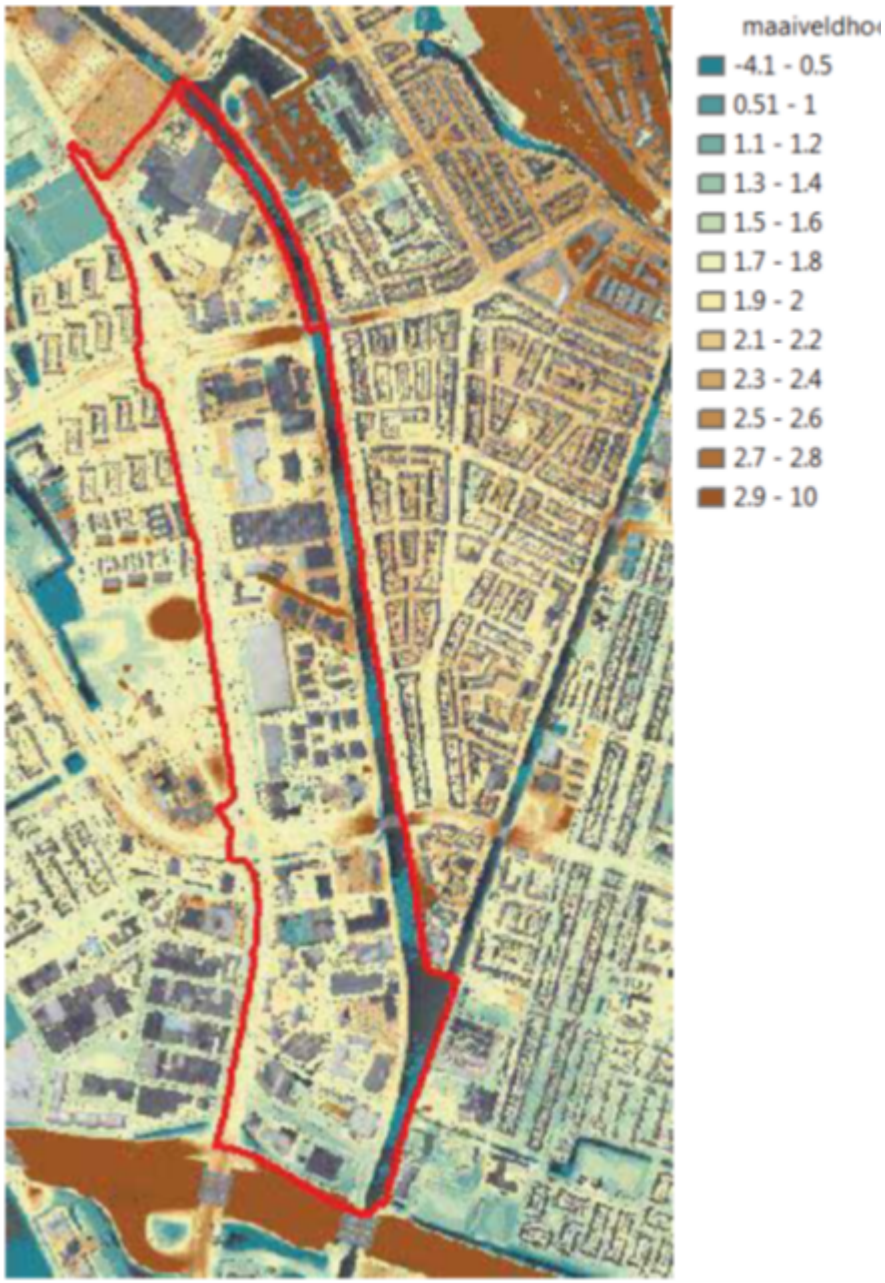
De veranderingen voor bodem (en water) door de transformatie van de Merwedekanaalzone zijn in het MER Merwedekanaalzone (2018) beoordeeld door te kijken naar veranderingen in bodemopbouw, bodemkwaliteit, waterbergende capaciteiten rioleringscapaciteit, gerelateerd aan werkzaamheden zoals ontwikkeling van bedrijven en woningen. Het ontwikkelen van bedrijven en woningen kan gepaard gaan met bodem beroerende werkzaamheden. Hierdoor kan de bodemopbouw verstoord worden. Bij bijvoorbeeld het plaatsen van bruggen en tunnels in het plangebied kan ook de grondwaterstand beïnvloed worden.

In het gehele plangebied is gekeken naar activiteiten die van invloed kunnen zijn op de bodemkwaliteit, bijvoorbeeld werkzaamheden die gepland zijn in (sterk) verontreinigde grond. Deze werkzaamheden kunnen pas uitgevoerd worden als er geen humane, ecologische of verspreidingsrisico's door de verontreiniging zijn, of deze risico's zijn weggenomen. Andere activiteiten kunnen juist risico's vormen, zoals het slopen van bestaande gebouwen, waarbij niet vooraf vastgesteld of er PCB's of asbest in het gebouw bevinden en deze zijn verwijderd. In 2020 moeten alle gevallen van ernstige bodemverontreiniging met onaanvaardbare humane, ecologische of verspreidingsrisico's (spoedlocaties) zijn gesaneerd of moeten in ieder geval de risico's beheerst te zijn. Dat staat in het Convenant bodem en ondergrond 2016-2020. Daarnaast moeten spoedlocaties met onaanvaardbare humane risico's, die in 2013 al bekend waren, uiterlijk in 2016 zijn gesaneerd of de risico's beheerst.

5.10.2.1 Bodemopbouw

De ontwikkeling kan een effect hebben op de bodemopbouw door de aanleg van infrastructuur, ondergrondse (parkeer) garages, gebouwen, cunetten en bouwputten. Daarnaast kan er sprake zijn van grondverbetering. De beoordeling van veranderingen in de bodemopbouw is gebaseerd op informatie van de landelijke website DinoLoket. Er zijn risico's op het verstoren van bodemopbouw bij graafwerkzaamheden. Als er gegraven wordt in bijzondere lagen, zoals veen, kan dit gevolgen hebben voor de gehele bodemopbouw en grondwaterstand, zoals inklinking en verdroging. Gemiddelde grondwaterstanden zijn beschikbaar en inzichtelijk op een digitale kaart op de gemeentelijke website van Utrecht. Het verstoren van grondwaterstanden kan door het tijdelijk verlagen van de grondwaterstand (bemaling) bij bouwputten of voor de aanleg van leidingen.

Het maaiveld van het plangebied varieert tussen circa NAP+ 1,1 m in het zuiden tot circa NAP+2,2 m in het noorden (Afbeelding 11-113). Op basis van gegevens uit het DinoLoket is in Tabel 11-7 een globale weergave van de bodemopbouw in het plangebied weergegeven.



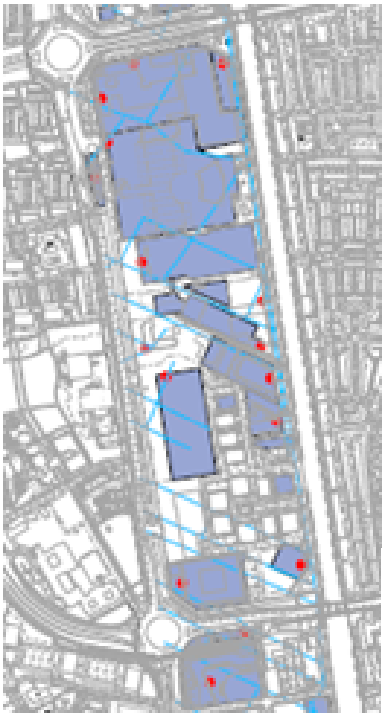
Maaiveldhoogte t.o.v. NAP (bron: www.AHN.nl)

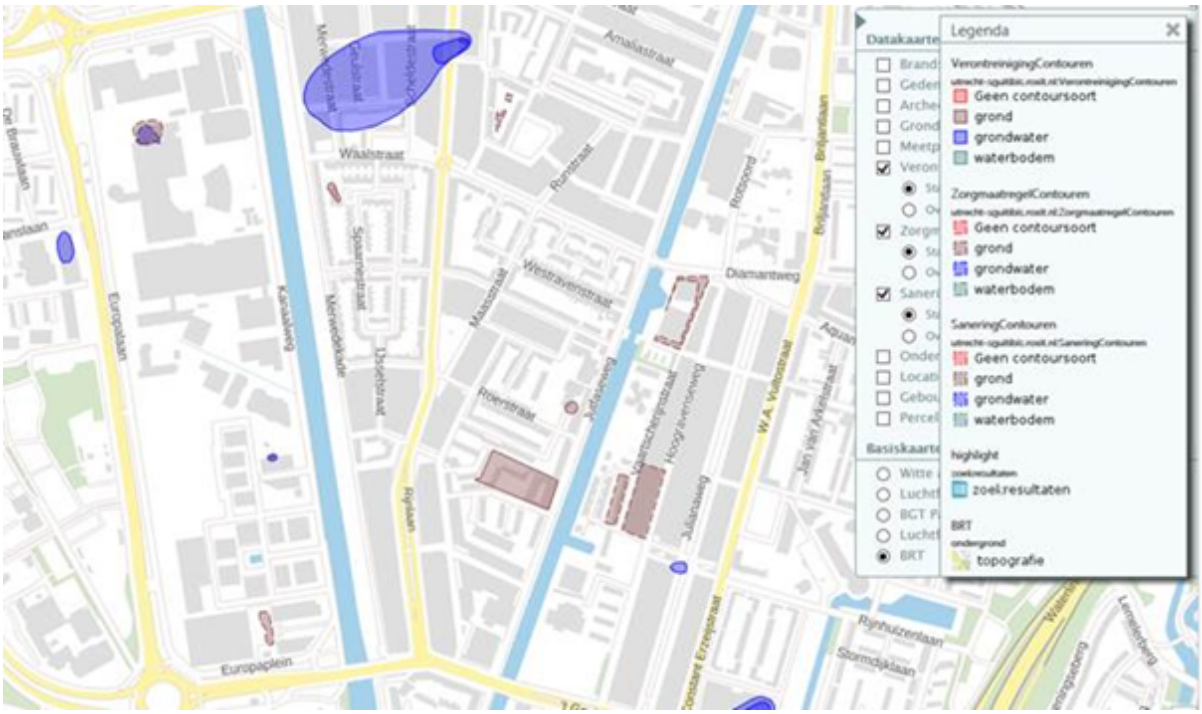
De gronden die binnen het plangebied voorkomen zijn algemeen voorkomend en hebben geen bijzondere status. Ook is door het realiseren van de huidige bebouwing en cunetten de bodem al geroerd. Grote negatieve effecten door de planontwikkeling worden daarom ook niet verwacht.

5.10.2.2 Bodemkwaliteit

In de Merwedekanaalzone moet rekening worden gehouden met bodemverontreiniging. Het industriële verleden van het voormalig bedrijventerrein heeft namelijk sporen in de ondergrond achtergelaten. Er is een aantal locaties aanwezig, die verdacht zijn op mogelijke bodemverontreinigingen. Voorbeelden hiervan zijn bedrijfsmatige activiteiten, zoals drukkerijen, verfspuiterijen, autogarages, brandstoftanks en gedempte sloten.

Uit het bodeminformatiesysteem van de gemeente blijkt dat enkele geregistreerde gevallen van ernstige en mogelijk spoedeisende bodemverontreiniging aanwezig zijn in het gebied. Het gaat zowel om grond- als grondwaterverontreinigingen die zijn of worden gesaneerd, beheerst of gemonitord. Bovendien zijn restverontreinigingen aanwezig.





Overzicht gevallen van bodemverontreiniging

In het gebied is een groot aantal bodemonderzoeken verricht, waarbij licht tot sterke verontreinigingen in zowel grond als grondwater zijn aangetroffen. De verontreiniging in de grond bestaan voornamelijk uit zware metalen, PAK en olie en kunnen worden gerelateerd aan voormalige bedrijfsactiviteiten en dempingen/ophogingen.

Op plaatsen waar geen of verouderde (historische) bodemonderzoeken zijn uitgevoerd is actualiserend bodemonderzoek noodzakelijk. Ook na sloop van gebouwen en voorafgaand aan de nieuwbouw in het gebied is (actualiserend) bodemonderzoek nodig. Omdat plaatselijk sprake zal zijn van ernstige verontreiniging moet rekening gehouden worden met bodemsaneringsmaatregelen.

Op basis van de Nota Bodembeheer 2017-2027 is de toepassingseis voor grond kwaliteit landbouw/natuur (gebiedsspecifiek).

De Merwedekanaalzone bevindt zich binnen de zogenaamde dynamische zone van het Gebiedsplan

Gebiedsgericht Grondwaterbeheer (GGG). Het diepere grondwater binnen deze zone in het eerste watervoerend pakket is diffuus licht tot sterk verontreinigd met vluchtige organische chloorkoolwaterstoffen. Bij bouwbemalingen, onttrekken en infiltreren van grondwater kan deze verontreiniging verspreiden. De gemeente wil verspreiding van verontreinigen door doorboring van de eerste scheidende laag in de dynamische zone voorkomen, om zo het grondwater uit het tweede watervoerende pakket te beschermen. Stroomafwaarts wordt in de drinkwaterwingebieden Leidsche Rijn en De Meern grondwater onttrokken uit het tweede watervoerend pakket voor de bereiding van drinkwater. Dit betekent dat er sprake is van een dieptebeperking voor bijvoorbeeld aanleg van bodemenergiesystemen tot de scheidende laag op een diepte van circa 50 m-mv. Bij bouwbemalingen, grondwateronttrekkingen en WKO kan aansluiting worden gezocht bij de gebiedsgerichte aanpak (GGG).

Om de gebiedsgerichte aanpak van het grondwater te monitoren heeft de gemeente een meetnet aangebracht. Enkele van deze peilbuizen staat ook in het eerste watervoerend pakket van de Merwedekanaalzone. Om het grondwater in de toekomst blijvend te kunnen monitoren mogen deze peilbuizen van het meetnet niet verwijderd worden.

5.10.2.3 Ondergrond

Hoe voller de bovengrondse ruimte, hoe intensiever de ondergrondse ruimte benut zal worden. Om alle gebruiksfuncties in de ondergrond voldoende ruimte te geven is planning, ordening en regie nodig. Er is bij het ontwerpen inzicht nodig in zowel bestaande als gewenste ondergrondse ruimteclaims, die nodig zijn om het gewenste bovengrondse gebruik te realiseren. Om de ondergrond duurzaam te gebruiken en beheren moet er een balans zijn tussen bescherming (gezonde, schone, levende en veilige bodem, archeologie) en benutting (bodemenergie, groen, waterberging, infrastructuur, afval).

Het is noodzakelijk om ondergrondse functies te ordenen, clusteren en waar mogelijk te minimaliseren of optimaliseren. En om effecten van ondergronds gebruik mee te nemen in de beschouwing om (toekomstige) conflicten te voorkomen. Zo gaan bijvoorbeeld ondergrondse bouw met waterglas en verticale hemelwaterinfiltratie niet goed samen met de aanwezigheid van open warmte/koude opslagsystemen in de bodem (verstopping).

Voor goed functionerende kringlopen is de ondergrond essentieel. De bodem reinigt en herbergt water. Een gezonde, levende bodem is de voedingsbodem voor het groen in het plangebied en zorgt met organische stof en CO_2 opslag voor een sponswerking van de bodem. Dit is belangrijk voor klimaatadaptatie. Er moet voldoende ruimte zijn of worden gemaakt voor bomen, kabels en leidingen, mogelijke afvalsystemen en ondergrondse parkeergarages. De ondergrond vervult nu ook meer en meer een rol voor duurzame energieopslag en –winning.

5.10.2.3.1 Zetting

De zettingsgevoeligheid in het plangebied varieert door aanwezigheid van klei en veenlagen in de bovengrond, die meer gevoelig zijn voor zetting. Het zuidelijk deel is volgens de indicatieve zettingsgevoeligheid meer gevoelig voor zetting. De huidige bebouwing en inrichting heeft de grond geroerd en gezet, waardoor de kans op daadwerkelijke zetting kleiner is.



Zettingsgevoeligheid (rood=meeste zetting verwacht)

5.10.2.3.2 Bodemenergie

Een van de mogelijkheden om te voorzien in duurzame energie is bodemenergie. Vanwege de gewenste woningdichtheid zijn gesloten bodemenergiesystemen onmogelijk, maar kan er worden ingezet op collectieve open warmte koude opslagsystemen. In een bodemenergieplan is aangegeven waar de bodemenergiesystemen kunnen worden geplaatst. Voor de energievoorziening kan in de toekomst mogelijk ook gebruikt gemaakt worden van het stadswarmtenet.

5.10.3 Conclusie

De bodemkwaliteit van het plangebied is niet volledig in beeld en niet overal actueel. Met historisch onderzoek op basis van het bodeminformatiesysteem kan inzicht worden gekregen in de bekende verontreinigingen op perceelniveau. Na sloop en voorafgaand aan de bouw moet aanvullend bodemonderzoek conform de NEN 5740 worden verricht zodat een actueel beeld wordt verkregen van de bodemverontreinigingssituatie. Afhankelijk van inrichting en grondverzet ligt het voor de hand deze onderzoeken zo op te zetten dat ook hiervoor voldoende informatie wordt verkregen. Mogelijk moeten saneringen worden uitgevoerd om de locatie geschikt te maken voor toekomstig gebruik. Onder deze voorwaarden vormt het aspect bodemkwaliteit geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Er geldt een dieptebeperking voor boringen en bodemenergiesystemen. Bij bouwbemalingen en grondwateronttrekkingen kan aansluiting worden gezocht bij de gebiedsgerichte aanpak van het grondwater volgens het Gebiedsplan.

Inzicht en ordening in de bestaande en gewenste ondergrondse ruimteclaims en de onderlinge beïnvloeding daarbij, kan toekomstig conflicterend ruimtegebruik beperken.

5.11 Natuurbescherming

5.11.1 Kader

Op grond van de Wet natuurbescherming moeten initiatiefnemers onderzoek doen naar de effecten van hun activiteiten op beschermde dier- en plantensoorten en beschermde gebieden. Bij het vaststellen van een bestemmingsplan moet van tevoren duidelijk zijn dat de Wet natuurbescherming niet in de weg staat aan de uitvoering van het plan. Ook moet worden gekeken naar de regels in de interim Omgevingsverordening van de provincie Utrecht en het beleid van de gemeente Utrecht.

5.11.1.1 Beschermde dier- en plantensoorten Wnb

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. Ook moet er duidelijkheid zijn over eventuele ontheffingsvoorwaarden en het treffen van mitigerende maatregelen.

5.11.1.2 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. De lijst en overige informatie is te vinden op de gemeentelijke website onder Groenbeleid. https://omgevingsvisie.utrecht.nl/thematisch-beleid/groen/

5.11.1.3 Beschermde gebieden; Natura 2000 en NNN

Bij het opstellen van een bestemmingsplan moet worden bekeken of het plan significante gevolgen kan hebben voor een of meerdere Natura 2000-gebieden. Het bestemmingsplan kan in beginsel alleen worden vastgesteld als er zekerheid bestaat dat de natuurlijke kenmerken van het betreffende gebied niet worden aangetast.

In de Interim Omgevingsverordening (artikel 6.1 en verder) zijn regels vastgelegd waar bestemmingsplannen aan moeten voldoen. Het gaat in het geval van dit plangebied om regels voor het Nationaal Natuur Netwerk (NNN, voorheen EHS).

5.11.2 Plansituatie

5.11.2.1 Uitgevoerde onderzoeken

5.11.2.1.1 Algemeen onderzoek Merwedekanaalzone

Al in de PlanMER uit 2017 voor de omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 1 (vastgesteld 2018) zijn de mogelijke effecten van de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone op beschermde soorten en gebieden in beeld gebracht (zie Bijlage 36).

5.11.2.1.2 Onderzoek plangebied Merwede

In 2017 is een quickscan flora en fauna uitgevoerd specifiek voor het plangebied Merwede (deelgebied 5) in het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb). Uit deze quickscan blijkt dat het plangebied functioneel leefgebied kan vormen van de beschermde soort(groep)en huismus, gierzwaluw, steenmarter en vleermuizen (zie Bijlage 19). In vervolg op deze quickscan uit 2017 is daarom in 2019 een soortgericht onderzoek uitgevoerd voor deelgebied 5 (zie Bijlage 20).

5.11.2.1.3 Onderzoek Europalaan Noord

In 2019 is een quickscan ecologie uitgevoerd voor de Europalaan Noord (zie Bijlage 21). Dit deel van het plangebied van het bestemmingsplan was niet meegenomen in de quickscan uit 2017 en in het soortgericht onderzoek uit 2019. In vervolg op dit onderzoek uit 2019 is in 2020 voor de Europalaan Noord een onderzoek naar vleermuizen, tongvaren, hondskruid en brede wespenorchis uitgevoerd (zie Bijlage 22).

5.11.2.1.4 Onderzoek nieuwe bruggen Merwede

Ook de locaties van de twee nieuwe bruggen over het Merwedekanaal zijn niet meegenomen in de quickscan uit 2017 en in het soortgericht onderzoek uit 2019. In 2020 is daarom een quickscan natuurwetgeving uitgevoerd specifiek voor de nieuwe bruggen in het plangebied van dit bestemmingsplan (zie Bijlage 23). Ook is in 2020 een mycologisch onderzoek (onderzoek naar paddenstoelen) uitgevoerd bij de aanlandplaatsen van deze nieuwe bruggen (zie Bijlage 24). Tot slot is in 2021, in vervolg op de quickscan uit 2020, voor de nieuwe bruggen een onderzoek naar vleermuizen uitgevoerd (zie Bijlage 25).

5.11.2.1.5 Onderzoek en vergunning Stikstof

In het kader van de gebiedsbescherming heeft de provincie Utrecht in 2020 een Wnb vergunning verleend vanwege de stikstofdepositie als gevolg van de ontwikkeling van het plangebied (zie Bijlage 26). Voor de aanvraag van deze vergunning is in 2020 een stikstofdepositieberekening uitgevoerd (zie Bijlage 27). In 2021 is opnieuw een stikstofdepositieberekening uitgevoerd volgens de actuele rekenmethodiek (zie Bijlage 28).

5.11.2.2 Beschermde dier- en plantensoorten Wnb

5.11.2.2.1 Plangebied Merwede

In 2017 is een quickscan flora en fauna uitgevoerd voor het plangebied Merwede. Uit deze quickscan blijkt dat het plangebied functioneel leefgebied kan vormen van de beschermde soort(groep)en huismus, gierzwaluw, steenmarter en vleermuizen (zie Bijlage 19). In vervolg op deze quickscan uit 2017 is daarom in 2019 een soortgericht onderzoek uitgevoerd voor deelgebied 5 (zie Bijlage 20).

In onderstaande tabel is een samenvatting weergegeven van de aanwezige gebouwbewonende soorten en de functies die het plangebied heeft voor deze soorten. Ook is in de tabel aangegeven voor welke soorten en functies vervolgstappen noodzakelijk zijn. Op basis van de onderzoeksgegevens is het uitgesloten dat het plangebied een functie heeft voor de gierzwaluw en steenmarter.

Aanwezige soort	Functie	Vervolgstappen noodzakelijk?
Huismus	3 nestlocaties Foerageergebied	ja ja
Gewone dwergvleermuis	4 zomerverblijven 1 kraamverblijf 5 paarverblijven	ja ja ja
Laatvlieger	1 zomerverblijf	ja

Verder blijkt uit de quickscan uit 2017 (zie Bijlage 19) dat binnen het plangebied algemeen voorkomende broedvogels waarvan het nest gedurende de broedperiode beschermd is en algemeen voorkomende amfibieën en zoogdieren voorkomen. Hiervoor geldt het volgende:

- Algemene broedvogels: Voer werkzaamheden bij voorkeur buiten het broedseizoen uit. Het broedseizoen loopt ongeveer van 15 maart tot 15 juli, maar kan afhankelijk van het weer en andere factoren verschuiven. Indien het niet mogelijk is om buiten het broedseizoen te werken,

dienen geschikte broedlocaties voorafgaand aan het broedseizoen ongeschikt te worden gemaakt en gehouden. Indien werkzaamheden starten binnen het broedseizoen, dient door een deskundig ecoloog onderzocht te worden of broedende vogels ter plaatse aanwezig zijn.
- Zorgplicht: Houd tijdens de werkzaamheden te allen tijde rekening met de algemene zorgplicht: werk zo veel mogelijk in één richting, de richting waarin soorten kunnen vluchten. Houd hierbij rekening met de ligging van wegen. Het materieel moet zorgvuldig en deskundig worden gebruikt, zodat geen onnodige schade wordt veroorzaakt of onnodige verstoring van flora en fauna optreedt.

5.11.2.2.2 Europalaan Noord

In 2019 is een quickscan ecologie uitgevoerd voor de Europalaan Noord (zie Bijlage 21). Voor het onderzoeksgebied geldt dat geen vogelsoorten waarvan de nesten jaarrond beschermd zijn, waargenomen of te verwachten zijn.

Voor de andere mogelijk aanwezige soorten broedvogels geldt dat de werkzaamheden buiten het broedseizoen uitgevoerd moeten worden.

Uit de quickscan blijkt verder dat enkele boombewonende vleermuissoorten mogelijk hun vaste rust- en/of verblijfplaats, foerageergebied en/of vliegroute in het plangebied hebben. In vervolg op de quickscan uit 2019 is daarom in 2020 voor de Europalaan Noord een onderzoek naar vleermuizen uitgevoerd (zie Bijlage 22).

Tijdens het onderzoek werd in en in de nabijheid van het plangebied uitsluitend de gewone dwergvleermuis aangetroffen. Het plangebied en de omgeving van het plangebied wordt door gewone dwergvleermuis als foerageergebied gebruikt. Met het uitvoeren van de geplande werkzaamheden worden er geen negatieve effecten verwacht op functies van gewone dwergvleermuis. Met het uitvoeren van de werkzaamheden wordt de Wet natuurbescherming niet overtreden en er is dan ook geen ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig.

5.11.2.2.3 Nieuwe bruggen Merwede

In 2020 is een quickscan natuurwetgeving uitgevoerd voor de nieuwe bruggen in het plangebied van dit bestemmingsplan (zie Bijlage 23). Uit de quickscan blijkt dat de voorgenomen werkzaamheden mogelijk leiden tot negatieve effecten op binnen het plangebied mogelijk aanwezige functies van beschermde soort(groepen)en waardoor verbodsbepalingen van de Wnb overtreden worden.

Voor broedvogels (nest beschermde gedurende broedperiode) moeten mitigerende maatregelen getroffen worden. Als deze mitigerende maatregelen worden getroffen, zijn vervolgstappen niet nodig. Voor vleermuizen is afhankelijk van de voorgenomen werkzaamheden aanvullend vleermuizenonderzoek nodig. Uit de quickscan blijkt dat negatieve effecten op andere beschermde soort(groepen)en uitgesloten zijn.

In 2021 is, in vervolg op de quickscan uit 2020, een onderzoek naar vleermuizen uitgevoerd (zie Bijlage 25). Hieruit blijkt dat de kap van een esdoorn bij de kruising Merwedekade - Zijldiepstraat leidt tot het verlies van een mogelijk jaarrond gebruikte paarverblijfplaats van ruige dwergvleermuis. Als de boom daadwerkelijk wordt gekapt is een ontheffing nodig van de Wnb. Ruige dwergvleermuizen nemen relatief gemakkelijk alternatieve paarverblijfplaatsen in gebruik en het betreft slechts één verblijfplaats. Een ontheffing kan mede daarom redelijkerwijs worden verkregen. Er zijn geen zomer- en kraamverblijfplaatsen aangetroffen binnen de deelgebieden en directe invloedssfeer. Negatieve effecten op zomer- en kraamverblijfplaatsen zijn uitgesloten.

Het onderzoek sluit negatieve effecten op beschermde vliegroutes uit. Negatieve effecten op foerageergebied kunnen zich voordoen tijdens zowel de aanlegfase (bouwlampen) als gebruiksfase (extra verlichtingspunten ten opzichte huidige situatie). Het aantasten van de functionaliteit van essentieel foerageergebied van gewone en ruige dwergvleermuis betekent een overtreding van de Wet natuurbescherming waarvoor ontheffing vereist is. Mogelijk kunnen negatieve effecten voldoende gemitigeerd worden waardoor een ontheffing voor het aantasten van foerageergebied niet nodig is, bijvoorbeeld door het toepassen van aangepaste verlichting tijdens zowel de aanlegfase als de toekomstige gebruiksfase.

5.11.2.2.4 Gebiedsontheffing Wet natuurbescherming (Wnb)

Bij de gebiedsontwikkeling van het plangebied worden mitigerende maatregelen genomen waardoor overtreding van een aantal verbodsbepalingen van de Wnb geheel wordt voorkomen of wordt beperkt. Omdat echter niet iedere overtreding voorkomen kan worden, is voor overtreding van de betreffende verbodsbepalingen een ontheffing nodig.

Door de ontwikkelende marktpartijen is daarom in 2021 een gebiedsontheffing bij de provincie Utrecht aangevraagd voor Huismus, Gewone dwergvleermuis en Laatvlieger. De gemeente Utrecht heeft een eigen stadsbrede ontheffing voor het slopen en renoveren van panden en hoeft dus niet apart een gebiedsontheffing aan te vragen voor het plangebied van dit bestemmingsplan.

5.11.2.3 Utrechtse soortenlijst

5.11.2.3.1 Plangebied Merwede

In overeenstemming met de uitzonderingsbepalingen van het besluit van de gemeenteraad over de Utrechtse soortenlijst, is het formeel niet nodig om bij het natuuronderzoek van deelgebied 5 de Utrechtse soortenlijst te betrekken omdat dit deels afgerond en lopend onderzoek betrof ten tijde van de besluitvorming over de Utrechtse soortenlijst.

Wel is in het plan al rekening gehouden met de Utrechtse soorten. Bij de uitwerking van de plannen zijn de waarnemingen uit de Natuurwaardekaart (versie 2019) gebruikt. De natuurwaardekaart laat zien dat er enkele planten van de Utrechtse Soortenlijst in het gebied te vinden zijn. Verder zijn er waarnemingen van koolmees, gewone pad, egel en het konijn in het gebied.

Gezien het hoogstedelijke karakter van de nieuwe woonwijk Merwede is het mogelijk om het leefgebied voor een aantal al aanwezige soorten te versterken. Er liggen vooral kansen voor gebouwbewonende dieren en soorten van tuinen. Voor enkele soorten zal het gebied in de toekomst ongeschikt worden. Zij zullen via de groene verbindingen nieuw leefgebied ontdekken. In het projectgebied wordt extra leefgebied toegevoegd voor de Utrechtse soorten (en ook voor soorten die beschermd zijn onder de Wnb en voorkomen in Utrecht). Het gaat om leefgebied voor huismus, gierzwaluw, merel (en andere tuinvogels), gewone dwergvleermuis, laatvlieger, gewone pad, wilde bijen en vlinders.

5.11.2.3.2 Europalaan Noord

In het ecologisch onderzoek voor de Europalaan Noord is de Utrechtse soortenlijst betrokken. Uit het onderzoek (zie Bijlage 21) blijkt dat de uitvoering van de ingrepen op de onderzochte locatie niet door het voorkomen van Utrechtse soorten wordt verhinderd, mits aanvullend onderzoek wordt uitgevoerd naar brede wespenorchis, hondskruid en tongvaren.

Dit onderzoek is uitgevoerd (zie Bijlage 22) en hieruit blijkt dat de aanwezigheid van brede wespenorchis en hondskruid binnen het plangebied is uitgesloten. Aan de noordkant van het plangebied is in drie putten wel tongvaren aangetroffen. Bij werkzaamheden aan deze putten gaat deze groeiplaats mogelijk verloren. Wanneer bij het inrichten van de werkzaamheden de putten met tongvaren kunnen worden ontzien van de werkzaamheden, kan de vernieling van groeiplaatsen worden voorkomen. Verplaatsen van tongvaren is vaak weinig succesvol, om de groeiplaats te behouden kan deze het beste ongemoeid blijven. Als de nadelige gevolgen niet te voorkomen zijn dient het leefgebied gecompenseerd te worden zo dicht mogelijk bij het projectgebied, of wanneer dit niet mogelijk is op een alternatieve locatie binnen de gemeente. Door weer putten met openingen aan de bovenkant binnen het plangebied te realiseren, komen na de werkzaamheden weer groeiplaatsen voor tongvaren beschikbaar.

5.11.2.3.3 Nieuwe bruggen Merwede

In het ecologisch onderzoek naar de locaties van de nieuwe bruggen is de Utrechtse soortenlijst betrokken. Uit de quickscan (Bijlage 23) en het mycologisch onderzoek (Bijlage 24) blijkt dat negatieve effecten op de soorten van de Utrechtse soortenlijst zijn uitgesloten.

5.11.2.4 Diervriendelijk bouwen

De gemeente heeft de ambitie om diervriendelijk te bouwen. Onder 'diervriendelijk' bouwen wordt verstaan: bouwen met relatief kleine ingrepen, die verblijfsplekken creëren voor verschillende dieren in het stedelijk landschap. Met diervriendelijk bouwen wordt de biodiversiteit van de stad vergroot. Met diervriendelijk bouwen komen we ook tegemoet aan de provinciale ambities voor natuurverbetering in de stad voor de icoonsoort gierzwaluw.

In het plangebied wordt ingezet op diervriendelijk bouwen met nestplaatsen voor gierzwaluw, huismus en verblijfplekken voor vleermuizen. De natuurkwaliteit voor deze provinciale icoonsoort zal in de ontwikkeling van Merwede toenemen. De verwachting is dat de nestplaatsen snel ontdekt zullen worden. In de naastgelegen wijk Rivierenwijk zijn namelijk meerdere nestlocaties die jaarlijks worden gebruikt.

5.11.2.5 Natura 2000

Het plangebied ligt op afstand van Natura 2000-gebieden. De meest nabijgelegen delen van het Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen liggen op minimaal 7 kilometer afstand. Dit betekent dat directe aantasting van deze gebieden als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het gebruik van het plangebied (door storingsfactoren oppervlakteverlies, versnippering en mechanische verstoring) op voorhand kunnen worden uitgesloten.

Effecten kunnen in beginsel alleen optreden door zogenaamde externe werking, waarbij veranderingen en activiteiten binnen het plangebied kunnen leiden tot veranderingen van de milieusituatie in de natuurgebieden (verstoring door geluid, licht, bewegingen en trillingen,

hydrologische veranderingen, stikstofdepositie en andere verontreinigingen). De effecten van de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone op Natura 2000-gebieden zijn onderzocht in een Passende Beoordeling (zie Bijlage 35 PlanMER Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en Bijlage 36 aanvulling PlanMER). Significant negatieve effecten zijn uitgesloten. Zie paragraaf 5.11.2.6 voor de onderbouwing van het ontbreken van negatieve effecten door stikstofdepositie.

5.11.2.6 Stikstofdepositie

Voor het project heeft de provincie Utrecht in 2020 een Wnb-(stikstof)vergunning verleend (zie Bijlage 26). Voor de aanvraag van deze vergunning is in 2020 een stikstofdepostieberekening gemaakt met Aerius (zie Bijlage 27). Het programma in het bestemmingsplan wijkt in enige mate af van het Wnb-vergunde programma. Daarbij gaat het vooral om de realisatie van twee fietsbruggen over het Merwedekanaal, de aanpassing/reconstructie van de Europalaan en een beperkte wijziging in vooral het niet-wonen programma. In 2021 is daarom opnieuw een berekening uitgevoerd volgens de actuele rekenmethodiek (zie Bijlage 28).

Er is voor zowel het Wnb-vergunde programma als het in het bestemmingsplan voorziene programma een berekening uitgevoerd. Daaruit blijkt dat er voor de realisatiefase geen stikstofdepositietoename wordt berekend ten opzichte van de AERIUS-berekening die aan de Wnb-vergunning ten grondslag heeft gelegen.

In de gebruiksfase volgt uit de nieuwe AERIUS-berekeningen dat er geen toenames van stikstofdepositie van meer dan 0,00 mol/ha/jr. zijn. Overigens zijn de berekeningen voor de realisatiefase ten overvloede. Op 1 juli 2021 zijn de Wet en het Besluit Stikstofdepositie en Natuurverbetering in werking getreden. Ingevolge daarvan geldt er voor de realisatiefase een vrijstelling voor het beoordelen van de effecten van de (tijdelijke) stikstofdepositie.

Hiermee bestaat de zekerheid dat kan worden uitgesloten dat de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden worden aangetast. De transformatie van de Merwedekanaalzone kan daarom plaatsvinden in overeenstemming met de Wet natuurbescherming, onderdeel gebiedsbescherming.

5.11.2.7 Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Aan de hand van de ligging van NNN-gebieden ten opzichte van het plangebied is in de genoemde onderzoeken bepaald welke effecten als gevolg van de werkzaamheden te verwachten zijn. Omdat het plangebied en de directe omgeving (<100 meter) geen onderdeel vormt van het NNN zijn negatieve effecten als gevolg van ruimtebeslag, geluid, trillingen en licht uitgesloten. Vervolgstappen zijn niet nodig.

5.11.2.8 Gemeentelijke groenstructuur

Binnen het plangebied voor de Merwedekanaalzone komen – met uitzondering van de gewenste verbinding Merwedekanaalzone-Park Transwijk – geen elementen voor die van belang zijn voor de groenstructuur van de stad Utrecht. De grenzen van het plangebied zijn echter wel belangrijke dragers van de groenstructuur: grote doorgaande wegen vormen lanen en parkways, de oevers van het Merwedekanaal worden verder ontwikkeld tot groene ecologische en recreatieve zones.

De herinrichting van het gebied borduurt voort op ingezet ruimtelijk beleid van de gemeente Utrecht. In het kader van het 'Rondje Stadseiland' bieden de oevers van het Amsterdam-Rijnkanaal en Merwedekanaal kansen voor sport en recreatie. Door het koppelen van recreatieve routes langs het Merwedekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal ontstaat een route van 11 kilometer voor langzaam verkeer, met aandacht voor groen, ecologie en cultuurhistorie. De instandhouding van het Merwedekanaal als groene structuur is daarmee gewaarborgd.

De herinrichting van het plangebied heeft geen gevolgen voor de inrichting van de wegen op de randen. Het aan deze wegen gekoppelde groenbeleid kan worden gecontinueerd. De herinrichting van de Merwedekanaalzone heeft echter wel (positieve) gevolgen voor de oppervlakte en kwaliteit van de gemeentelijke groenstructuur. Met de ontwikkeling van het plangebied wordt het areaal groen uitgebreid. Uitwerking van de nieuwe structuur is opgenomen in het FO IP (zie Bijlage 12).

5.11.3 Conclusie

De conclusie is dat de Wet natuurbescherming en het beleid van de provincie Utrecht en de gemeente Utrecht de uitvoering van het plan niet in de weg staat.

5.12 Bomen

5.12.1 Kader

Een van de belangrijkste doelen van het Utrechtse bomenbeleid (nota 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 gebeurt 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.

Vanaf 21 november 2018 geldt de herplantplicht bij kapvergunningen. Als verplanten of behoud van een boom niet mogelijk is, dan geldt bij compensatie de volgende volgorde: 1e keus herplant op locatie, 2e keus herplant dichtbij locatie, 3e keus herplant elders. Als blijkt dat herplant niet mogelijk is, kan in het uiterste geval worden overgegaan tot financiële compensatie waarbij de inkomsten worden geoormerkt voor het aanplanten van bomen en groen elders in de gemeente Utrecht. Soms mag er worden afgeweken van de herplantplicht. Dat kan als er sprake is van onder- of bovengronds ruimtegebrek, onveiligheid, klimaat- of gezondheidsredenen. De herplantplicht is niet van toepassing op gevallen waarin het college of de raad op basis van een ruimtelijk plan een besluit heeft genomen of omgevingsvergunningen waarvan de aanvraag voor 21 november 2018 is ingediend.

5.12.2 Plansituatie

Zowel voor nhet plandeel Merwede als de Europalaan Noord zijn inventarisaties opgesteld en inriochtongsplannen gemaakt. Op beide onderscheiden deelgebieden wordt hieronder ingegaan.

5.12.2.1 Merwede

De aanwezige bomen in Merwede zijn geïnventariseerd. De rapportages zijn opgenomen in de bijlage van de toelichting. De huidige soortensamenstelling in Merwede is opgebouwd uit een gevarieerd mix van met name inheemse boomsoorten. De veelvoorkomende soorten zijn: Iep (Ulmus), Es (Fraxinus), Esdoorn (Acer), Populier (Populus) Kastanje (Aesculus). Hiernaast komen Acacia (Robinia) en Christusdoorn (Gleditsia) als ingeburgerde exoten voor in het plangebied. In totaal zijn binnen het plangebied Merwede 567 bomen geïnventariseerd en gecontroleerd op boomveiligheid. De uitkomst van deze inventarisatie is als volgt:

- 417 bomen zijn qua kwaliteit goed bevonden.
- 134 bomen zijn matig/redelijk van kwaliteit.
- 14 bomen zijn slecht van kwaliteit.
- 2 bomen zijn niet meer levend.

De staat van onderhoud van veel bomen op het terrein is achterstallig. Zo is er achterstallig onderhoud wat betreft begeleidingssnoei of is er bijvoorbeeld veel dood hout in bomen te vinden.

In totaal zijn 417 van de 567 bomen goedgekeurd en 134 van de 567 goedgekeurd met een matige of redelijke kwaliteit. Bij deze bomen hoeven, naast reguliere snoei, geen maatregelen te worden uitgevoerd. 14 bomen zijn aangewezen als attentieboom. Bij deze bomen is een symptoom van een gebrek waargenomen, die op dit moment nog geen risico vormt.

Twee bomen zijn dood (boomnummers 554122 en 560742), of dusdanig slecht dat de boom gerooid moet worden. Bij de overige risicobomen moet het dode hout worden verwijderd om het gevaar weg te nemen.



Abstractie kaart van de bomen inventarisatie in de huidige situatie



Overzicht te behouden en nieuwe bomen

De bomen blijven, voor zover mogelijk, behouden en worden ingepast in de ontwikkeling. Daar waar bebouwing, wegen en ondergrondse voorzieningen zijn gepland ter plaatse van bestaande bomen kunnen de bomen niet behouden blijven.

In bovenstaande afbeelding (zie ook Bijlage 29) is aangegeven welke bomen naar verwachting ingepast kunnen worden (donker groen). Het gaat om circa 103 bomen. Naast het behoud van deze bomen zijn er van de te verwijderen bomen nog 31 bomen mogelijk te verplanten naar een nieuwe locatie. De bomen die vervallen zullen worden gecompenseerd door de aanplant van nieuwe bomen in de openbare ruimte langs de nieuwe paden en tussen de gebouwen (lichtgroen). Tevens wordt de boomstructuur versterkt langs de ecologische zone, zoals benoemd in het Bomenbeleid Utrecht. Voor de huidige boomstructuur ligt momenteel het FO-IP ten grondslag dat in de aankomende vervolgfase nader uitgewerkt zal worden naar een VO inrichtingsplan waarin, een meer gedetailleerd bomenplan, onderdeel zal uitmaken.

In het FO IP worden bomen gezien als onderdeel van het Merwedebiotoop. Het Merwedebiotoop zet in op een gelaagde groenopbouw van grote bomen, kleinere bomen, heesters, struiken, bodembedekkers en een kruidlaag. Bij de inrichting maken we gebruik van principes uit de permacultuur, waarbij soorten die elkaar versterken of ondersteunen, naast elkaar staan. De bomen in Merwede krijgen zowel ondergronds als bovengronds veel ruimte. Door de principes van de Boommonitor te gebruiken, kunnen de bomen minimaal 60 jaar doorgroeien. De bestaande bomenstructuur wordt aangevuld met een gevarieerd bomenbestand, zowel in soorten, groottes als in leeftijd. De basis in de interne structuur van Merwede wordt gevormd door bomen van de 2e orde deze structuur wordt aangevuld met grote bomen op de wijk- en buurtpleinen (1^{e} grootte). Kleinere bomen (van de 3e grootte) en groot uitgroeiende solitaire struiken vullen dit palet aan. Bij de eerste en tweede grootte wordt gekozen voor bomen met een niet te dicht bladerdek. Ze bieden schaduw als het nodig is, maar laten ook toe dat in het voorjaar gefilterd zonlicht door het bladerdek op straat en de gevels valt.

Het sortiment wordt afgestemd op de ecologische ambitie van Merwede en zodanig gekozen zodat er het hele jaar verschillen te vinden zijn. Bewoners en bezoekers ervaren zo de seizoenen. Het planten van veel bomen vraagt om het optimaal afstemmen van ondergrondse en bovengrondse infrastructuur. De ondergrondse infrastructuur ligt daarom vooral buitenom met inprikkers de wijk in, waardoor bomen ongehinderd kunnen groeien.

5.12.2.2 Europalaan Noord

De Europalaan wordt heringericht. De vakgroep Stedelijke Omgeving van Stadsingenieurs heeft een Voorlopig Ontwerp (zie Bijlage 29) gemaakt voor wat betreft de inrichting van deze planlocatie. In het plangebied is op november 2019 door bomeninventarisatiebureau Terra Nostra een bomeninventarisatie uitgevoerd (zie Bijlage 29 van de toelichting).

Er zijn 260 bomen binnen de werkgrens van dit plandeel geïnventariseerd. De meeste bomen hebben een voldoende tot goede conditie, enkele bomen hebben een slechte conditie. De boomsoorten die voorkomen zijn vooral iep, esdoorn en linde. De stamdiameter van de bomen is variabel en tot 80 cm. Een aantal bomen (onder andere iep) zijn een aantal jaar terug aangeplant hebben een stamdiameter van circa 10 cm.

Met de herinrichting van de Europalaan Noord zullen circa 120 bomen moeten worden geveld. Hiervan zijn circa 102 bomen velvergunningsplichtig. Binnen de plangrens staan 56 bomen die beeldbepalend zijn door hun forse omvang. Ze hebben een goede conditie en toekomstverwachting. In het ontwerp worden ze aangeduid als 'boom bestaand met landschapswaarde'. Hiervan zullen ca 26 bomen gespaard kunnen worden.

In het verplantingsbeleid van BORG worden iepen niet verplant. Voor de kleine iepen in dit project is overleg geweest met BORG. Er is goedkeuring van de boomtechnisch adviseur van BORG verkregen om deze bomen te verplanten. Het gaat om circa 21 bomen, die zoveel als mogelijk een plaats binnen het project krijgen. Nader verplantingsonderzoek zal moeten uitwijzen of ze inderdaad ook verplantbaar zijn. In een volgende planfase zal aangegeven worden waar de iepen exact naartoe verplant zullen worden. De overige te verwijderen bomen zijn niet verplantbaar vanwege de soort, standplaats of omvang.

Er zullen totaal ongeveer 127 nieuwe bomen worden terug geplant. Hiermee wordt voldaan aan de bestuurlijke herplantplicht. Langs de rijbaan worden bomen van de 1e grootte gepland, de bestaande boomsoort is iep, deze wordt aangevuld met iepen die resistent zijn tegen iepziekte: Ulmus hollandica 'Groeneveld', Ulmus 'New Horizon', Ulmus 'Homestead' en Ulmus 'Cathedral'. De locatie van de nieuwe bomen is gecheckt met K&L. De bomen zullen op voldoende afstand van K&L worden geplaatst. Op een aantal plaatsen zullen leidingen moeten worden verlegd. Hiervoor is een verleggingsplan opgesteld door de K&L specialist. De groeiplaatsen zullen worden ingericht conform het HOR. Stadsbedrijven Stadsingenieurs.

Aan de noordzijde, grenzend aan het project Merwede, komen ongeveer 75 nieuwe bomen. In verband met de gevellijn en de beschikbare groeiplaatsbreedte is hier gekozen voor een 2e grootte boom. De te planten boomsoorten zijn divers, conform het bomenbeleidsplan, om zo een sterke boomstructuur te krijgen die niet direct uitvalt bij ziekte van een bepaalde boomsoort.

Het voorstel is een mix van de volgende boomsoorten: Acer platanoides 'Norwegian Sunset', Tilia cordata 'Corintihian' en Ulmus 'Frontier. De bermbreedte met grondverbetering, waar de 2e grootte bomen in komen te staan, is minimaal 2,50 meter breed conform de maatvoering zoals die eerder is toegepast in het project Westelijke Stadsboulevard. De afstand van het hart van de bomen tot de zijkant van de stadsverwarming is minimaal 2 meter. Langs de stadsverwarming wordt een wortelscherm toegepast. De bestaande gasleiding zal worden verlegd conform het verleggingsplan.

Groeiplaatsverbetering bij de nieuwe bomen zal plaatsvinden tot een diepte van minimaal 1 meter. Daarbij zal er in de groenbermen ter plaatse van de nieuwe bomen 'teelgrond geschikt voor bomen' conform de RAW Standaard worden toegepast.

Samenvattend zal er met het VO voor ongeveer 102 bomen een velvergunning moeten worden aangevraagd. Er zullen ongeveer 127 nieuwe bomen worden terug geplant.

5.12.3 Conclusie

Een groot aantal van de bestaande bomen kan waarschijnlijk behouden blijven, mits de kwaliteit voldoende is. De bomen die gekapt moeten worden voor de ontwikkeling van Merwede zullen gecompenseerd worden door nieuwe bomen in het plangebied en nieuwe bomen in het aangrenzende Merwedepark en of de Europalaan/Wilhelminalaan. Ook is er nog ruimte voor bomen op de binnenterreinen van de afzonderlijke bouwblokken echter maken deze geen onderdeel uit van de openbare ruimte (FOIP).

5.13 Water

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

In dit watertoetsproces participeren de volgende partijen:

Aanvrager:	Eigenaren collectief Merwede
Opsteller:	Gemeente Utrecht, Stadsbedrijven – Stadsingenieurs
	Okra Landschapsarchitecten BV
Adviseur:	Waterschap Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (beheerder oppervlaktewater)
	Gemeente Utrecht, Stadsbedrijven – Beheer openbare Ruimte en Gebouwen (beheerder riolering, oppervlaktewater)

In het algemeen is het beleid van het Rijk, de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en het waterschap HDSR gericht op een duurzaam en robuust waterbeheer. Bij ruimtelijke ontwikkelingen worden (indien doelmatig) de waterkwaliteitstrits 'gescheiden inzamelen-gescheiden afvoeren-gescheiden verwerken' en de waterkwantiteitstrits 'water vasthouden-bergen-vertraagd afvoeren' gehanteerd. Deze volgorde betekent dat oplossingen waarbij het regenwater vastgehouden en nuttig gebruikt kan worden de voorkeur hebben boven aparte bergingsvoorzieningen. En bergen heeft weer de voorkeur boven het direct afvoeren van buiten het plangebied zoals het Merwedekanaal.

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 HDSR: Waterschapsbeleid: Waterwet, Waterbeheerplan “Waterkoers 2016-2021”, Beleidsregels Keur 2019.

5.13.2 Plangebied

Het plangebied wordt aan de oostzijde begrenst door het Merwedekanaal, aan de zuidzijde door de Beneluxlaan, aan de westzijde door de Europalaan en aan de noordzijde door de Koningin Wilhelminalaan. Aan de zuidzijde van het plangebied blijft de bestaande bebouwing bestaan.



Ligging plangebied

Hieronder is ingegaan op de verschillende wateraspecten:

Waterwet

Watervergunning – onttrekking en lozing

bestemmingsplan "Chw bestemmingsplan, Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1" (vastgesteld)

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 – WKO onttrekking en lozing
Voor open (WKO) bodemenergiesystemen die permanent grondwater onttrekken is altijd een vergunning nodig in het kader van de Waterwet. De provincie verleent de watervergunning voor de onttrekking op basis van de Waterwet. Voor het verkrijgen van een vergunning worden de potentiële milieuhygiënische en hydraulische gevolgen van het open systeem onderzocht en waar mogelijk beperkt of voorkomen. Met het Wijzigingsbesluit bodemenergiesystemen worden er via instructieregels voorschriften aan de vergunning verbonden, die onder meer toezien op de retourtemperatuur en energiebalans. De vergunning vervult daarmee een belangrijke rol in de borging van de kwaliteit van bodem en grondwater.

Bij de aanleg en het onderhoud van bodemenergiesystemen komt afvalwater vrij. Er worden twee typen afvalwater onderscheiden:

- Afvalwater dat vrijkomt bij het boren van de gaten in de bodem voor de aanleg van bodemenergiesystemen;
- Afvalwater dat vrijkomt bij het ontwikkelen en beheer van open bodemenergiesystemen.

Voor het tijdelijk of permanent lozen van (afval)water dienen de voorwaarden hanteert te worden, zoals die hierboven beschreven staan onder het kopje watervergunning – onttrekking en lozing.

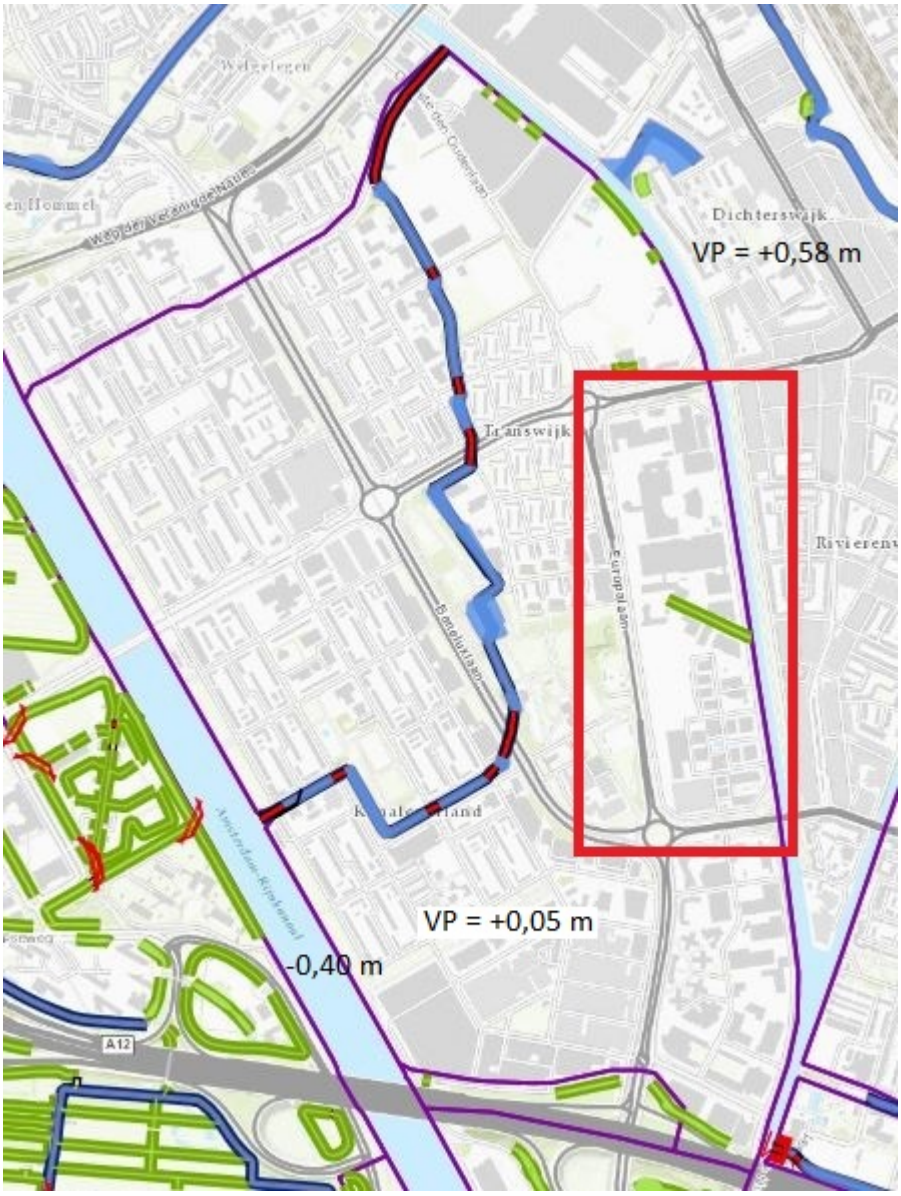
Watervergunning - Keur
Ten behoeve van het dempen en graven, aanleggen van vlonders en steigers en bouwen in en langs water is een Watervergunning van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden noodzakelijk. Alle wateraspecten (inclusief Keur-aspecten) worden in de watervergunning geregeld.

Rechtstreekse afvoer van hemelwater naar oppervlaktewater is vergunning- of meldingsplichtig in het kader van de Waterwet. Om vervuiling van afstromend hemelwater en verslechtering van de waterkwaliteit te voorkomen, is het niet toegestaan om uitlogende bouwmaterialen (zoals zink, lood en koper) zonder KOMO-keurmerk toe te passen voor dak, dakgoot en regenpijp indien het hemelwater vanaf deze oppervlakken direct afvoert naar het oppervlaktewater.

In het kader van het rioleringsplan dient als de plannen concreter worden, te worden aangegeven of al het regenwater in het plangebied geborgen kan worden of dat een overloop voorziening richting oppervlaktewater zal worden aangebracht waarvoor er voor dit project mogelijk een watervergunning aangevraagd dient te worden.

Waterhuishouding
Peilgebieden en oppervlaktewater
In de bestaande situatie ligt er binnen het plangebied oppervlaktewater. In het midden ligt een smalle doorlopende tertiaire watergang, als aftakking van het Merwedekanaal, die pal naast het plangebied ligt. Dit bestaande oppervlaktewater zal in de nieuwe situatie gedempt worden. Echter dient het wel 1:1 teruggebracht te worden in de nieuwe situatie. Hieraan wordt voldaan door een nieuwe watergang terug te brengen.

Het plangebied ligt het peilgebied Kanaleneiland (zie figuur hieronder). Dit peilgebied heeft een waterstand van +0,05 m NAP. Door dit peilgebied ligt globaal een primaire watergang van noordoost naar zuidwest. Aan de noordoostzijde wordt water vanuit het Merwedekanaal ingelaten. Dit peilgebied heeft het stadspeil van Utrecht +0,58 m NAP. Na de inlaat wordt water middels een duiker en een primaire watergang, naar de stadsvijvers gevoerd, die midden in park Transwijk liggen. Aan de zuidzijde van de stadsvijvers ligt een primaire watergang, die zorgt dat het water afgevoerd kan worden naar het Amsterdam Rijn Kanaal. Het ARK is een apart peilgebied met een waterstand van -0,40 m NAP.



Ligging peilgebieden en oppervlaktewater binnen peilgebied Kanaleneiland.

Vanwege het ontbreken van oppervlaktewater in het plangebied en de ambities ten aanzien van klimaat en duurzaamheid hoog liggen, wordt er een diagonale watergang door het plangebied aangelegd. Deze watergang zal een open verbinding krijgen met het Merwedekanaal. Ten westen van de Europalaan wordt er een stuw aangebracht, om het Merwedekanaalpeil van +0,58 m NAP naar +0,05 m NAP te brengen. Onder de Europalaan wordt een duiker aangelegd, die er voor zorgt dat het nieuwe oppervlaktewater wordt verbonden met de stadsvijvers in park Transwijk. De waterverbinding heeft naast waterhuishoudkundige ook een ecologische betekenis. De waterverbinding zorgt voor voldoende doorstroming, zodat de waterkwaliteit gegarandeerd blijft. Daarnaast draag deze bij aan het groen blauwe netwerk van de wijk Zuidwest.

Waterkeringen
In of nabij het plangebied bevindt zich geen fysieke waterkering.

Grondwater

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

De gemiddelde, langjarige stijghoogte van het 1e WVP zijn afgeleid uit de dichtstbijzijnde peilbuizen en vastgelegd in de 'Grondwatercontourkaart gemeente Utrecht' (09-10- 2012).

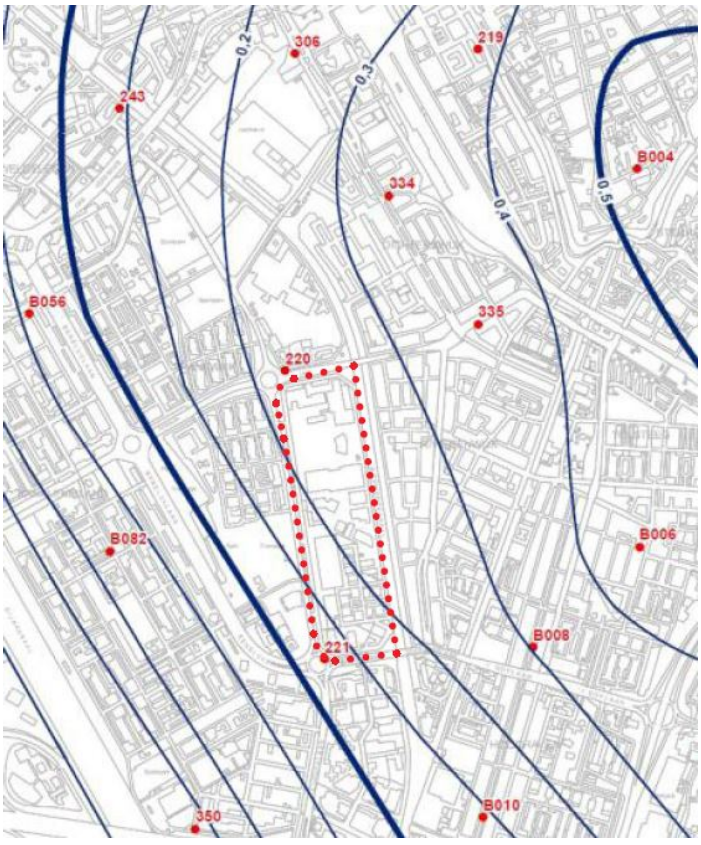
Freatisch pakket
De momentane, freatische grondwaterstand is afhankelijk van het neerslagverloop, de bodemopbouw en de aard en omvang van afwatering- en ontwateringsvoorzieningen. Slecht doorlatende lagen als klei en veen belemmeren de interactie met het 1WVP en kunnen een lokale schijngrondwaterstand 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 grondwaterstroming in het omvangrijke plangebied varieert sterk als gevolg van de lokale geohydrologische situatie en is ten noorden van het spoor noordoostelijk en ten zuiden van het spoor Utrecht-Gouda zuidwestelijk gericht.

Op basis van deze kaart (zie hieronder) wordt voor het plangebied, van noord naar zuid, de volgende gemiddelde seizoen variatie verwacht:

- droge periode, gemiddelde lage grondwaterstand (GLG) = NAP +0.15/+0.10/0.00 m;
- gemiddeld periode, gemiddelde grondwaterstand (GGG) = NAP +0.25/+0.20/+0.10 m;
- natte periode, gemiddelde hoge grondwaterstand (GHG) = NAP +0.45/+0.40/+0.30 m;

Drooglegging en ontwateringsdiepte
Een droge ondergrond is een belangrijke randvoorwaarde voor het faciliteren van een bestemming van een gebied. Voldoende drooglegging en ontwateringsdiepte in een plangebied is van groot belang om overstroming (inundatie) en grondwateroverlast te voorkomen, juist bij de toepassing van een kelder.

De drooglegging, het verschil tussen maaiveld en streefpeil, moet volgens de norm van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden minimaal 1,0 meter zijn. De ontwateringsdiepte, het hoogteverschil tussen maaiveld en de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG), moet volgens de norm van de gemeente Utrecht minimaal 0,7 meter bedragen. De gemiddelde ontwateringsdiepte in het plangebied is +2.00 meter (maaiveld) – +0.45 meter (GHG) = +1,55 meter. De gemiddelde ontwateringsdiepte in het plangebied Merwedekanaalzone deelgebied 5 fase 1 voldoet hieraan.



Isohypsenkaart GGG gemiddelde grondwaterstand (bron: gemeente Utrecht).

Riolering
In de bestaande situatie van deelgebied 5 wordt in het rioolstelsel hemelwater en vuilwater in één buis ingezameld. Dit afvalwater wordt door transportriolen onder vrij verval afgevoerd, deels naar het rioolgemaal aan de Beneluxlaan en deels naar het rioolgemaal Kanaalweg. Beide zijn hiervoor beschikbaar. De capaciteit van dit gemaal is voldoende om het rioolwater van huishoudens en bedrijven te verpompen en af te voeren richting de rioolwaterzuivering aan het Zandpad in

Overvecht.

In deelgebied 5 wordt bij hevige regenval het teveel aan hemelwater uit het gemengde riool tijdelijk opgevangen in een bergzinkbassin. Dit bergbezinkbassin is gelegen in het noordoosten van het plangebied en heeft een overstort naar het Merwedekanaal.

In de toekomst wordt in deelgebied 5 afvalwater en hemelwater via aparte leidingen ingezameld, waarbij er geen neerslag meer wordt afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinrichting.

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. Ondermeer worden voorschriften aan plaats, aanlegdiepte en diameter van leidingwerk ter plaatse van de grens van het erf in de omgevingsvergunning gesteld wanneer sprake is van aansluiting op openbare riolering en afvalwater.

Voor de afvoer of verwerking van huishoudelijk afvalwater, eventueel bedrijfsafvalwater, en hemelwater gelden de op de activiteit betrekking hebbende algemene lozingsregels van het Activiteitenbesluit Milieubeheer, het Besluit Lozen Afvalwater Huishoudens of het Besluit Lozen Buiten Inrichtingen.

Wateropgave
Bij ruimtelijke ontwikkelingen is de wateropgave en de benodigde watercompensatie afhankelijk van de aard en omvang van de toename aan verhard, afvoerend oppervlak en van de omgang met het hemelwater. Om de waterhuishouding op orde te houden en wateroverlast te voorkomen, zijn bij een verhardingstoename van meer dan 500 m^2 maatregelen vereist (administratieve ondergrens voor watercompensatie binnen de bebouwde kom).

De voorgenomen toekomstige ontwikkeling heeft een positief effect op de waterhuishouding, omdat verhard oppervlak drastisch afneemt en de hoeveelheid onverhard en wateroppervlakken toenemen. Op basis van de vlekkenkaart, is de onderstaande figuur opgesteld.

Onderdeel	Bestaande situatie in m^2	Nieuwe situatie in m^2	Afname / Toename verhard oppervlak
Dakoppervlak openbaar	89.477	14.369	+ 7147
Dakoppervlak particulier		82.255	
Verhard openbaar	170.045	65.911	- 51.005
Verhard particulier		53.129	
Onverhard openbaar	28.047	70.345	+ 42.298
Water openbaar	980	2540	+ 1560
Totaal	288.549	288.549	

Oppervlaktetabel ten aanzien van bestaande en nieuwe situatie plangebied

Klimaatbestendige inrichting op particulier terrein
De gemeente Utrecht en HDSR hebben hoge ambities als het gaat om klimaatbestendige inrichting. Vanwege deze ambitie wordt de eis gesteld dat op nieuwe bouwkavels het regenwater volledig geborgen dient te worden op eigen terrein. Het uitgangspunt is dat minimaal 90 % van de jaarlijkse neerslag wordt vastgehouden, gebruikt en geïnfiltreerd wordt in de bodem voordat we afwentelen op het oppervlaktewater. Hieraan wordt voldaan als 45 mm water ten opzichte van het aanwezige verharde oppervlak geborgen wordt, waarbij parkeerdekken en parkeergarages onder binnentuinen gezien worden als verhard oppervlak. De bergingsvoorzieningen moeten in circa 48 uur leeg kunnen lopen.

Daarnaast moeten de bouwblokken zo ingericht worden, dat een extreme regenbui van eens in de 100 jaar geen schade veroorzaakt aan de gebouwen door instromend regenwater. Hieraan wordt voldaan als een bui van 80 mm in één uur verwerkt kan worden en dat het regenwater weg kan stromen naar een calamiteitenberging of naar het oppervlaktewater zonder dat er schade optreedt in gebouwen.

De bergingsopgave dient door de projectontwikkelaar voorgelegd te worden aan de gemeente Utrecht en HDSR ter toetsing.

Het belangrijkste nuttig gebruik van neerslag in de Merwedekanaalzone is de vochtvoorziening van beplanting en bomen. Op de daken en in de binnentuinen moet zoveel regenwater worden vastgehouden dat dak- en binnentuinen ook in droge periodes over voldoende water kunnen beschikken. De inrichting van de nieuwbouwkavels zal veelal bestaan uit 60% dakoppervlak en 40% oppervlak binnentuin. De gemeente Utrecht stelt als eis dat van de nieuwbouwkavels, minimaal 50% van het dakoppervlak uitgevoerd moet worden als groen dak.

Groene daken leveren buiten de esthetische waarde en biodiversiteit een goede bijdrage voor de waterhuishouding, vanwege het grote waterbergend vermogen. Daarnaast gaat het hitte stress tegen, vanwege de verkoeling die ontstaat door verdamping van de vegetatie. Als groene daken gecombineerd worden met zonnepanelen, leveren de panelen meer op vanwege de koelte onder de panelen. Daarnaast zorgt een groen dak voor minder stookkosten in koude perioden, maar zorgt ook voor minder airco kosten in warme perioden.

Binnen het projectgebied betekent dat een waterberging op particulier terrein van (82.255 + 53.129) x 0,045 m = ongeveer 6092 m^3.

Hemelwater in openbare ruimte
Ook voor de openbare ruimte geldt dat er zoveel mogelijk regenwater vastgehouden en nuttig gebruikt moet worden voor het aanwezige groen door infiltratie in de bodem via bij voorkeur bovengrondse, en waar dat niet kan ondergrondse infiltratievoorzieningen voordat er afgewenteld wordt op het oppervlaktewater. Het streven is op jaarbasis om minimaal 90% van de neerslag te infiltreren en vast te houden in de bodem, bij voorkeur op de plek waar het valt. De benodigde bergingscapaciteit is sterk afhankelijk van de infiltratiecapaciteit van de bodem. Bij het ontbreken van infiltratiecapaciteit wordt er in het openbare gebied een berging gevraagd van 45 mm ten opzichte van het verharde oppervlak, zodat er slechts eenmaal per tien jaar regenwater afgewenteld hoeft te worden op de watergangen in de directe omgeving, zoals het Merwedekanaal. Binnen het projectgebied betekent dat een waterberging in de openbare ruimte van (14.369 + 65.911) x 0,045 m = ongeveer 3613 m^3.

Daarnaast worden er zoveel mogelijke interessante combinaties met groen en beleving, zoals wadi's en groen blauwe verbindingen gemaakt. Ook worden er maatregelen genomen om de water-ecologische en ruimtelijke kwaliteit te verbeteren, zoals het vergroenen van oevers.

Tegengaan wateroverlast bij extreme buien in openbaar gebied
Het gebied wordt zo ingericht, dat zelfs een zeer extreme regenbui, die eens in de 100 jaar voor kan komen, van 80 mm in één uur geborgen of afgevoerd kan worden zonder dat er schade optreedt in gebouwen en vitale infrastructuur, zoals nutsvoorzieningen, door instromend regenwater en er ook geen gezond- en veiligheidsrisico's kunnen optreden, zoals bijvoorbeeld door opdrijvende putdeksels. Straten en publieke ruimtes moeten binnen 3 uur na de bui weer toegankelijk zijn.

Waterkwaliteit
Het hemelwater van dakoppervlak en erfverharding kan direct worden afgevoerd naar de infiltratievoorziening. Op deze manier wordt het hemelwater op een natuurlijke wijze gezuiverd. Om vervuiling van afstromend hemelwater en verslechtering van de waterkwaliteit te voorkomen, dienen geen uitlogende bouwmaterialen (zoals zink, lood en koper) te worden toegepast voor dak, dakgoot en regenpijp.

Klimaatadaptatie
Het klimaat verandert: hogere temperaturen, een sneller stijgende zeespiegel, nattere winters, heftigere buien en kans op drogere zomers. Daar moeten we in de toekomst in Nederland rekening mee houden. De verwachting van het KNMI is dat het klimaat in Nederland in 2050 ongeveer overeen zal komen met het huidige klimaat in Zuid-Frankrijk. Maar ook nu is 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 in 2014 vastgelegd in de Deltabeslissing voor Nederland. In het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie zijn voorstellen opgenomen om de ruimtelijke inrichting van Nederland klimaatbestendig en water-robuust te maken. Alle overheden en marktpartijen zijn daar samen verantwoordelijk voor. Het Deltaplan 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 werkt samen met 14 gemeenten, provincie Utrecht, HDSR en Veiligheidsregio Utrecht in het Netwerk Water & Klimaat aan deze opgaven.

Het klimaat robuust maken van Utrecht gaat over de thema's wateroverlast, hittestress en droogte, waarvoor verschillende basisprincipes worden gehanteerd.

In de voorgaande paragrafen is aangegeven hoe we omgaan met een teveel of een tekort aan water. Voor het voorkomen van hittestress is het streven dat de gevoelstemperatuur op een hete zomerdag in de stad niet meer dan 5 graden Celsius hoger is ten opzichte van het buitengebied (referentie KNMI De Bilt).

Om hiervoor te zorgen worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Iedereen heeft binnen 200 m loopafstand van zijn woning in de openbare ruimte een koele plek van minimaal 200 m^2 beschikbaar. Een koele plek is een plek met schaduw van bomen, gebouwen of doeken die ingericht is als verblijfsplek is met bij voorkeur veel groen i.v.m. verdamping. Daarnaast is de plek openbaar toegankelijk en is voorzien van een zitgelegenheid in de schaduw.
- In de openbare ruimte, waar mensen verblijven en zich verplaatsen, is er tenminste 50% schaduw op het heetste moment van de dag (referentie: hoogste zonnestand op 21 juni). Voor de hoeveelheid groen wordt er naar gestreefd om minimaal 30 bomen per ha te planten en om maximaal 60% verharding toe te passen.

5.13.3 Verslaglegging van gevoerd overleg gemeente - waterbeheerder

HDSR verzoekt om de nieuwe dwarsverbinding als “water” (WA) te bestemmen op de verbeelding. Deze watergang krijgt namelijk een primaire status. Om de watergang een primaire status te kunnen geven gelden de volgende uitgangspunten:

- Deze nieuwe diagonale watergang moet, via een duiker onder de Europalaan, en middels een nieuwe watergang verbonden worden met het primaire systeem in Kanaleneiland. Dit gebied valt echter buiten het geldende bestemmingsplangebied. Wij vragen u om aan te geven hoe een en ander wordt geborgd.
- Uit oogpunt van varend onderhoud is het van belang dat de watergang tussen de Europalaan en het primaire watersysteem in Kanaleneiland minimaal 5 meter breed wordt (op waterlijn), een diepte krijgt van minimaal 1,10 meter, en voorzien wordt van een aantal inlaatplaatsen voor een maaiboot.

HDSR vraagt om in het vervolgproces het waterschap actief te blijven betrekken en wil graag meedenken over de concrete invulling van de ambities en inrichtingsvraagstukken, waaronder ook de nieuwe diagonale watergang en infiltratievoorzieningen. Zie de Nota vooroverleg (Bijlage 32) voor de gemeentelijke reactie op de vooroverlegreactie van de HDSR op het concept van het ontwerpbestemmingsplan.

5.14 Archeologie

5.14.1 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 te worden betaald door de initiatiefnemer van de geplande bodemingrepen. Ten slotte richt het Verdrag van Malta zich tevens op een toename van kennis, herkenbaarheid en beleefbaarheid van het archeologische erfgoed.

Op 1 juli 2016 is de Erfgoedwet ingegaan. Deze wet heeft betrekking op archeologie op het land en onder water. Samen met de toekomstige Omgevingswet maakt de Erfgoedwet een integrale bescherming van ons cultureel erfgoed mogelijk. Op grond van Hoofdstuk 9 Overgangsrecht blijft artikel 38a van de Monumentenwet 1988 van toepassing tot inwerkingtreding van de Omgevingswet. Artikel 38a schrijft voor dat in een bestemmingsplan rekening moet worden gehouden met in de grond te aanwezige dan wel te verwachten archeologische resten.

5.14.1.1 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.

5.14.1.2 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.

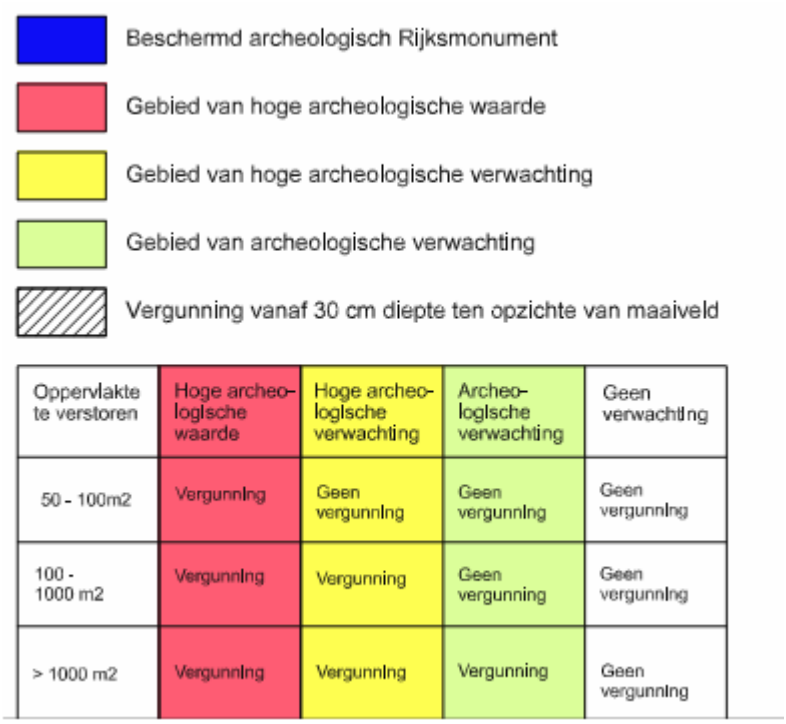
Beschermde archeologische Rijksmonumenten worden op grond van de Erfgoedwet beschermd. Op grond van Hoofdstuk 9 Overgangsrecht blijven paragraaf 2 en 3 van hoofdstuk II van de Monumentenwet 1988 van toepassing tot inwerkingtreding van de Omgevingswet. Hierin staat dat aantasting van de beschermde archeologische 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 m2 en dieper dan 50 cm onder het huidige maaiveld. Gebieden van hoge archeologische verwachting (geel) zijn zones waar op grond van eerder uitgevoerd archeologisch onderzoek dan wel op basis van historisch geografisch onderzoek archeologische waarden te verwachten zijn (er wordt een middelhoge tot hoge dichtheid aan archeologische vondsten of sporen verwacht). Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 100 m2 en dieper dan 50 cm onder het huidige maaiveld. Bij gebieden met een archeologische verwachting (groen) zijn de verwachtingen lager (er wordt een middelhoge dichtheid aan archeologische vondsten of sporen verwacht). Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 1.000 m2 en dieper dan 50 cm onder het huidige maaiveld. Daarnaast zijn op de kaart witte gebieden aangewezen. Voor deze zones geldt geen verwachting en geen vergunningstelsel.

5.14.2 Plansituatie

Het plangebied bevindt zich op de gemeentelijke archeologische waardenkaart in een gebied van archeologische verwachting (groen) en een gebied van hoge archeologische waarde (rood) (zie afbeelding). In gebieden waar een archeologische verwachting (groen) geldt, dient op grond van de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg van de gemeente Utrecht bij grondroerende werkzaamheden groter dan 1.000 m^2 en dieper dan 50 cm onder maaiveld een vergunning aangevraagd te worden. In gebieden waar een hoge archeologische waarde (rood) geldt, dient op grond van de Verordening Archeologische Monumentenzorg van de gemeente Utrecht bij grondroerende werkzaamheden groter dan 50 m^2 en dieper dan 50 cm onder maaiveld een vergunning aangevraagd te worden. Aan de archeologievergunning kunnen voorwaarden verbonden worden, bijvoorbeeld dat er een archeologisch onderzoek moet worden uitgevoerd of dat er maatregelen moeten worden genomen om archeologisch waardevolle resten in de bodem te ontzien. De archeologische verwachting (groen) is gebaseerd op de ligging van dit gebied op een oude stroomgordel van de Rijn, waarop bewoningssporen vanaf de prehistorie kunnen worden aangetroffen. De hoge archeologische waarde (rood) betreft de verwachting op de Romeinse Limesweg, die bij eerdere onderzoeken in het plangebied ook is aangetoond.


MERWEDEKANAAL



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

5.14.2.1 Globale ligging plangebied in uitsnede Archeologische waardenkaart

In het plangebied is een archeologisch bureauonderzoek en verkennend archeologisch booronderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek blijkt dat het noordelijke deel van het plangebied bestaat uit oever- op beddingafzettingen op stroomruggronden, die behoren tot het Oude Rijnstelsel en wordt doorkruist door een restgeul. Het zuidelijke deel van het plangebied bevindt zich op een zijtak van de Houtense stroomgordel, een fossiele rivierloop die onderdeel is van het Kromme Rijnstelsel waarop bewoningssporen vanaf de late bronstijd en mogelijk vanaf het Neolithicum kunnen voorkomen. Aanwijzingen voor een restgeul van deze rivierloop zijn in het zuiden van het plangebied aangetroffen. In de restgeul kunnen resten van beschoeiingen, boten, visfuiken en andere water gerelateerde archeologische resten worden verwacht. Het zichtbaar maken van de Limesweg / loop van de Oude Rijn is een mooie ruimtelijke en cultuurhistorische kans.

In het plangebied Europalaan 22-24 (zie afbeelding) is een archeologisch proefsleuvenonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek heeft aangetoond dat deze locatie op de noordrand van de smalle Hoograven stroomgordel ligt. De natuurlijke ondergrond bestaat hier uit Oeverafzettingen, met in de top een zwak ontwikkelde vegetatiehorizon. Dit niveau vormde een voormalig loopniveau vanaf de Late Bronstijd tot in de Romeinse tijd en helt af in noordelijke richting waar zich een komgebied bevond. Sporen van menselijke activiteit zijn niet aangetroffen in deze vegetatiehorizon. Na de romeinse tijd is deze stroomgordel afgedekt geraakt met een pakket komklei. Op de locatie zijn geen aanwijzingen aangetroffen voor de restgeul die op basis van het verkennend booronderzoek kon worden verwacht.



Ligging Plangebied Europalaan 22-24

Door belemmeringen in het plangebied (bestaande bebouwing, obstakels in de ondergrond (kabels & leidingen, puin, bestaande bebouwing, etc.)) kon een groot deel van het plangebied niet afdoende door middel van boringen worden onderzocht. Dit betekent dat de archeologische verwachting zoals weergegeven op de Archeologische Waardenkaart voor een groot deel van het plangebied gehandhaafd blijft (zie afbeeldingen; archeologische verwachting (groen) en hoge archeologische waarde (rood)).

Voor enkele zones binnen het plangebied geldt dat op basis van het archeologisch bureauonderzoek en verkennend booronderzoek de archeologische verwachting naar beneden is bijgesteld naar 'geen archeologische verwachting (vrijgegeven)' (zie hieronder). Ook de zones die aantoonbaar tot op grote diepte zijn verstoord hebben geen archeologische verwachting meer (op de afbeelding aangegeven als 'geen archeologische verwachting (recent verstoord diepe kelders'). De locatie plangebied 22-24 is eveneens vrijgegeven. Voor deze zones geldt dat er geen archeologische verplichtingen meer van toepassing is.





5.14.2.2 Plangebied met huidige archeologische verwachtingen

De archeologische verwachting (groen) is gebaseerd op de ligging van dit gebied op een oude stroomgordel van de Rijn, waarop bewoningssporen vanaf de prehistorie kunnen worden aangetroffen. De hoge archeologische waarde (rood) betreft de verwachting op de Romeinse Limesweg, die bij eerdere onderzoeken in het plangebied van deelgebied 5 ook is aangetoond.

5.14.2.3 Toelichting Europalaan

In het plangebied Europalaan Noord zijn nog geen archeologische onderzoeken uitgevoerd. Voor het gehele plangebied geldt dat er een vergunningsplicht met voorwaarden van toepassing is bij bodemingrepen dieper dan 50 cm en groter dan respectievelijk 50 m2 (rood) en 1000 m2. Het booronderzoek in het aangrenzende plangebied Deelgebied 5 heeft aangetoond dat in het midden van het plangebied mogelijk een (rest) geul van de Oude Rijn in de ondergrond aanwezig is. Ook de restgeul van de Houtense stroomgordel die in het zuidelijk deel van deelgebied 5 is aangetroffen is naar verwachting ook aanwezig in het plangebied Europalaan Noord. In de restgeul kunnen resten van beschoeiingen, boten, visfuiken en andere water gerelateerde archeologische resten worden verwacht. Het zichtbaar maken van de Limesweg / loop van de Oude Rijn is een mooie ruimtelijke en cultuurhistorische kans.

5.14.3 Conclusie

Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Delen van het bestemmingsplan die van waarde zijn, zijn voorzien van een beschermende regeling.

5.15 Cultuurhistorie

5.15.1 Kader

In en om het plangebied zijn er een aantal elementen die vanuit cultuurhistorie van belang zijn om rekening mee te houden in de planontwikkeling. In de volgende paragraaf wordt inzicht gegeven welke cultuurhistorische elementen relevant zijn voor dit bestemmingsplan.

5.15.2 Plansituatie

5.15.2.1 Het Merwedekanaal

Het Merwedekanaal is in de 19e eeuw gegraven. Naast het kanaal is de Kanaaldijk en de karakteristieke Vleutense wetering aangelegd. Het Merwedekanaal heeft nooit de (verwachte) betekenis gekregen voor de internationale scheepvaart. Het gehele gebied langs het kanaal bleef daarom lange tijd in trek als hoveniersgebied en de bedrijven die zich wel langs het kanaal vestigden hadden veelal een lokale betekenis, zoals onder meer het Jongeriuscomplex. In 1924 werd aan de oostzijde van het kanaal, ter hoogte van het Jongeriuscomplex, de huidige Veilinghaven gegraven en het veilinggebouw gebouwd voor de groente- en fruitveiling. De OPG is sinds 1960 actief op het terrein aan de Europalaan 2. De OPG heeft sinds 1960 het gebied vergroot, en verder bebouwd.

5.15.2.2 Verkaveling

Middeleeuwse strokenverkaveling met langgerekte kavels en sloten. Met de aanleg van het Merwedekanaal schuin aangesneden. Sommige oudere bebouwing volgt deze kavelrichting.

5.15.2.3 Parallelvaart

De parallelvaart - genaamd de Vleutense Wetering – is aangelegd bij het graven van het Merwedekanaal. De nog aanwezige delen van deze vaart zijn onderdeel van het historische profiel van de Kanaalweg (voorheen de Kanaaldijk).

5.15.2.4 Perceel Kanaalweg 29

Perceel met Middeleeuwse strokenverkaveling. Het water is een restant van de Rijnsloot, onderdeel van de Middeleeuwse verkaveling.

5.15.2.5 Bij Kanaalweg 29-30 damsluis en restant Rijnsloot

Voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie gemaakte damsluis in de Kanaaldijk (Kanaalweg). Het water is een restant van de Rijnsloot, onderdeel van de Middeleeuwse verkaveling.

5.15.2.6 Kanaalweg 30 - voormalige drukkerij Roto Smeets

Voorgebouw (kantoordeel) met bijzondere architectuur (Bar architecten, 1993) Karakteristieke gevel met houten kolommen van zes meter hoog. Dit gebouw kan helaas niet ingepast worden in het nieuwe stedenbouwkundige plan.

5.15.2.7 Kanaalweg 23,24,25,26 aardewerkfabriek Mobach Rijksmonument

De oudste nog aanwezige bedrijvigheid aan het kanaal. Fabriekscomplex uit 1913 met zeldzame moffeloven. Bijzondere gevelarchitectuur en industriële hallen. Twee voormalige arbeiderswoningen in eenvoudige baksteenarchitectuur op het erf. Situering op perceel met deels nog middeleeuwse kavelrichting.

5.15.2.8 Kanaalweg 20 en 21

Dubbel woonhuis (1932) in karakteristieke jaren dertig stijl. Bakstenen gevels, serre en pannen kap. Situering op perceel met deels nog middeleeuwse kavelrichting.

5.15.2.9 Europalaan 2b voormalig OPG-terrein

Bedrijvencomplex van de Onderlinge Pharmaceutische Groothandel (1961). Naoorlogs beeldbepalend complex met bijzondere architectuur en bouwconstructies. Bestaat uit een hoofkantoor, bulkhallen, een fabricagegebouw (nu: de alchemist) en een groot depot (1985). Architectuur van het hoofdkantoor en het fabricagegebouw heeft als kenmerk onder andere bijzonder materiaalgebruik. De hallen hebben als bijzondere constructie shedschaaldaken. Het depot heeft een uitgesproken betonconstructie met in de gevel metselwerkinvulling.



Bestaande gebouwen OPG terrein
Europalaan 2b/ Kon. Wilhelminalaan 2 – voormalige Sociale Werkplaats; Hal met bijzondere dakconstructie (1964). In de gevel een glaskunstwerk van Lex Metz.

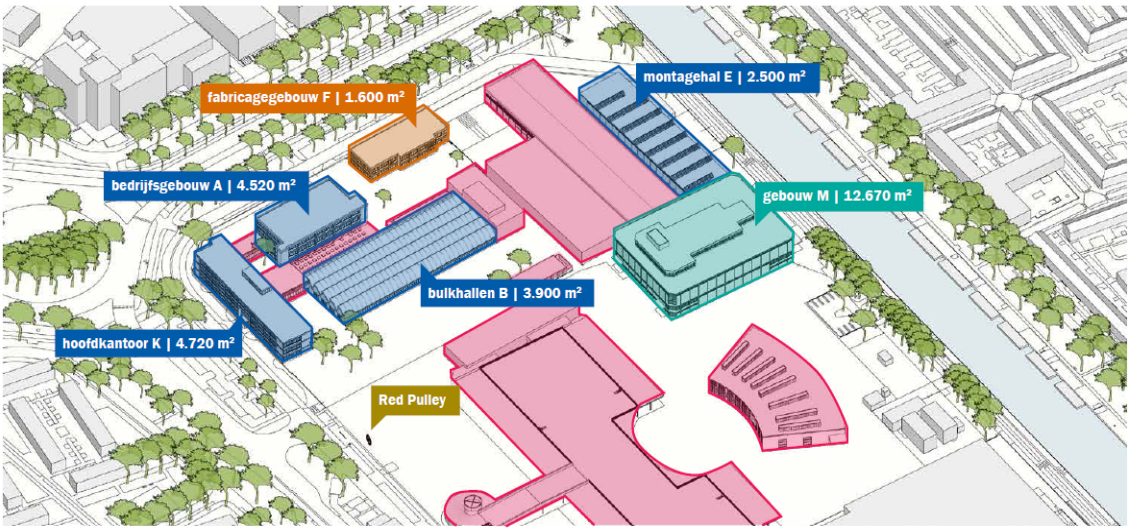
5.15.2.9.1 Onderzoek OPG terrein

De Gemeente Utrecht heeft onderzocht:

1. In hoeverre de bestaande gebouwen op het OPG kunnen worden ingepast;
2. In hoeverre de bestaande functies op het OPG terrein kunnen worden ingepast;
3. In hoeverre de bestaande huurders op het OPGterrein kunnen worden ingepast;
4. In hoeverre tijdelijke huurcontracten kunnen worden verlengd na 31-12-2019;
5. Mogelijkheden voor verkoop OPG.

De uitkomst voor onderdelen 1 en 2 zijn gebruikt als input voor de uitwerking van de omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 en het Stedenbouwkundig Plan Merwede (zie Bijlage 10).

Behoud en renovatie	4 gebouwen	15.640 m² BVO
Behoud en transformatie	1 gebouw	12.670 m² BVO
Sloop met uitzondering van het constructief geraamte	1 gebouw	1.600 m² BVO
Sloop	13 gebouwen	23.000 m² BVO
Behoud / verplaatsen	1 kunstwerk	



principe tekening behoud en sloop
beeld: Mei

5.15.2.10 Europalaan Noord

De cultuurhistorische waarden van de Europalaan Noord waar in de planvorming rekening mee is gehouden, staan in Bijlage 30.

5.15.3 Conclusie

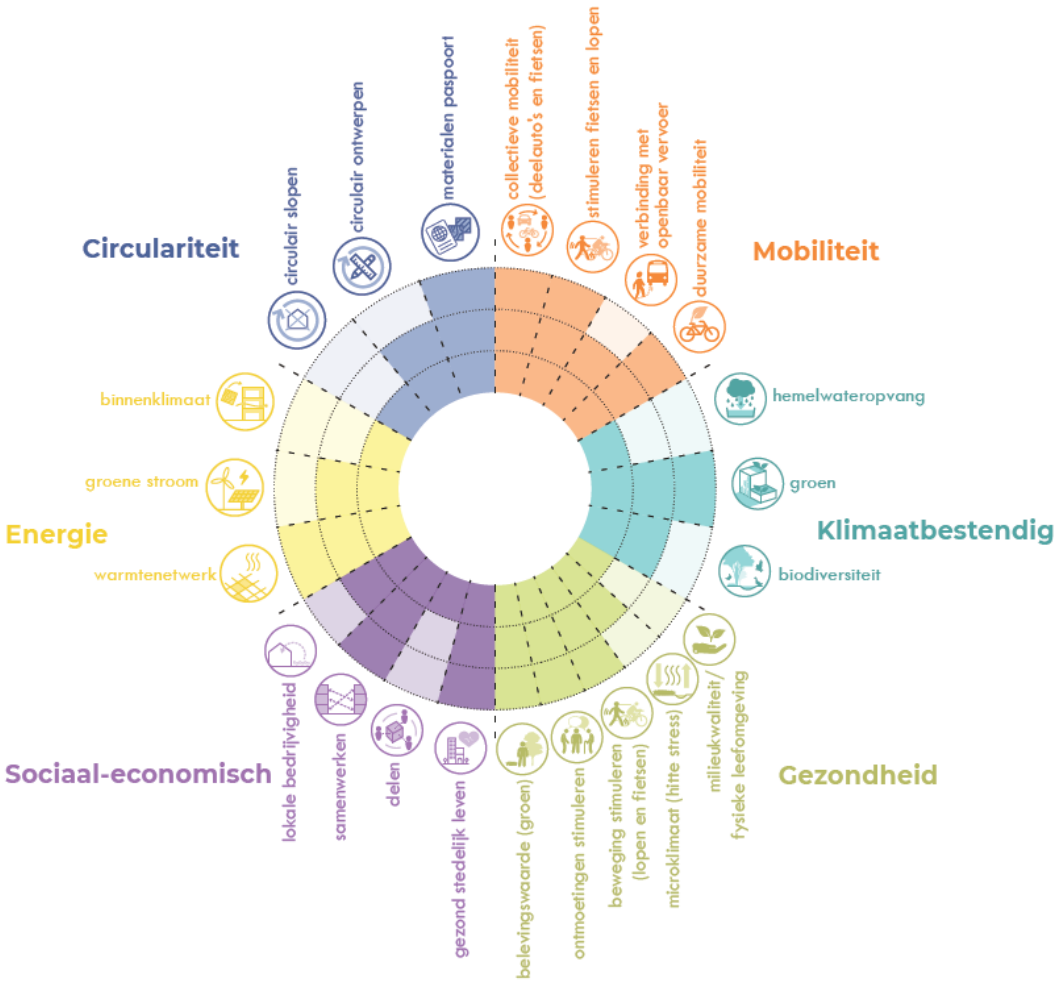
Met uitzondering van Kanaalweg 30 is de bebouwing van cultuurhistorische waarde in dit bestemmingsplan positief bestemd en voorzien van een specifieke aanduiding die sloop in beginsel verhinderd. Het pand van Mobach aan de Kanaalweg 24 is ook op Rijksniveau beschermd. In de uitwerking van het SP Merwede is rekening gehouden met cultuurhistorische kavelstructuren.

5.16 Gezondheid en kwaliteit van de leefomgeving

Merwede moet een voorbeeld worden van duurzame en gezonde verstedelijking in Utrecht. Al het moois bieden van hoogstedelijk leven, en tegelijk de nadelen minimaliseren. Wonen dicht bij het centrum, maar wel in een groene, natuurlijke, ontspannende omgeving. Alles kunnen fietsen, maar wel beschikking hebben over een auto als je die nodig hebt. Goed en betaalbaar wonen in een levendige stadswijk voor iedereen, waar men elkaar nog kent. Merwede legt de lat hoog bij de verschillende ambities, maar weet ook dat er soms keuzes gemaakt moeten worden in deze hoogstedelijke wijk, en niet elke ambitie maximaal gehaald kan worden. Dit plan is dan ook het resultaat van een integrale en meervoudige afweging tussen de verschillende duurzame, ruimtelijke, sociale en programmatische ambities die er zijn.

De missie van het thema gezondheid is te vatten in de thema's:

- Gezondheidsbescherming; lucht geluid (minder uitstoot en geluid van auto's).
- Gezondheidsbevordering; gebruik van fiets en lopen etc.
- Prettig voelen.



Merwede is een binnenstedelijke leefomgeving met een stedelijke mix van wonen, werken en voorzieningen. De wijk biedt de bewoners en gebruikers een plek waar de druk op welzijn en gezondheid door milieufactoren zo laag mogelijk is. Het is een groene, gezonde en veilige wijk, die uitnodigt tot lichamelijk bewegen. Een leefomgeving met voldoende zonlicht en beschutting, schone lucht en niet te veel geluidshinder. Het is een aangename en aantrekkelijke plek om te wonen, werken en verblijven.

In het Stedenbouwkundig Plan is rekening gehouden met voldoende zonlicht in de openbare ruimte en daglichttoetreding in de gebouwen, en het beperken van wateroverlast, hittestress en windhinder. Het gebied voldoet uiteraard aan de wettelijke normen voor geluidshinder en luchtkwaliteit, maar wij kijken verder dan normen: hoe aangenaam kunnen we Merwede maken? Vanaf de grotere stedenbouwkundige opzet met de configuratie van gebouwen tot aan de detaillering en het materiaalgebruik voor gebouw en openbare ruimte, wordt gestreefd naar optimaal comfort en prettige ervaringen.

Een goede balans
De dichtheid en ambities vragen om het maken van keuzes en het vinden van een juiste balans. Met het stedenbouwkundig plan en de onderliggende principes proberen we zo veel mogelijk ambities te realiseren voor zowel de woningen als de openbare ruimte. Het plan gaat uit van een groot aantal woningen die we, door de combinatie van hoge, lage, diepe en minder diepe geschakelde panden, zo goed mogelijk proberen te krijgen. Ook hier is het zoeken naar een goed evenwicht, want een deel van de woningen zal een enkelzijdige oriëntatie krijgen. Dit is inherent aan de mobiliteitskeuze en sterke verdichting. De kwaliteit van deze woningen zit dan bijvoorbeeld in de nabijheid van voorzieningen, een collectieve daktuin, een groen binnenterrein of een grandioos uitzicht.

In de openbare ruimte en in de binnentuinen wordt ingezet op zichtbaar en beleefbaar groen. Voldoende groen, gevarieerd en goed geplaatst, zowel grotere bomen als lagere begroeiing, draagt bij aan een prettig leefmilieu. Het tempert zon en wind, biedt beschutting en markeert fijne plekken in de openbare ruimte. Het is leefgebied voor vogels en insecten en brengt de natuur tot diep in het hoogstedelijk gebied. Overal in het gebied zijn deze groene plekken zichtbaar en bereikbaar, om in rust van te genieten of juist om elkaar te treffen.

Gezondheidsbecherming
Behalve dat groen in Merwede een rol speelt bij klimaatadaptatie en bijdraagt aan de groene netwerken en biodiversiteit in de stad, draagt het ook bij aan de gezondheid van mensen in het gebied. Er bestaat een duidelijke relatie tussen groen en gezondheid:

- rechtstreeks door een positief effect op de fysieke leefomgeving oftewel milieukwaliteit, waaronder geluiddemping, minder fijnstof, minder hittestress en betere waterhuishouding.
- indirect doordat groen gezond gedrag bevordert, niet alleen fysiek (lopen en fietsen, sporten en spelen), maar ook sociaal (ontmoeten).
- een hogere beleving van de omgeving, wat bijdraagt aan het welbevinden en geluk van bewoners. Het geeft ruimte voor ontspanning, ontplooiing, gevoel van sociale cohesie en van veiligheid.

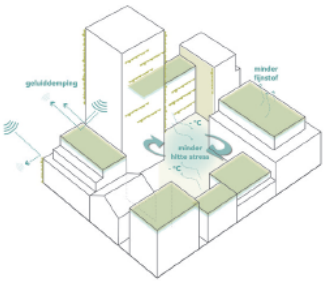
Onderzoek in binnen- en buitenland laat steeds weer zien dat bewoners van stenige wijken een slechtere gezondheid en lagere levensverwachting hebben dan bewoners van groene wijken. Vandaar dat groen in de wijk ook wel 'vitamine G' wordt genoemd. Kinderen, ouderen en mensen uit lagere sociaaleconomische klassen hebben het meeste baat bij groen in de wijk.

Gezondheidsbevordering
Gezondheid gaat echter niet alleen maar over groen. Het begint met de juiste gezondsheidbeschermende maatregelen. In het Stedenbouwkundig Plan Merwede is dan ook optimaal rekening gehouden met geluidhinder, windhinder, fijnstof, veiligheid en bezonning. Ook bij de nadere uitwerking van de plannen zullen deze factoren hoog op de agenda staan.

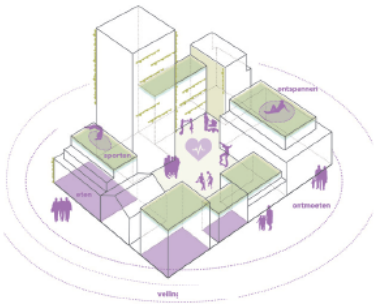
Het fysiek welbevinden wordt positief beïnvloed door onder meer bewegen, sporten en ontspannen maar ook door passende zorg en goede voeding. Zo komen er sport- en zorgvoorzieningen, loop- en fietsroutes en een doelgerichte invulling van openbaar gebied en plinten. Daarnaast wordt het aantrekkelijk gemaakt om buiten te bewegen door de groene, natuurrijke afwisselende omgeving. Kinderen kunnen op ontdekkingstocht in de natuurplekken in de parken en in de ecologische verbindingszone.

Het mentaal welbevinden wordt een belangrijk onderwerp voor het Merwede lab. In dit lab worden inzichten ontwikkeld met experts en professionals uit de stad, de praktijk, het beleid en de wetenschap. In het Merwede lab worden in ieder geval de volgende zaken onderzocht en geborgd:

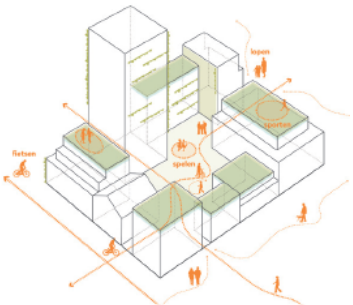
- aandacht voor scholing, persoonlijke ontwikkeling en welbevinden in de programmering.
- ontwerpen op mogelijkheden tot ontmoetingen van allerlei soort, omvang en vrijblijvendheid, ruimte voor levendigheid en voor delen maar ook ruimte voor rust en terugtrekken (stilteplekken).
- codesign met belanghebbenden van publieke en collectieve ruimten op aspecten die van belang zijn voor het mentale welbevinden, zoals veiligheid, identiteit, natuur, speelplekken en ontmoetingsplekken. Onderdeel hiervan is het onontworpen en oningevuld laten van delen van het plan, zodat de gemeenschap die zelf vorm kan geven.
- eigenaarschap in het gebied organiseren middels een blijvende gebiedsorganisatie, een 'gebiedsportier' of een 'burgemeester' van Merwede.
- aanhaken bij stadsbrede kennisontwikkeling en eventueel monitoring van de gezondheid middels de bekende Leefbaarheidsmonitor.



Milieukwaliteit



Welbevinden en geluk



Bevorderen gezond gedrag

Prettig voelen
Merwede is ontworpen met een focus op lopen en fietsen, ondersteund door hoogwaardig openbaar vervoer op loopafstand en een innovatieve mobiliteitsstrategie met inzet van deelauto's op grote schaal en parkeren op afstand. In de wijk geldt een ambitieuze norm van 0,3 parkeerplek per woning (inclusief deelauto's en parkeren door bezoekers). Auto's mogen niet de wijk in rijden, maar rijden direct een parkeergarage in, waar een bescheiden aantal plekken is. Het aantal verkeersbewegingen zal hierdoor meer dan gehalveerd worden ten opzichte van een reguliere wijk. In paragraaf 4.2 wordt uitgebreid ingegaan op het mobiliteitsconcept.

Bewegen door lopen en fietsen komt niet alleen de gezondheid van bewoners ten goede, maar draagt ook bij aan vermindering van het autogebruik en daarmee aan de leefbaarheid van het gebied en de bereikbaarheid van de stad. Dat betekent meer ruimte, meer veiligheid, minder geluid en minder uitstoot. Voor het slagen van de ontwikkeling van Merwede is dat cruciaal.

Het energiegebruik van huishoudens in een standaard nieuwbouwwoning, vergelijkbaar met die in Leidsche Rijn, wordt gemiddeld voor twee derde bepaald door het gebouwgebonden en huishoudelijk gebruik en voor een derde door mobiliteit, met name autokilometers. Het inzetten op elektrische (deel)auto's draagt bij aan een (circulaire) deeleconomie, maar ook aan de reductie van de CO2-emissies door gemotoriseerd vervoer. Gebaseerd op de verkeersmodellen die gebruikt zijn voor de mobiliteitsstrategie van Merwede, zijn de CO2-emissies per huishouden berekend en vergeleken met die van andere wijken met dichtheden die in Utrecht gebruikelijk zijn. In Merwede liggen de emissies door autokilometers twee derde onder dat gemiddelde. Dat komt door de focus op lopen en fietsen in het stedenbouwkundig ontwerp.

Deze maatregelen zijn noodzakelijk om te zorgen voor een gedragsverandering van de toekomstige bewoner van Merwede.

Een groene inrichting
De groene en autovrije openbare ruimte biedt volop ruimte voor spelen, sporten en ontmoeten. Het spelen wordt voor een belangrijk deel op een informele manier geïntegreerd in de openbare pleinen, parken en straten. Ook de binnenterreinen dragen bij aan ruimte voor spelen. Bijna alle grotere binnenterreinen bieden ruimte voor spelen en een groot deel daarvan is openbaar toegankelijk. In Merwede komen ook 'formele speelplekken' waarbij geldt dat we deze zo groen mogelijk inrichten en ruimte bieden voor initiatieven van de toekomstige bewoners. Om het Merwedepark en de pleinen geschikt te maken voor de jongsten en open te houden voor ontmoeting en groen worden de plekken voor oudere kinderen niet enkel in de wijk, maar ook in Park Transwijk gerealiseerd waar meer ruimte is voor grote speelplekken op afstand van woningen.

Gezondheid gaat echter niet alleen maar over groen. Het begint met de juiste gezondheidsbeschermende maatregelen. In dit bestemmingsplan is dan ook optimaal rekening gehouden met geluidhinder, windhinder, fijnstof, veiligheid en voor zo veel mogelijk met bezonning. Ook bij de nadere uitwerking van de plannen zullen deze factoren hoog op de agenda staan.

Het fysieke welbevinden wordt positief beïnvloed door onder meer bewegen, sporten, ontspannen maar ook door passende zorg en goede voeding. Zo komen er sport- en zorgvoorzieningen, loop- en fietsroutes en een doelgerichte invulling van openbaar gebied en plinten.

Sociaal economische structuur
Merwede staat voor gezond stedelijk leven, en sociale en economische factoren spelen hierbij een grote rol. De transitie naar een duurzame en circulaire samenleving kan alleen plaatsvinden als iedereen meedoet. De gebouwde omgeving kan hier handvatten voor bieden in de programmering van soorten detailhandel, horeca en bedrijvigheid die bijvoorbeeld nieuwe circulaire oplossingen bieden en toepassen, maar ook door aantrekkelijke placemaking en programmering van de openbare ruimte, waar een stimulans van uitgaat voor een duurzamere levensstijl.

Daarnaast kunnen collectieve voorzieningen en ruimten en slimme ontwerpen die ontmoetingen faciliteren, de sociale structuren in de wijk ondersteunen. Want uiteindelijk zijn het de mensen die Merwede maken. Hun trots op en zorg voor de wijk zullen de wijk tot een succesvolle leefomgeving maken.

Goede mogelijkheden tot ontwikkeling, leren, werken en je eigen leven vormgeven zijn belangrijk voor gezonde mensen. Met momenteel zo'n 450 bedrijven in het gebied en met verschillende scholen en onderwijsinstellingen en plintruimte voor voorzieningen, ligt er een mooie basis in de wijk.

Om sociale processen en de sociaaleconomische structuur van Merwede te versterken geldt een aantal algemene voorwaarden voor de ruimtelijke inrichting van gebieden, waarmee in het stedenbouwkundig plan rekening is gehouden.

- Identiteit. Zichtbaarheid en uitstraling krijgen onder meer vorm met beeldbepalende gebouwen die een belangrijke identificatie functie hebben en in sterke mate het beeld van de wijk bepalen. In Merwede wordt identiteit met name bepaald door de groene openbare ruimte en de binnen-

en daktuinen en bijzondere bestaande en nieuwe gebouwen.
- Betrokkenheid. Dat veronderstelt een positieve relatie tussen de mens en zijn leefomgeving. Vanuit een betrokkenheid met de plek en de activiteiten op en rondom die plek wordt mentaal of moreel eigenaarschap gevormd.
- Flexibiliteit. Flexibiliteit van de gebouwde omgeving zorgt ervoor dat de leefomgeving fysiek (openbare ruimte én gebouwen) en sociaal kan blijven meebewegen met ontwikkelingen in de samenleving.
- Bereikbaarheid. Functies moeten op slimme plekken in het stedelijk netwerk liggen en zich openen naar de publieke ruimte. Ze moeten toegankelijk zijn, een duidelijke identiteit hebben en uitnodigen tot interactie.
- Functiemenging. Dit bevordert diversiteit en aantrekkelijkheid van buurten. In Merwede is het programma gericht op een zeer brede doelgroep. Bovendien liggen alle noodzakelijke voorzieningen in het gebied (zie ook hoofdstuk 4 van de toelichting).
- Gezondheid. Merwede biedt een gezonde leefomgeving met zo min mogelijk geluidsoverlast en vervuilde lucht, met veel groen en een omgeving die uitnodigt tot activiteit. Daarbij gaat het niet alleen om bewegen (lopen en fietsen, sporten en spelen), maar ook om sociaal contact (ontmoeten) en ontspanning (beleving).
- Aantrekkelijkheid. De openbare ruimte is schoon en heel, met mooie (duurzame) materialen en kleuren, voldoende groen, met een menselijke maat en prettige verlichting. Dat is mede de reden voor het inzetten op een royale aanplant van groen, zowel in de openbare ruimte van Merwede als in de binnentuinen en op een deel van de daken, met een natuurlijke uitstraling en met veel eetbare planten en bomen.
- Veiligheid. Veiligheid is essentieel voor de leefbaarheid van een gebied. Afwezigheid van criminaliteit is daarbij belangrijk net als het gevoel van sociale veiligheid. Dat gaat veel verder dan een politiekeurmerk en hangt nauw samen met betrokkenheid van bewoners, met mentaal en moreel eigenaarschap en met de sociale processen in de wijk.

Kwaliteit van de leefomgeving
Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar de bezonning en windhinder in het gebied en de effecten van het plan op de bestaande omgeving (zie bijlage).

Bezonning
In een compact plan met een relatief hoge dichtheid bestaat de kans dat onvoldoende zonlicht het straatniveau bereikt. Juist om dit te voorkomen zijn de blokken compact en de reeks van wisselende gebouwen langs de straten sterk verschillend in hoogte, met regelmatige doorzichten op een groen binnengebied. Zo bereikt de zon altijd wel op meerdere plekken het straatniveau en is er altijd een goed bezonde plek nabij. Vooral op die plekken die uitnodigen tot verblijven, de verschillende pleinen en pleintjes, het Merwedepark, de Diagonaal en de kommen aan de Europaplein wordt hiermee rekening gehouden, door precieze plaatsing van hogere én lagere gebouwen. Maar ook 'gewone' straten behouden recht op voldoende zon.

Om de kwaliteit van de leefomgeving te borgen zijn minimumeisen voor de bezonning van de parken, pleinen, straten en binnenterreinen vastgesteld. Voor bezonning in Merwede geldt dat op basis van een representatieve invulling van het gebied beoordeeld is of kan worden voldaan aan de in het bestemmingsplan kwaliteitsniveau voor bezonning van gebouwen en de openbare ruimte en binnenterreinen. We maken daarbij onderscheid tussen:

- Merwedepark & Europalaan
- Pleinen
- Straten en binnenterreinen
- Gevels van de geplande en bestaande bebouwing

Als basis geldt voor de gebouwen de lichte TNO norm van minimaal 2 uur bezonning van de gevel per dag in de periode februari-oktober. Voor de bezonning van de openbare ruimte is de periode maart-september maatgevend. Hiervoor is in de regels voor voorwaardelijke verplichting opgenomen.

Conclusie
Uit de studie (zie Bijlage 31) blijkt dat voldaan wordt aan de minimale voorwaarden uit het Stedenbouwkundig Plan Merwede. Enkele individuele binnenterreinen op maaiveld halen echter niet de doelstelling van 50% bezonning op basis van de proefverkaveling. Voor deze binnenterreinen kan worden overwogen om het niveau van het binnenterrein te verhogen of de lagere bebouwing aan de zuidzijde van het blok te plaatsen zodat meer zon kan toetreden.

Ook de effecten van Merwede op de bestaande gebouwen buiten het plangebied zijn beschouwd. Ook hier geldt dat het minimaal hanteren van de lichte TNO norm als uitgangspunt. Uit de studie kan worden geconcludeerd dat voor alle woonboten gedurende twee uren per dag bezonning mogelijk is. Door de slankheid van de hoogteaccenten is de schaduwwerking op de aangrenzende gebouwen

van korte duur. Gemiddeld worden de omliggende gebouwen het hele jaar door niet meer dan een uur per dag beschaduwd.

Windhinder
Bij de beoordeling van windhinder wordt onderscheid gemaakt tussen de drie activiteiten doorlopen, slenteren en langdurig zitten. Deze activiteiten zijn gekoppeld aan de functie van een gebied. Een parkeerterrein behoort bijvoorbeeld tot activiteit I: doorlopen. Slenteren doet men bijvoorbeeld in een winkelstraat, onoverdekt winkelcentrum of park. Bij langdurig zitten valt te denken aan zitten op een bankje in een park.

Het criterium voor slenteren is in dit plangebied van toepassing bij de hoofdingangen van gebouwen, de twee centrale pleinen en het Merwedepark. Op locaties waar een horeca terras is gepland wordt het criterium zitten gehanteerd en op de overige locaties wordt de activiteitenklasse doorlopen gehanteerd. Voor windhinder geldt eveneens dat de kwaliteit is beoordeeld op basis van een representatieve invulling van het plangebied. De beoordeling heeft plaatsgevonden op basis van NEN8100 en is getoetst (zie Bijlage 31) aan de kwaliteit die in het Stedenbouwkundig Plan is beschreven voor de openbare ruimte en binnenterreinen. Voor het aspect windhinder is net als voor bezonning in de regels een beoordelingskader opgenomen.

Conclusie
In het hele Merwedepark wordt voldaan aan het criterium voor 'slenteren'. Ook zijn er diverse gebieden die voldoen aan het criterium voor 'zitten' en dus geschikt zijn voor gebruiksfuncties zoals horeca terrassen. Ook het plein in het noorden van het plangebied heeft een goed windklimaat en voldoet ook grotendeels aan het criterium voor activiteitenklasse 'zitten'. Het zuidelijke plein daarentegen wordt blootgesteld aan hogere windsnelheden, al voldoet het nog voornamelijk aan het criterium voor 'slenteren'.

In de straten loodrecht op de Europalaan komen hogere windsnelheden voor. In de meeste gevallen wordt nog steeds aan het criterium 'doorlopen' voldaan, behalve op een centrale plek in het midden van het gebied aan de zijde van de Europalaan. Hier zijn aanvullende maatregelen nodig om te kunnen voldoen aan de eisen uit het Stedenbouwkundig Plan. Ter plaatse van de hoofdingangen van gebouwen dient volgens NEN 8100 minimaal aan het criterium 'slenteren' te worden voldaan. Een aandachtspunt is daarom het plaatsen van hoofdentrees in de straten grenzend aan de Europalaan.

Andere gebieden waar hoge windsnelheden optreden bevinden zich in het noorden van de ontwikkeling langs de Kon. Wilhelminalaan en het Zuiden aan de Beneluxlaan. Ook hier is een zorgvuldige planning van de hoofdingangen van het gebouw nodig. Daarnaast wordt lokaal niet voldaan aan het criterium 'doorlopen'. Aanbevolen wordt om hier mee rekening te houden bij het plannen van eventuele fiets- en voetpaden.

In sommige straten loodrecht op de Europalaan bestaat een beperkt risico op windgevaar. Volgens NEN 8100 mag een matig risico op windgevaar alleen worden geaccepteerd op locaties die vallen binnen activiteitenklasse I (doorlopen). Voor slentergebieden (zoals gebouwingangen) zijn lokaal aanvullende maatregelen nodig om het windklimaat te verbeteren.

Conclusie
Een gemengd programma met verschillende woontypen en een verschillende voorzieningen, de groene openbare ruimte met voldoende speelplekken en mogelijkheden voor bewegen, en de kwaliteit van de binnenterreinen zijn vertaald in het SP en het FO IP. De regels maken een koppeling met het SP Merwede. Voor zowel bezonning, als wind is in Artikel 5 een beoordelingskader opgenomen om bij de uitwerking van de individuele bouwblokken nader onderzoek te doen naar de bezonning en wind om een goede bezonning en windklimaat te waarborgen. Op basis van artikel 5.7 kan het college naar aanleiding van de hierboven bedoelde onderzoeken ook nadere eisen stellen aan de op te richten bebouwing.

5.17 Klimaat en duurzaamheid

5.17.1 Kader

Uitgangspunt van de gemeente Utrecht is te streven naar duurzame ruimtelijke ontwikkeling. Onder duurzame ontwikkeling wordt een ontwikkeling verstaan die voorziet in de behoeften van de huidige generatie zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen om ook in hun behoefte te voorzien. Dit houdt in dat het streven is naar een evenwicht tussen de 3 P's. People (sociale component), Planet (ecologie en milieu) en Profit (economie). Voor gebruikers levert duurzaamheid een hoog kwalitatieve leefomgeving op door verhoging comfort, veiligheid en gezondheid.

5.17.1.1 Klimaatneutraal

Utrecht wil zo snel mogelijk klimaatneutraal zijn. Klimaatneutraliteit houdt in dat er op jaarbasis net zo veel energie in het gebied wordt opgewekt als gebruikt. Dit geldt voor:
- de gebouwgebonden energievraag;
- de gebruiksgebonden energievraag; en
- het energiegebruik in de openbare ruimte.

Het is daarbij de ambitie de energievraag zo laag mogelijk te houden en de benodigde energie op te wekken met duurzame energiebronnen. Vanzelfsprekend wordt alle nieuwbouw aardgasloos gebouwd.

In de warmtevisie zijn hiervoor de eerste beleidsregels vastgelegd (Visie warmtevoorziening Utrecht). Concreet betekent dit op dit moment voor Utrecht dat er wordt ontworpen met de BENG methodiek om de energiebehoefte (BENG 1) te beperken en uit wordt gegaan van lage temperatuur warmteafgiftesystemen in gebouwen. Daarnaast dienen voorzieningen te worden getroffen rekening houdend met zowel het gebouwgebonden verbruik (verwarming, etc.) en gebruiksgebonden verbruik (tv, etc.). Doel is zo min mogelijk CO2 uitstoot van het gebouw, conform motie 2017/61: Utrecht bouwt BENG.

5.17.1.2 Warmte koudevraag

Het doel is om op gebouwniveau een zo laag mogelijke energievraag te realiseren, voor woningen met energiebehoefte BENG1 = 25 kWh/m^2.a. Uitgangspunt is dat het gebied zelfvoorzienend is in de warmte- en koudebehoefte van de bebouwing. Optimalisatie van energievraag, waarbij mogelijk meer energie opgewekt, dan zelf benodigd. Eventuele energie-overschotten worden (tegen vergoeding) beschikbaar gemaakt voor de omgeving door sytemen te koppelen. Door deze koppeling kunnen ook alle gebouwen in het plangebied gedurende de bouwfase – waarin enkele bronnen nog niet operationeel zijn of tijdelijk moeten worden afgeschakeld – van warmte/koude worden voorzien.. Afwijken van deze ambitie kan alleen als onderbouwd kan worden dat het plan dan onhaalbaar wordt en andere gemeentelijke ambities onmogelijk worden.

Als op basis van een onderbouwing blijkt dat het gebied niet zelfvoorzienend kan zijn dan is regeneratie met warmte- of koudebronnen van buiten het gebied mogelijk, zoals stadsverwarming of Thermische Energie uit Oppervlaktewater.

5.17.1.3 Elektriciteitsvraag

Uitgangspunten zijn om op gebouwniveau een zo laag mogelijke elektriciteitsvraag te realiseren en op gebiedsniveau energieneutraal te ontwikkelen.

Optimalisatie van energievraag, waarbij mogelijk meer energie wordt opgewekt dan zelf benodigd is. Eventuele elektriciteits- overschotten worden beschikbaar gesteld aan de omgeving. Als energieneutraliteit op perceels- of gebiedsniveau niet mogelijk is dan is duurzame opwekking buiten het plangebied mogelijk onder strikte voorwaarden.

Voor de concrete vereisten aan onderbouwingen en voorwaarden wordt verwezen naar het Utrechtse Energieprotocol.

5.17.1.4 Energie ondergrond

Het wordt steeds drukker in de Utrechtse bodem. Door de toenemende vraag naar duurzame energie in Utrecht stijgt ook de vraag naar bodemenergie. Hierdoor is er meer sturing nodig op de verdeling in de ondergrond. Als warmte en koude niet goed verdeeld zijn, dan kunnen minder huizen en woningen gebruik maken van bodemenergie. Daarom heeft de gemeente een verordening interferentiegebieden bodemenergiesystemen vastgesteld, die per 1 november 2018 van kracht is.

Door de verordening regelt de gemeente de verdeling van bodemenergie. Vraag en aanbod in de bodem worden op elkaar afgestemd. Voor een goede diepere grondwaterkwaliteit is er een verbod op het doorboren van de waterscheidende laag tussen 1e en 2e watervoerende pakket (circa 50 meter dieptebeperking). In de bodemverordening staan nadere regels.

De positie van nieuwe bronnen moeten voldoen aan de eisen die gesteld worden door de provincie in het Bodem-, Water- en Milieuplan (https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/alle-onderwerpen/bodemenergie/beleid-bodemenergie). De provincie geeft een vergunning af ten aanzien van bronpositie en gebruik (onttrekking), op basis van onder andere verwachte koude- en warmtevraag van een bepaald gebied of bouwplan. De vergunning is dus een manier om een claim op de ondergrond te borgen.

5.17.1.5 Circulair bouwen

In Utrecht is circulair bouwen de norm, zoals gesteld in motie 252 te 2016. De Utrechtse ambitie is dat we in 2050 een circulaire, oftewel een oneindig hernieuwbare stad willen zijn. Dit betekent dat we optimaal gebruik van grondstoffen en materialen, duurzame energiebronnen en menselijk kapitaal in onze stad, op een manier die goed is voor inwoners en hun omgeving. We bouwen daarom met minder nieuwe, en zoveel mogelijk hergebruikte en hernieuwbare grondstoffen. De materialen die we gebruiken zijn goed voor de leefomgeving en geschikt voor hergebruik. Gebouwen ontwerpen en construeren we zó dat ze hun waarde behouden, doordat ze zolang mogelijk opnieuw te (her)gebruiken zijn; in hun oorspronkelijke vorm of in delen, voor dezelfde of andere functies.

5.17.1.6 Klimaatadaptatie

De klimaatwetenschappen tonen aan dat de aarde opwarmt, dat klimaatpatronen verschuiven en extremen in weer toenemen. Voor Nederland betekent dit dat in de toekomst langere periodes met hoge temperaturen worden verwacht, onderbroken door intensievere regenbuien in vergelijking met hedendaags. Binnen stedelijk gebied leidt dit met name tot uitdagingen op het gebied van voldoende waterberging en beperken hittestress in gebouwen en openbare ruimte. Gemeentelijke plannen moeten bijdragen aan voldoende waterberging op eigen terrein en het beperken van hittestress. De ambities ten aanzien van water staan verwoord in paragraaf 5.13.

Om hittestress in gebouwen te voorkomen moet het gebouw zo worden gebouwd, dat gevels koel blijven, een goede ventilatie in het gebouw aanwezig is en in de zomer geen directe zoninval optreedt. Om hittestress in de openbare ruimte voorkomen moet deze zo worden ingericht dat de temperatuur laag blijft.

5.17.1.7 Innovatie

De ontwikkelingen op het vlak van duurzaamheid gaan razendsnel. Met de huidige inzichten zijn normeringen opgesteld. Het is zaak voortdurend in het oog te houden of deze normen in de loop van het ontwikkelproces moeten worden bijgesteld. Op diverse momenten in planproces, met name bij momenten waarbij gemeenteraad of college betrokken wordt zal beoordeeld worden of de gehanteerde uitgangspunten en ambities moeten worden bijgesteld.

5.17.1.8 Duurzaam gebruik ondergrond

Vanwege het intensieve gebruik van de ondergrond en de wens om de ondergrond geschikt te houden voor gebruik door volgende generaties moeten we er zorgvuldig mee om te gaan. Ondergrondkwaliteiten kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan gebiedsopgaven mits dit duurzaam plaatsvindt. Op basis van de volgende principes wordt hier invulling aan gegeven:

a. Onomkeerbaarheid: voorkom onomkeerbare veranderingen van de eigenschappen van de bodem (terugneembaarheid).
b. Minimaal ruimtegebruik: ook al is er ondergrondse ruimte genoeg, streef naar een minimaal ruimtegebruik om toekomstige ontwikkeling op voorhand niet te beperken.
c. Robuust: functies op ingrepen in de ondergrond dienen bestendig te zijn tegen veranderingen van de fysieke omgeving en lange termijnbehoeften van de stad.
d. Afwenteling: wentel geen overlast of beperkingen af op derden of naar de toekomst
e. Nature based solutions: maak gebruik van de veerkracht en eigenschappen van de ondergrond in plaats van de technische oplossingen toe te passen.

Afwijken van deze principes kan alleen naarmate respectievelijk de hernieuwbaarheid, omkeerbaarheid en beheersbaarheid van een ingreep of functie in de ondergrond (gecombineerd) afneemt zal de onderbouwing van het nut, noodzaak en impact van een geplande ingreep die afwijkt van deze principes beter moeten worden onderbouwd vanuit een brede maatschappelijke afweging.

5.17.2 Plansituatie

5.17.2.1 Het plan: een intrinsiek duurzame wijk

Door klimaatverandering hebben we vaker last van extreme neerslag, hittegolven en droge periodes. Dat is overal merkbaar, maar zorgt vooral in stedelijk gebied voor problemen. Voor Merwede is hiermee expliciet rekening gehouden in het ontwerp.

De openbare ruimte kent een hoog percentage groen, waardoor water goed kan infiltreren in de bodem. Het groen creëert een microklimaat dat bijdraagt aan het temperen van de klimaateffecten. Daarbij wordt de aanplant zo gekozen dat de seizoenen optimaal beleefd kunnen worden. Ook komen er veel eetbare planten en bomen.

Groen in Merwede krijgt een natuurlijke uitstraling en dat groen wordt per jaar rijker en interessanter door natuurlijke groei en ontwikkeling. Merwede draagt significant bij aan de stedelijke biodiversiteit met een veelheid aan insecten, vogels en kleine zoogdieren, waaronder vleermuizen.

Dit draagt bij aan de leefbaarheid van de wijk en de gezondheid van bewoners en beleving voor bijvoorbeeld kinderen.

Omwille van wateroverlast en droogte wordt bij extreme regenbuien regenwater vooral vastgehouden in plaats van zo snel mogelijk afgevoerd naar riool en/of oppervlaktewater. Dat geldt niet alleen voor de openbare ruimte, maar ook in binnentuinen en op daken. 50 Procent van de daken worden groen, waarvan de helft als retentie- of polderdak. Dat is een combinatie van een waterbergend dak met daktuin, met een royale aanplant.

Dat laatste is ook een belangrijk instrument tegen hittestress. De rijke beplanting biedt niet alleen schaduw maar zorgt ook voor verdampingskoeling. Daarnaast heeft zo'n beplanting een belangrijk psychologisch effect. Bewoners en bezoekers beleven het thermisch comfort aangenamer en vinden de hitte draaglijker.

De gezamenlijke partijen in deelgebied 5 van de MWKZ hebben zich gecommitteerd aan een zo duurzaam mogelijk plan. De partijen onderkennen ook dat het een zoektocht is om een zo optimaal mogelijk resultaat te bereiken. De uitvoeringsstrategie voorziet daarom ook in de nodige flexibiliteit. Het plan wordt per blok ontwikkeld en dat geeft de mogelijkheid om bij iedere ontwikkeling te kijken naar de mogelijkheden die er zijn op het gebied van circulariteit. We starten vanuit de huidige kennis en technieken, en zorgen voor flexibiliteit om gedurende de ontwikkeling van Merwede gebruik te maken van de nieuwste inzichten en technieken. We richten ons hierbij zowel op 'de stenen' en installaties als op de ambitie om het leven van de toekomstige bewoners samen met hen en op een positieve manier vorm te geven en slim in te regelen.

Om dit waar te maken richten we het Merwede lab op dat de innovaties en trends in de samenleving op het vlak van gezond stedelijk leven, social design, energieopwekking en circulariteit en klimaatadaptatie bijhoudt en inbrengt in het planproces. Het Merwede lab wordt een onderdeel van de gebiedsorganisatie Merwede. Het doel van het lab is de ontwikkeling van toepasbare kennis om een positieve invloed van de gebouwde omgeving op de gezondheid van mensen te bewerkstelligen. Het lab produceert direct toepasbare werkwijzen, tools en input voor de gebiedsontwikkeling van Merwede. De transitie naar een duurzame en circulaire economie en lifestyle is hier expliciet een onderdeel van.

De aanpak bestaat uit het verbinden van kennis over gezond stedelijk leven, energietransitie en circulaire economie, met bottom-up initiatieven uit Merwede en omgeving. Deze verbinding levert concreet toepasbare bevindingen op voor Merwede. Het Merwede lab levert input voor de planvorming voor de openbare ruimte en de gebouwen, doet voorstellen voor het verleggen van de meetlat voor circulariteit en energie en regelt subsidieaanvragen. De opgebouwde kennis van het Lab zal worden gedeeld met de stad.

5.17.2.2 Energie

Merwede wordt een bijna energieneutrale wijk. Dit begint bij het gebruik. Merwede heeft forse ambities op het gebied van de isolatiewaarden, waardoor de warmtebehoefte voor verwarming minimaal is. Hierbij hebben we ook aandacht voor de uitstraling van de gebouwen, bijvoorbeeld in de hoeveelheid glasoppervlak.

In Merwede is vervolgens elke vierkante meter van de ondergrond en de daken in gebruik. De ondergrond wordt volledig benut voor de energievoorziening(warmte) en de daken voor de helft voor klimaatbestendigheid en hittestress (groen) en de andere helft voor energieopwekking (electra). Daarbovenop wordt Merwede vanzelfsprekend aardgasloos, komt verwarming en koeling zoveel mogelijk van bodemenergie en wordt de benodigde elektriciteit zoveel mogelijk in het gebied zelf opgewekt.

5.17.2.3 Maximale bodemenergie

Voor verwarming en koeling van de gebouwen maken we gebruik van bodemenergie. Elke kubieke meter grond onder Merwede wordt optimaal benut voor uitwisseling van warmte en koude om zoveel mogelijk aan de energievraag te voldoen. De beschikbare bodemcapaciteit is beperkt, doordat alleen gebruik mag worden gemaakt van het eerste watervoerende pakket. De energieopgave voor het gebied als geheel kan daardoor alleen worden gerealiseerd als er één gezamenlijk systeem komt van bronnen, leidingen en dergelijke voor warmte-koudeopslag (WKO). Rekening houdend met de fasering van de ontwikkeling van het gebied kan dat modulair worden opgebouwd. Met 6.000 woningen (in de eindsituatie) en ruim 100.000 vierkante meter voorzieningen is dit systeem het grootste in zijn soort in Nederland. Door een gezamenlijke WKO is daarnaast optimale benutting en uitwisseling van energie mogelijk en zodoende de meest efficiënte manier van warmte- en koudegebruik.

5.17.2.4 Duurzame inzet Merwedekanaal

Merwede bestaat voornamelijk uit woningbouw. Dat betekent dat uit de bodem veel meer warmte voor verwarming wordt betrokken dan koude voor koeling. Dit warmtetekort zal worden aangevuld met duurzame warmte die in voldoende mate aanwezig is in het oppervlaktewater van het Merwedekanaal. Bijkomend voordeel is dat hierdoor het Merwedewater in de zomer afkoelt, wat gunstig is voor het microklimaat en de watercondities in het gebied en de omgeving. Met de inzet van het Merwedekanaal is dit het eerste grote project in de regio dat gebruik maakt van oppervlaktewater als duurzame warmtebron en daarmee een voorbeeld voor vergelijkbare opgaven. In combinatie met warmtewisselaars en warmtepompen in gebouwen, heeft Merwede zo een eigen 'wijkwarmtenet' dat veel duurzamer is dan de stadswarmte van Utrecht.

5.17.2.5 Groene stroom

Behalve aardgasloos wordt Merwede ook all electric. Daartoe wordt groene stroom zoveel mogelijk in het gebied zelf opgewekt met zonnepanelen op de daken. Daarbij moeten we rekening houden met beperkingen, zoals installaties op de daken en schaduwwerking van hoogbouw. Bovendien krijgt een groot aantal daken (50 procent) een groene inrichting en spelen ze een rol in de wateropvang. Alles bij elkaar komt er circa 3 hectare zonnepanelen op daken te liggen. Daarmee kan voor maar liefst 75 procent in de energiebehoefte voor gebouwen worden voorzien.

5.17.2.6 Circulariteit

De gezamenlijke partijen in deelgebied 5 van de MWKZ hebben zich gecommitteerd aan een zo duurzaam mogelijk plan. De partijen onderkennen ook dat het een zoektocht is om een zo optimaal mogelijk resultaat te bereiken. De uitvoeringsstrategie voorziet daarom ook in de nodige flexibiliteit. Het plan wordt per blok ontwikkeld en dat geeft de mogelijkheid om bij iedere ontwikkeling te kijken naar de mogelijkheden die er zijn op het gebied van circulariteit. We starten vanuit de huidige kennis en technieken, en zorgen voor flexibiliteit om gedurende de ontwikkeling van Merwede gebruik te maken van de nieuwste inzichten en technieken. We richten ons hierbij zowel op 'de stenen' en installaties als op de ambitie om het leven van de toekomstige bewoners samen met hen en op een positieve manier vorm te geven en slim in te regelen.

5.17.3 Conclusie

In de planontwikkeling is aandacht voor de aspecten klimaat en duurzaamheid.

5.18 Kabels, leidingenen straalpaden

In het plangebied zijn geen kabels en leidingen aanwezig waarvoor een beschermende regeling in het plan moet worden opgenomen. Ook is er geen sprake van straalpaden die tot een hoogtebeperking van de bebouwing moeten leiden.

5.19 Toegankelijkheid

5.19.1 Kader

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

Utrecht werkt al sinds 2007 actief aan toegankelijkheid, eerst met Agenda 22 en nu volgens het VN-verdrag handicap. Het uitgangspunt van het VN-verdrag handicap is 'niets over ons zonder ons'. Samenwerking met de belangenorganisaties voor inwoners met een beperking in een zo vroeg mogelijk stadium van de planontwikkeling is daarmee noodzakelijk. De ambities van de gemeente voor het VN-verdrag handicap staan in de agenda 'Utrecht voor iedereen toegankelijk'. In de agenda 'Utrecht voor iedereen toegankelijk' zijn drie kansen omschreven die we als gemeente willen pakken. Dit zijn: sneller en concreet resultaat, niet alleen fysiek maar ook sociaal toegankelijk en samenwerken met de stad. Met het uitvoeringsprogramma 'Utrecht voor iedereen toegankelijk' laten we zien wat we al doen en wat we nieuw op pakken. Dit zijn acties die nodig zijn voor het benutten van de drie kansen.

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

5.19.2 Plangebied

5.19.2.1 Gebouwen

Iedereen, met of zonder beperking, kan de gebouwen binnen komen, in de gebouwen doen waarvoor ze zijn bestemd en gebruik maken van de buitenruimte zoals een balkon of tuin. Zo kan in een hotel iedereen de kamers bereiken, bij het bed komen, in de badkamer, bij de wc, en kan iedereen in de foyer, ontbijtzaal of het restaurant eten en drinken. In een kantoor kan iedereen bij de receptie, in de vergaderkamers, in de werkruimtes, in de wc en de kantine. 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. Daarnaast moeten gebouwen ook voldoen aan het Bouwbesluit.

Bij gebouwen die niet van de gemeente zijn, zoals in dit geval, willen wij graag dat Utrecht Standaard Toegankelijk wordt gebruikt. De Utrecht Standaard Toegankelijk beschrijft een ontwerpmethode waarbij het uitgangspunt is dat letterlijk alles toegankelijk is voor iedereen, behalve wanneer er goede redenen zijn om hier bij bepaalde onderdelen van het gebouw van af te wijken. Hiermee een manier van werken om ervoor te zorgen we ervoor dat in de gebouwen in Utrecht iedereen kan doen wat hij of zij volgens de bestemming komt doen (in een bioscoop kom je een film kijken en een kopje koffie drinken, een kaartje kopen en ga je naar de wc, etc.).

5.19.2.2 Woningen

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

Het is mogelijk dat bestaande bouwwerken bijvoorbeeld van oudsher niet aan de toegankelijkheidsambities voldoen. Bestaande bouwwerken mogen door het verbouwen daarvan in ieder geval niet minder toegankelijk worden. Woningen die in privébezit zijn en door de eigenaar bewoond worden zijn hiervan uitgezonderd.

5.19.2.3 Openbare ruimte

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

5.19.3 Conclusie

Zo veel mogelijk woningen in Merwede zijn voor iedereen bereikbaar, ook als van een rolstoel gebruik wordt gemaakt. Toepassing van de Utrecht Standaard Toegankelijk is uitgangspunt bij gebouwen die niet van de gemeente zijn. Vanwege het hoogstedelijke karakter van Merwede zal het woningprogramma voor een deel uit relatief kleine woningen bestaan. Ook voor deze kleinere woningen wordt gestreefd naar toegankelijkheid hoewel dit in de praktijk lastig kan zijn. Bij het ontwerp van de woningen en de openbare ruimte wordt rekening gehouden met het feit dat mensen langer zelfstandig wonen. Een deel van de woningen wordt daarom levensloopbestendig ontworpen. Naast drempelloos en nul-treden uitvoeren vraagt dit ook om aanpassingen van maatvoering van de verschillende ruimten. Voor grote woningen is dit eenvoudiger te realiseren, voor kleine woningen is dit afhankelijk van de oriëntatie van de woning en is het zoeken naar een balans tussen haalbaar en wenselijk. Het streven is om 20% van de woningen levensloopbestendig uit te voeren of dusdanig uit te voeren dat de woning gemakkelijk aanpasbaar is voor bewoning met een lichamelijke beperking.

Bij de inrichting van de openbare ruimte (Functioneel Ontwerp Inrichtingsplan) wordt de Kadernota gevolgd. Borging van toegankelijkheid vindt plaats via de toetsing in de BING.

5.20 Conclusie

Er zijn geen belemmeringen voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

6.1.1 Inleiding

Dit bestemmingsplan heeft betrekking op de integrale gebiedsontwikkeling/transformatie van het plangebied Merwede. Met betrekking tot dit plangebied faciliteert dit bestemmingsplan de ontwikkeling van een gemengde stadswijk met een mix van wonen, werken en recreëren, en infrastructuur.

6.1.2 Financiële uitvoerbaarheid

Voor de integrale gebiedsontwikkeling/transformatie van het plangebied Merwede werkt de gemeente samen met een aantal eigenaren in het plangebied. Met deze eigenaren heeft de gemeente een samenwerkingsovereenkomst afgesloten voor de realisatie van het plan Merwede. In deze overeenkomst zijn ook afspraken gemaakt over de financiële uitvoerbaarheid van de transformatie. Deze samenwerkingsovereenkomst is een anterieure overeenkomst conform artikel 6.24 Wro.

Voor de integrale gebiedsontwikkeling van het plangebied Merwede is op basis van het Stedenbouwkundig plan een grondexploitatieberekening gemaakt. In deze grondexploitatieberekening worden de kosten en opbrengsten geraamd, en wordt het verwachte resultaat van de gebiedsontwikkeling bepaald. De opbrengsten worden gerealiseerd door de verkoop van bouwgrond voor woningen, werkplekken en voorzieningen (zowel maatschappelijk als commercieel). De kosten worden met name bepaald door de grondverwerving, het bouw- en woonrijp maken van de locatie, de kosten van collectieve voorzieningen (onder andere WKO, mobiliteit), de kosten van bovenwijkse voorzieningen en de kosten van planontwikkeling. Waar nodig hebben adviesbureau's input geleverd voor deze ramingen. Om de effecten van rente en inflatie te bepalen, zijn de kosten en opbrengsten gefaseerd in de tijd. Belangrijke uitgangspunten hierbij zijn de doorlooptijd van procedures, beschikbaarheid van gronden en de ingeschatte opname van bouwkavels door de markt.

De conclusie van de grondexploitatieberekening is dat de kosten worden gedekt door de opbrengsten van deze gebiedsontwikkeling. Ook wordt een bijdrage geleverd vanuit Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid.

Gelet op het bovenstaande is het bestemmingsplan daarmee financieel uitvoerbaar.

6.1.3 Economische uitvoerbaarheid

In de samenwerkingsovereenkomst zijn afspraken gemaakt over de gefaseerde realisatie van het plan. Gezien de grote vraag naar woningen in Utrecht (zie de gemeentelijke Woonvisie “Utrecht beter in balans”) is het de bedoeling om de transformatie binnen 10 jaar te realiseren; die bedoeling is ook vastgelegd in de samenwerkingsovereenkomst. Daarmee is het aannemelijk dat de bestemmingen binnen de planperiode wordt gerealiseerd.

6.1.4 Kostenverhaal

In dit bestemmingsplan maakt de gemeente aangewezen bouwplannen (conform artikel 6.2.1 Bro) mogelijk, en geldt dus de verplichting tot kostenverhaal. In de samenwerkingsovereenkomst zijn met eigenaren in het plangebied afspraken gemaakt over dit kostenverhaal. Hiermee is het kostenverhaal anderszins verzekerd, en is er geen noodzaak tot het vaststellen van een exploitatieplan.

Op de eigendommen van eigenaren die niet participeren in de samenwerkingsovereenkomst (SOK) worden geen aangewezen bouwplannen mogelijk gemaakt, met uitzondering van één perceel waar een school is gepland. De exploitatieplanplicht wordt voor deze locatie verbonden aan de omgevingsvergunning voor het bouwen.

6.1.5 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 meegenomen in de grondexploitatieberekening, en hierover zijn afspraken gemaakt in de samenwerkingsovereenkomst. De kosten van eventuele planschade worden dus gedekt uit de opbrengsten van de gebiedsontwikkeling.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Het concept ontwerpbestemmingsplan is aan een aantal instanties toegezonden voor reactie als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. De ingekomen reacties, en het gemeentelijk commentaar daarop zijn opgenomen in een Nota van vooroverleg. Deze nota is als bijlage bij de toelichting opgenomen, zie Bijlage 32.

6.2.2 Participatie vooraf; Merwede

Wat betreft de participatie bij de Merwedekanaalzone heeft de gemeente de afgelopen jaren veel overleg gevoerd met diverse belanghebbenden, experts en geïnteresseerden om de omgevingsvisie deel 2 en Stedenbouwkundig Plan Merwede kwalitatief te versterken. In bijlage 6 van de omgevingsvisie is een schema opgenomen dat de belangrijkste participatiemomenten laat zien, gekoppeld aan de mijlpalen in de besluitvorming. Met verschillende belangengroepen (zoals gebruikers van het gebied, professionele relaties, woonbootbewoners, roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal) vindt structureel overleg plaats. En er zijn stadsgesprekken, buurtgesprekken en straatgesprekken gehouden voor grotere groepen belangstellenden en omwonenden. Ook zijn er aparte trajecten opgestart op verzoek van belanghebbenden, zoals bijvoorbeeld de Buurtaanpak Rivierenwijk en Transwijk, de Buurtagenda Dichterswijk en de monitoringsopzet voor de omliggende wijken (zie later in deze paragraaf).

Tijdens alle bijeenkomsten en gesprekken is gestreefd naar zoveel mogelijk transparantie en openheid over de stand van zaken van dat moment en het inzichtelijk maken van alle belangen die spelen. Waar mogelijk is geprobeerd om inbreng en verbeterpunten in de plannen op te nemen. Helaas is het niet mogelijk aan ieders individuele belang tegemoet te komen. In deze reactienota laten we zien wat er met de opgehaalde inspraakreacties is gedaan, zodat de gemeenteraad uiteindelijk een afgewogen besluit kan nemen.

Tijdens de inspraakperiode van 30 januari tot 11 maart 2020 zijn er verschillende plannen voor de Merwedekanaalzone ter inzage gelegd. Iedereen kon in deze periode reageren op de Omgevingsvisie deel 2 'De uitwerking', het Voorlopige Ontwerp Stedenbouwkundig Plan (VOSP) Merwede en de onderliggende planproducten/bijlagen. Per mail of brief stuurden belanghebbenden en belangstellenden hun inspraakreacties.

Op vijf spreekuren in februari en maart 2020 en per e-mail konden vragen gesteld worden over de stukken en een reactie worden gegeven. Daarnaast was er wekelijks een telefonisch spreekuur voor het stellen van vragen. Ook zijn er buurtgesprekken georganiseerd, waarbij de impact van de plannen op een specifieke buurt centraal stonden.

De ingekomen reacties zijn gebundeld en van een gemeentelijke reactie voorzien in een Nota van Inspraak (zie de projectwebsite op www.utrecht.nl).

6.2.3 Participatie vooraf; Herinrichting Europalaan Noord

In april 2021 is het Integraal Programma Van Eisen (IPvE) en Functioneel Ontwerp (FO) op de website gepubliceerd en met een wijkbericht onder de aandacht gebracht. Op 18 mei 2021 was er een digitale informatiebijeenkomst.

Doel van het IPvE Europalaan Noord is het verzamelen van alle gegevens die nodig zijn voor het maken van een goed ontwerp voor de herinrichting van Europlaan Noord. Het FO geeft een globaal beeld van de beoogde inrichting van de openbare ruimte. Op het IPvE-FO hebben we reacties ontvangen die ons helpen om het Voorlopig Ontwerp te maken.

In een reactienota geven we een overzicht van de binnengekomen reacties. Omdat veel reacties over dezelfde onderwerpen gaan, hebben we de reacties gebundeld. Er zijn in totaal 80 reacties ingediend. De belangrijkste thema’s die uit de reacties naar voren komen zijn: voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, keerlus en ontsluiting Lanslaan, autoverkeer, waterverbinding en groen.

6.2.4 Ontwerpbestemmingsplan

In het kader van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is een wijkbericht verstuurd naar een ruim verspreidingsgebied, is een nieuwsbrief verstuurd, is een persbericht uitgestuurd en zijn direct belanghebbenden geïnformeerd over de terinzagelegging. Tijdens de periode van terinzagelegging worden spreekuren gehouden. Hier kunnen belangstellenden informatie krijgen over het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 7 Juridische plantoelichting

7.1 Algemeen

7.1.1 Wettelijke grondslag

7.1.1.1 Wet ruimtelijke ordening, besluit ruimtelijke ordening

7.1.1.1.1 Bestemmingsplan

Artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening geeft de gemeenteraad de bevoegdheid om bestemmingsplannen vast te stellen. Deze bevoegdheid is in hoofdstuk 3 van die wet en in het Besluit ruimtelijke ordening verder beschreven en ingekaderd. Er zijn ook nog andere wetten met bepalingen over de inhoud van bestemmingsplannen, zoals de Wet geluidhinder.

7.1.1.1.2 Beleidsregels

Artikel 3.1.2, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening maakt het mogelijk dat een bestemmingsplan voor een goede ruimtelijke ordening regels kan bevatten waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Bij het toetsen van een bouwaanvraag aan het bestemmingsplan onderzoekt de gemeente of de aanvraag voldoet aan deze voorwaarden.

7.1.1.2 Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet

Sinds de wijziging van het Besluit per 28 oktober 2016 beschikt de gemeente Utrecht juridisch gezien over één bestemmingsplan voor het gehele grondgebied. Dat bestemmingsplan kan in zijn geheel of gedeeltelijk gewijzigd worden.

Op grond van artikel 7c van het Besluit Crisis- en herstelwet kunnen onder andere regels in het bestemmingsplan worden opgenomen over het behouden of maken van een veilige en gezonde leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit. In de vakliteratuur spreekt men van 'een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte'. Met 'verbreed' wordt dan bedoeld: niet alleen 'een goede ruimtelijke ordening' (bestemmingsplan), maar ook andere aspecten van de leefomgeving (de onderwerpen die onder de Omgevingswet gaan vallen).

Het artikel maakt het ook mogelijk om een bouwverbod in een bestemmingsplan op te nemen en de exploitatieplanplicht 'door te schuiven' naar het moment van het verlenen van een omgevingsvergunning. Een exploitatieplan kan in dat geval door burgemeester en wethouders worden vastgesteld bij een omgevingsvergunning voor het bouwen. In het bestemmingsplan kunnen op grond van artikel 7c, ook regels worden gesteld waarvan de uitleg bij de uitoefening van een bij die regels aan te geven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Daarbij kan worden bepaald dat de beleidsregels worden vastgesteld door de raad of door burgemeester en wethouders.

7.1.2 Voortuitlopen op de Omgevingswet

7.1.2.1 Korte schets van de Omgevingswet

De Omgevingswet vraagt om een integrale benadering van de leefomgeving, gericht op een doelmatig beheer en ontwikkeling van de 'fysieke leefomgeving' (in dit plan kortweg 'de leefomgeving' genoemd). De gemeente krijgt meer ruimte om zelf te besluiten wat in een gebied het belangrijkst is. Verder is het doel van de wet om het aantal regels te verminderen, ervoor zorgen dat de regels makkelijker te vinden en te begrijpen zijn en dat de procedures korter zijn.

Om dat te bereiken bundelt de Omgevingswet zo'n 25 wetten in één wet en 100 Algemene maatregelen van bestuur (verder: Amvb; een Amvb is een besluit van de regering dat ook wettelijke regels bevat) in 4 Amvb's. Vervolgens zijn de provincies en de gemeenten aan zet. De gemeenten moeten al hun bestemmingsplannen terugbrengen naar één omgevingsplan. In het omgevingsplan moeten ook de regels over de leefomgeving worden opgenomen die nu nog in verordeningen staan, zoals regels uit de kapverordening.

De Omgevingswet gaat over de leefomgeving, dus niet alleen over de ruimtelijke ordening, maar ook over milieuthema's en archeologie en over andere onderwerpen waar activiteiten bij horen die gevolgen kunnen hebben voor de leefomgeving, zoals windenergie of het beheersen van de

gevolgen van de klimaatverandering. Die verbreding, van ruimtelijke ordening naar leefomgeving, geldt ook voor het omgevingsplan.

7.1.2.2 Nieuwe termen

De Omgevingswet gebruikt nieuwe termen. Een 'bestemming' wordt in die wet 'functie' genoemd en 'gebruik' is straks een 'activiteit'. Om te oefenen met de nieuwe termen en om er alvast aan te wennen, zijn deze termen al gebruikt in de regels van dit bestemmingsplan.

De term 'functie' betekent in dit plan: bestemming, gebruiksdoel; de term 'locaties' betekent hetzelfde als 'gronden' in het bestemmingsplan. 'Activiteit' kan doen, maar ook laten doen of nalaten betekenen.

Om het onderscheid tussen een functie en een activiteit te verduidelijken wordt de activiteit in dit bestemmingsplan meestal met een werkwoord, bijvoorbeeld bouwen, beschreven.

7.1.3 Structuur van de regels

In Hoofdstuk 1 Inleidende regels van de regels staan de gebruikelijke artikelen van een bestemmingsplan: een artikel waarin de verklaring van de begrippen staat en een artikel waarin staat hoe gemeten moet worden.

De regels over functies (bestemmingen) staan in Hoofdstuk 2 Functies.

De regels over activiteiten zijn verdeeld over drie algemene hoofdstukken van de regels:

- Hoofdstuk 3 Bouwen;
- Hoofdstuk 4 Gebouwen en locaties gebruiken;
- Hoofdstuk 5 Grondwerk

In Hoofdstuk 6 Overgangs- en slotregels staat het overgangsrecht voor gebruik en bouwen. Ook is in dit hoofdstuk opgenomen op welke manier naar het bestemmingsplan kan worden verwezen.

7.1.4 Afwijken van het bestemmingsplan

Op grond van artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) kan met een vergunning afgeweken worden van de regels van het bestemmingsplan. De Wabo geeft in artikel 2.12 drie manieren voor het verlenen van de vergunning om te mogen afwijken:

1. de reguliere procedure voor het afwijken op grond van regels die in het bestemmingsplan zelf staan (Wet ruimtelijke ordening) en voor de vergunning voor een activiteit die op grond van de regels vergunbaar is (Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet);
2. de reguliere procedure voor het afwijken voor een activiteit die valt onder een categorie van de lijst van artikel 4 van bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht;
3. als het bovenstaande niet van toepassing is: er moet een ruimtelijke onderbouwing gemaakt worden en de uniforme, openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht wordt gevolgd.

Het is dus altijd mogelijk om een vergunning aan te vragen om van de regels van het bestemmingsplan af te wijken. Onder de Omgevingswet blijft deze systematiek min of meer hetzelfde, waarbij het volgen van de reguliere vergunningprocedure, het uitgangspunt is.

Er is een duidelijk verschil tussen methode 1 enerzijds en de methodes 2 en 3 anderzijds. Bij de vergunningverlening volgens methode 1 toetst het college van burgemeester en wethouders de aanvraag alleen aan de regels van het bestemmingsplan (en eventuele beleidsregels). Als de aanvraag past, kan de vergunning worden verleend. Het college bekijkt dus niet of de aanvraag voldoet aan de Wet ruimtelijke ordening, omdat de gemeenteraad bij de vaststelling van het bestemmingsplan die toets al gedaan heeft. Bij de methodes 2 en 3 is dat anders en zal het college uitgebreider onderzoeken of het afwijken wel wenselijk is.

7.1.5 Bedrijfsactiviteiten en functiemenging

Bedrijfsactiviteiten kunnen effect hebben op de leefomgeving door uitstoot van stoffen, aantrekking van verkeer of door geluid. Aan de hand van het mogelijke effect heeft de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) een lijst opgesteld met bedrijfstypen. Per type is aangegeven hoe groot de afstand tussen zo'n bedrijfstype en een 'gevoelige functie, zoals wonen of onderwijs, moet zijn voor een goed woon- en leefklimaat bij de gevoelige functie. De Lijst van Bedrijfsactiviteiten die op de VNG-lijst is gebaseerd, is in dit bestemmingsplan gebruikt voor de aanwezige bedrijven.

Voor bedrijvigheid in een woonwijk wordt de planologische term 'functiemenging' gebruikt. Bij functiemenging gaat het vaak om bedrijfsactiviteiten die in of bij een woning plaatsvinden. Deze activiteiten mogen het woon- en leefklimaat dan niet of nauwelijks verstoren. Aan de hand van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten functiemenging, wordt bekeken welke bedrijven passend kunnen zijn in de woonomgeving. Bij de Lijst is, in hetzelfde document, een toelichting opgenomen. De lijsten zijn als bijlagen bij de regels van het bestemmingsplan opgenomen.

7.2 Begrippen en meten (hoofdstuk 1 van de regels)

7.2.1 Artikel 1 Begrippen

Dit artikel verwijst naar bijlage 1 van de regels, waarin begrippen die een verduidelijking nodig hebben, zijn uitgelegd.

7.2.2 Artikel 2 Meten en berekenen

De regels in dit artikel maken duidelijk hoe de gemeente gaat meten, als er in een regel een maat staat, zoals een bouwhoogte. Ondergeschikte overschrijdingen zijn toegestaan, zoals voor zonnepanelen.

7.2.3 Anti-dubbeltelregel

De verplichte "Anti-dubbeltelregel" uit het Besluit ruimtelijke ordening is in Artikel 2 Meten en berekenen, lid 2.5 Anti-dubbeltelregel, opgenomen. Deze regel voorkomt dat steeds vanuit de feitelijke situatie van het heden wordt gemeten. Als een bewoner bijvoorbeeld 60% van zijn tuin mag volbouwen en dat ook heeft gedaan, ontstaat een nieuwe tuin. Deze regel verhindert dat de bewoner nu ook weer 60% van de nieuwe, kleinere tuin mag volbouwen.

7.3 Functies (bestemmingen; hoofdstuk 2 van de regels)

7.3.1 Inleiding

In Hoofdstuk 2 Functies van de regels zijn bij elke functie (bestemming) regels opgenomen waarin het doel van de functie is vastgelegd.

In het eerste lid van het artikel dat bij een functie hoort, staat de beschrijving van het doel van die functie. De activiteiten die bij een functie horen, worden in de regels vaak globaal beschreven. Niet elke denkbare activiteit is benoemd. Dat kan niet en als het al zou kunnen dan zou het bestemmingsplan onnodig star worden.

Als de regel de functie wonen uitgebreid zou beschrijven, bijvoorbeeld: de functie wonen is bedoeld als een locatie waar personen die deel uitmaken van een huishouden eten, drinken en slapen, is niet duidelijk of je er ook mag gitaarspelen of plantjes mag houden in de vensterbank en ook niet of je een hotel mag beginnen in een huis, want een huishouden op vakantie kan in een hotel eten, drinken en slapen.

Om richting te geven aan de uitleg van de beschrijving van het doel, maken artikelleden die volgen op die beschrijving met voorbeelden duidelijk welke activiteiten bij de functie passen of welke activiteiten in ieder geval niet passen.

De meeste artikelen in dit hoofdstuk hebben dezelfde, vaste opbouw:

1. de beschrijving van het doel van de functie,
2. regels die voorbeelden geven van passende activiteiten, om het doel te verduidelijken, soms aangevuld met activiteiten die in een speciaal geval zijn toegestaan, bijvoorbeeld op een plek die op de plankaart is aangegeven;
3. regels die activiteiten verbieden; het gaat dan om activiteiten die op de locatie van de functie zeker niet wenselijk zijn en waarover geen discussie mag ontstaan of die wel of niet passen bij de functie.

Elke functie heeft in elk geval een regel waarin het doel wordt beschreven. De regels die onder 2 en 3 genoemd zijn, zijn weggelaten, als ze voor een functie niet nodig zijn. Het is bijvoorbeeld wel duidelijk dat een café niet past in de functie Maatschappelijk. De regel 'de activiteit horeca mag niet' is daar niet opgenomen. Bij een andere functie is dat niet zonder meer duidelijk. Daarom kan bij die functie wel een regel met een horecaverbod opgenomen zijn. In Artikel 19 Activiteiten die niet zijn toegestaan, lid 19.2 Activiteiten die in het algemeen niet mogen, staan activiteiten opgesomd die niet mogen op grond van de functie, behalve als de regels bij de functie expliciet aangeven dat de

activiteit wel mag. In de regels bij de functies zijn de activiteiten die artikel 19.1 Een activiteit moet passen bij het doel van functies verbiedt niet nogmaals opgenomen.

De artikelen met regels over een functie die beschermd moet worden, zoals belangrijke leidingen, hebben de volgende opbouw:

1. de beschrijving van het doel van de functie,
2. bescherming van de locatie; de bescherming bestaat meestal uit regels die de activiteiten bouwen en grondwerk verbieden.

7.3.2 Artikel 5: de functie Gemengd

7.3.2.1 Inleiding

Met dit bestemmingsplan wil de gemeente de bouw van een nieuwe, hoogstedelijke woonwijk mogelijk maken. Zo'n woonwijk bestaat niet alleen uit gebouwen met woningen, maar heeft ook andere voorzieningen, zoals winkels, scholen, horeca, maatschappelijke en commerciële voorzieningen, verkeersvoorzieningen en groen.

Een deel van het groen dat nodig is voor een goed functionerende, gezonde, nieuwe woonwijk wordt op grond van de bestemming Groen gerealiseerd. De rest van het gebied dat de gemeente wil transformeren naar een hoogstedelijke woonwijk heeft de functie (bestemming) Gemengd. Artikel 5 Gemengd is de kern van het bestemmingsplan: het artikel biedt de basis voor het bouwen van de nieuwe woningen, de daarbij horende voorzieningen (niet woonfuncties) en de aanleg van de openbare ruimte.

7.3.2.2 Gebiedstransformatie en de gevolgen voor bewoners en gebruikers

De transformatie van het gebied betekent dat het gebied helemaal opnieuw ingericht wordt en veelal ook nieuwe functies krijgt. Nu is Merwede nog een vrij gesloten en geïsoleerd gebied en straks een bruisende wijk. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2030, het 'koersdocument' van de omgevingsvisie Utrecht, kiest de gemeente voor een realisatie van een intensief ruimtegebruik en een hoge dichtheid in het plangebied. De keuze is onder meer ingegeven door de ligging op korte afstand van het centrum, zodat een hoge mate van stedelijkheid én een beperkt gebruik van de auto voor de hand ligt. Onderdeel van de ruimtelijke strategie is de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone met een zwaar accent op wonen en bebouwing in hoge dichtheden. Voetgangers en fietsers krijgen voorrang. Hiervoor is het noodzakelijk een aantal fiets en voetgangersbruggen over het Merwedekanaal aan te leggen.

In de omgevingsvisies '*Merwedekanaalzone deel 1, Ruimtelijke agenda*' en '*Merwedekanaalzone deel 2, uitwerking van de ruimtelijke agenda*' is de hierboven geschetste koers uitgewerkt. Deze omgevingsvisies zijn op hun beurt weer vertaald naar een concreet Stedenbouwkundig Plan. Dat Stedenbouwkundig Plan Merwede gaat uit van de hoge dichtheden die in de Ruimtelijke Strategie als passend voor dit gebied worden beschouwd. Die hoge dichtheid vraagt om een kwalitatief goede inrichting van het gebied, zeker gezien de gemeentelijke ambities op het gebied van gezonde verstedelijking.

Met vaststelling van de omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2, de aanvulling op het MER, het Stedenbouwkundig Plan Merwede en de daarmee samenhangende documenten heeft de gemeenteraad uitgebreid stil gestaan bij de belangen van bewoners en belanghebbenden in en om het plangebied. Die belangen blijken niet altijd verenigbaar met het algemene belang om de Merwedekanaalzone te verbeteren en woningen en voorzieningen te bouwen.

Vooral de nieuwe bruggen over het Merwedekanaal vormen een gevoelig punt voor veel bewoners van Rivierenwijk en in het bijzonder voor de bewoners van enkele woonboten die moeten wijken voor die bruggen. Hetzelfde geldt voor de bedrijven en gebouwen die nu zijn georiënteerd aan de Kanaalweg, die door het nemen van een verkeersbesluit, wordt afgesloten voor autoverkeer, en waarvan het ruimtebeslag en de activiteiten zal moeten passen in de nieuwe (woon)omgeving.

De gemeente heeft overleg gevoerd met de eigenaren van betreffende woonboten over aankoop (verwerving) op basis van minnelijk overleg. Als een eigenaar niet tot verkoop of tot beëindiging van de functie wil overgaan of zicht op overeenstemming op redelijke voorwaarden binnen een passende termijn ontbreekt, heeft de gemeente de mogelijkheid om op basis van dit bestemmingsplan een onteigeningsprocedure in gang te zetten ter uitvoering/realisering van het bestemmingsplan met de daarin opgenomen bestemmingen (functies).

Een onteigeningsprocedure is een wettelijk omschreven procedure, die zorgvuldig moet worden doorlopen en die met veel waarborgen voor de eigenaar is omkleed, juist gelet op het beoogde gevolg ten behoeve van het algemeen belang.

7.3.2.3 Flexibiliteit, fasering en uitvoering met beleidsregels

De ontwikkeling van het hele plangebied gaat een aantal jaren duren. Zo'n lange periode eist een flexibele opzet van de regeling in het bestemmingsplan. Flexibiliteit gaat vaak wel ten koste van duidelijkheid en zekerheid over de invulling van het plangebied. De regels van dit bestemmingsplan zoeken een balans tussen zekerheid en flexibiliteit door de belangrijkste elementen van de ontwikkeling vast te leggen, zoals het programma, de stedenbouwkundige hoofdopzet, en daarbij kwalitatieve eisen te stellen aan de uitvoering. Het college van burgemeester en wethouders krijgt, als uitvoerend bestuursorgaan, de zorg voor een invulling die aan die kwalitatieve eisen voldoet. En het college krijgt ook de opdracht om te zorgen voor een jaarlijks monitoringsrapport, zodat de gemeenteraad een vinger aan de pols kan houden.

Dit bestemmingsplan heeft betrekking op de eerste fase van de bouw van het plan Merwede. In de deze fase, globaal tot en met 2028, wordt het bouwen van 4.250 woningen mogelijk gemaakt en het daarbij behorende voorzieningenprogramma.

In grote lijn is wel bekend wat er gebouwd moet worden: dat staat in lid 5.1 Doel van de functie. Maar voor een goede beoordeling moet de situatie op het moment van een vergunningaanvraag bekeken worden aan de hand van actuele gegevens. Zo bepalen de gebouwen die er op dat moment al staan, welke gebouwen nog nodig zijn voor het totale doel. Met beleidsregels kunnen burgemeester en wethouders zorgen voor een flexibele sturing. Als het nodig is, kunnen zij de beleidsregels wijzigen, bijvoorbeeld als uit de jaarlijkse monitoring blijkt dat er bijsturing nodig is of als er maatschappelijke ontwikkelingen of uitkomsten uit het MerwedeLab zijn die vragen om een andere invulling of fasering. De businesscase Merwede moet daarbij bewaakt worden. De beleidsregels zorgen in ieder geval dat een vergunning voldoet aan de voorwaarde in artikel 5 en 7 van de regels van het bestemmingsplan. Het SP Merwede vormt hierbij uiteraard de basis.

7.3.2.4 Uitleg van de regels in artikel 5

7.3.2.4.1 Het doel van de functie Gemengd

In het eerste lid, lid 5.1 Doel van de functie, is onder 1 het doel van de functie beschreven, namelijk de transformatie van Merwede tot hoogstedelijk, autoluw woonmilieu met een goede mix van woningen en voorzieningen, groen en een fijnmazig verkeersnetwerk voor langzaam verkeer. Om te kunnen beoordelen of activiteiten die leiden tot het invullen van het gebied passend zijn, is het doel in de regels concreet gemaakt aan de hand van kwalitatieve kenmerken en stedenbouwkundige principes. De ontwikkeling moet passen in de ambities van de gemeente op het gebied van duurzaamheid, energie, zuinig gebruik van grondstoffen, circulair bouwen, diervriendelijk bouwen en klimaatadaptatie. Deze kenmerken zijn gebaseerd op de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 en uitgewerkt in het Stedenbouwkundig Plan Merwede dat als basis voor dit bestemmingsplan dient.

De inrichting van het gebied verleidt bewoners en bezoekers om te gaan lopen, fietsen en het openbaar vervoer te gebruiken. De openbare ruimte is autovrij, dagelijkse voorzieningen liggen op loop- en fietsafstand; de loop- en fietsroutes in (en rondom) het plangebied vormen een fijnmazig netwerk. Bij de ontwikkeling wordt voorzien in voorzieningen voor het stimuleren van deelmobiliteit, gelegen op centrale plekken binnen Merwede.

In artikel 5.2 Activiteiten en voorzieningen die zijn toegestaan zijn de activiteiten genoemd die in ieder geval in het plangebied passen. Hierin zijn ook de kwantitatieve kenmerken van de activiteiten opgenomen die in het gebied mogelijk zijn.

Zo is in artikel 5.2 lid 1, onder a het maximale aantal woningen opgenomen dat in deze fase van Merwede wordt gerealiseerd. In de bij dit bestemmingsplan behorende beleidsregels is vastgelegd welke woningbouwcategoriën in welke mate worden gerealiseerd, wie de doelgroepen zijn en aan welke minimale kwaliteitseisen de woningen moeten voldoen qua vloeroppervlakte.

In 5.2 lid 1, onder b, wordt verwezen naar de '*tabel Programma niet woonfuncties*' waarin het programma voor de verschillende voorzieningen in het gebied is opgenomen. Dit zijn commerciële en maatschappelijke voorzieningen die passen bij een hoogstedelijk woonmilieu en die ervoor zorgen dat bewoners binnen de wijk kunnen voorzien in hun dagelijkse levensbehoeften, naar de dokter kunnen gaan, elkaar kunnen ontmoeten en de kinderen in de wijk naar school kunnen gaan.

In 5.2 lid 1, onder c en verder, worden de verschillende randvoorwaarden beschreven waaraan de activiteiten in het gebied verder moeten voldoen. Deze voorwaarden zijn nodig om binnen de hoge verdichting die in het gebied voor ogen wordt gestaan een goede balans te vinden tussen de verschillende activiteiten zodat het gebied voor al zijn gebruikers prettig en leefbaar blijft. Een aantal randvoorwaarden ziet ook op de wijze van inrichting van de openbare ruimte. De gemeente is hiervoor verantwoordelijk. Het openbaar gebied wordt aangelegd overeenkomstig het FO/DO Inrichtingsplan.

Het plangebied gaat niet in één keer op de schop. Daarom zijn in lid 5.2, onder 2 ook doelen

beschreven voor locaties waar nog niet gebouwd wordt of locaties die al gereed zijn. De regel onder 3 geeft de ruimte aan tijdelijke activiteiten op de locaties waar de bouw nog niet voorbereid wordt of nog niet gestart is.

7.3.2.4.2 Uitvoering: het doel van de functie verwezenlijken

Maar ook met het programma en de beschreven kenmerken is het lastig om te beoordelen of een bouwproject past. Als de eerste vergunningaanvraag bijvoorbeeld om het bouwen van een hoogteaccent gaat, dan moet de gemeente onder meer kunnen beoordelen of die woontoren wel op de juiste plek wordt gebouwd, of het in de eerste fase wel wenselijk is om direct zoveel woningen te bouwen en of de gekozen plek voor de afwikkeling van verkeer en voor het aanleggen van groen wel handig is. Voor zo'n beoordeling zijn nadere regels nodig. In artikel 5 is daarom bepaald dat het college bij toetsing of een vergunning kan worden verleend, toetst aan de vastgestelde beleidsregels. De beleidsregels vertellen hoe het college de regels van artikel 5 uitlegt en op welke punten het college let bij de beoordeling van een bouwaanvraag. In de praktijk is hier een belangrijke rol weggelegd voor het C-team en het Q-team Merwede. Verwezen wordt ook naar de toelichting op de beleidsregels Merwede. Het doel is om te borgen dat het juiste programma in de gewenste vorm in Merwede wordt gerealiseerd.

Zoals hierboven aangegeven eist het systeem via de beleidsregels ook een vorm van monitoring: met enige regelmaat moet getoetst worden wat er nog nodig is en of het project nog voldoet aan de hogere doelstellingen voor het woon-werkgebied. Daarbij is niet alleen het 'programma' (wat bouwen we, voor wie bouwen we en hoe vullen we de openbare ruimte in) van belang, maar ook de fasering en financiële uitvoerbaarheid van het geheel. Voor de monitoring is een Plan van Aanpak opgesteld.

De bestemming Gemengd ligt gedeeltelijk binnen de invloedsfeer van bestaande en te handhaven bedrijven. Voor het bedrijf aan de Europalaan is sprake van in een gemengd gebied passende bedrijfsfunctie (particuliere opslag); het aanhouden van een afstand tot het perceel is niet noodzakelijk. Voor het in het plangebied gevestigde nutsbedrijf en de productie van keramiek geldt dat met onderzoek is aangetoond dat na het treffen van maatregelen aan de gebouwen en/of het aanpassen van de bedrijfsvoering, het bouwen van (woon)gebouwen nabij deze bedrijven mogelijk is. Het aspect akoestiek is voor beide bedrijven maatgevend.

7.3.2.4.3 Bouwen mag alleen met vergunning

Aan de hand van de regels in lid 5.3 Nieuwe activiteiten en voorzieningen alleen met vergunning, lid 5.4 Beoordelingskader vergunningaanvraag en de beleidsregels wordt gekeken of de aanvraag past binnen de doelstellingen van het bestemmingsplan en het SP Merwede. In deze regels is het bouwvergunningsysteem opgenomen. De regels gaan voor de regels over het bouwen die in hoofdstuk 3 staan. In dit artikel staan op hoofdlijnen de harde randvoorwaarden waaraan de bebouwing moet voldoen onder andere qua hoogte en situering. In samenhang met de verbeelding worden 3 zones onderscheiden waarvoor een maximale bouwhoogte wordt gegeven. Afwijking van die bouwhoogten is mogelijk om hoogteaccenten te maken. Bij de wijze van bouwen en het realiseren van hoogteaccenten gelden ruimtelijke voorwaarden. De spelregels en richtlijnen 'Coulissestad' zoals opgenomen in het SP Merwede zijn hier van toepassing verklaard. Volgens het SP Merwede is langs het Merwedekanaal een zone uitgezonder van hoogbouwaccenten.

De daadwerkelijke invulling van de gebiedsontwikkeling vindt plaats aan de hand van hoofdstuk 6.2 onder 2 tot en met 13 van het door de gemeenteraad vastgestelde Stedenbouwkundig Plan Merwede (spelregels en richtlijnen) en het Beeldkwaliteitsplan. Waar in het bestemmingsplan in de regels en op de verbeelding de harde randvoorwaarden van de ontwikkeling op hoofdlijnen zijn vastgelegd geven de beleidsregels en hoofdstuk 6.2 onder 2 tot en met 13 van het door de gemeenteraad vastgestelde Stedenbouwkundig Plan Merwede, daarvan een nadere invulling op detailniveau.

Het door het college aangestelde kwaliteitsteam (Q-team) adviseert aan de hand van deze kaders of individuele bouwaanvragen passen binnen de gewenste ontwikkeling van Merwede. Naast de verwijzing naar het SP is in de regels een aantal beoordelingskaders opgenomen waaraan een aanvraag omgevingsvergunning wordt getoetst. Een belangrijk kader is het parkeren; voor Merwede wordt maatwerk toegepast. Dit maatwerk wordt tezamen met het vastgelegde maximaal aantal parkeerplaatsen ín het plangebied bewaakt door een parkeerbalans per aanvraag omgevingsvergunning. Ook het parkeren op afstand is daarbij gemaximeerd.

Tezamen garanderen ze flexibiliteit van het bouw- en ontwikkeltempo, de benodigde voorinvesteringen en het zorg dragen voor een levendig gebied, ook tijdens de periode van transformatie.

In de regel 5.4.9 en 5.4.10 zijn beoordelingscriteria voor de borging van de realisatie van voorzieningen en de mobiliteitsmaatregelen opgenomen waaraan voldaan moet worden voordat de

woningen in gebruik genomen mogen worden. Deze maatregelen zijn nodig om de ambities en kwaliteiten voor het gebied te behalen.

Het betreft onder andere het tijdig realiseren van (mobiliteits)voorzieningen. Deze hubs en voorzieningen zijn namelijk randvoorwaardelijk voor het mobiliteitsconcept van Merwede dat vanaf het eerste begin van de ontwikkeling van Merwede operationeel moet zijn. De in dit artikel opgenomen normen en kwalitatieve voorwaarden zijn afkomstig uit het Stedenbouwkundig Plan Merwede.

Naast de voorwaardelijke verplichtingen geldt dat de gemeente verantwoordelijk is voor de hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte, het tijdig realiseren van fietsbruggen, het invoeren van betaald parkeren in de omliggende wijken, het beschikbaar stellen van parkeren op afstand, de aanpak van de Europalaan Noord en het voeren van overleg met de provincie over de komst van hoogwaardig openbaar vervoer.

7.3.2.4.4 Opsomming van activiteiten die in ieder geval verboden zijn

In lid 5.6 Activiteiten die niet mogen staan de activiteiten benoemd die in ieder geval niet mogen op de locatie met de functie Gemengd.

7.3.2.4.5 Nadere eisen

In lid 5.7 Nadere eisen is geregeld dat het college van B&W op basis van de uitkomsten van de onderzoeken uit lid 6, maar ook op basis van de beleidsregels die gelden voor het gebied nadere eisen kan stellen aan plaatsing en vormgeving van gebouwen om de beleidsambities te halen. Ook kan het college op basis van deze regels nadere eisen stellen aan het tijdelijk gebruik van gronden voor het kunnen realiseren van het totale plan. Hierdoor is er in het plangebied een zekere schuifruimte die nodig is om de ontwikkeling logistiek in goede banen te leiden.

7.3.2.4.6 Afwijkingsbevoegdheden

In lid 5.8 zijn afwijkende activiteiten met vergunning opgenomen. Het gaat hier om expliciete mogelijkheden om na afweging van belangen activiteiten of bouwmogelijkheden toe te laten die verder gaan dan de randvoorwaarden zoals opgenomen in lid 5.2. Zo kan bijvoorbeeld een zwaardere categorie horeca worden toegelaten mits het behoud van de leefbaarheid kan worden aangetoond.

Bij verhuur aan andere doelgroepen dan internationale studenten (bijvoorbeeld expats) wordt in een overeenkomst (bijvoorbeeld een anterieure overeenkomst of erfpachtovereenkomst) vastgelegd dat verhuur langer dan 6 maanden plaatsvindt met tijdelijke huurcontracten.

Bij het exploiteren van een accommodatie voor tijdelijk verblijf geldt de verplichting voor het afdragen van toeristenbelasting.

7.3.2.4.7 Wijze van meten

Om onduidelijkheden bij bouwplantoetsing te voorkomen is in aanvulling op Artikel 2 en Artikel 18 een bijzondere bepaling opgenomen over de wijze van meten van de bouwhoogte. Duidelijk wordt gemaakt dat bepaalde ondergeschikte en noodzakelijke voorzieningen zijn toegelaten. De exacte inpassing van dergelijke voorzieningen moet in lijn zijn met het Beeldkwaliteitsplan Merwede.

7.3.2.4.8 Toepassingsbereik Artikel 18

Om aan te sluiten bij het Stedenbouwkundig Plan Merwede is een bijzondere bepaling opgenomen voor de toepassing van de 10% regeling zoals opgenomen in artikel 18. Om extra gebouwkwaliteit te krijgen wordt de mogelijkheid geboden om bijvoorbeeld een grotere verdiepingshoogte toe te laten, mits het gebouw hiermee niet meer dan 5% hoger wordt dan toegestaan op grond van de bouwregels. Op basis van artikel 18 kan ook een grotere bouwhoogte tot maximaal 10% worden toegelaten mits voldaan wordt aan de in artikel 18 opgenomen criteria.

7.3.3 De andere functies (bestemmingen)

7.3.3.1 Artikel 3 Bedrijf

In het plangebied is een aantal bestaande bedrijven aanwezig. Deze zijn positief bestemd en krijgen - voor zover deze niet meedoen in de transformatie - een passende bedrijfsbestemming voor zover dit ruimtelijk inpasbaar is. Het plan heeft tot doel een gemixte wijk te realiseren waarin ook ruimte is voor bedrijvigheid. Echter, die bedrijvigheid moet dan wel passen bij een gezond stedelijk woonmilieu. De toegelaten bedrijfscategorie is dan ook maximaal categorie B van de lijst van bedrijfsactiviteiten. Ook kan de huidige bedrijfsvoering voor zover die zwaarder is, worden voortgezet door middel van een maatbestemming.

De ontsluiting van bedrijven via de Kanaalweg en het parkeren op eigen terrein is onder het

overgangsrecht gebracht; dat betekent dat dit in de eindsituatie niet gewenst is en kan worden voortgezet tot het moment waarop met een verkeersbesluit de Kanaalweg wordt afgesloten voor autoverkeer. Een uitzondering geldt voor het bedrijf Mobach.

Gezien de transformatie van het gebied naar een hoogstedelijk gemengd gebied met het accent op wonen kan aan de bestaande (industriële) bedrijven niet bij recht nieuwe uitbreidingsruimte worden verleend. Mochten de bedrijven in de toekomst willen uitbreiden dan zal per geval worden gekeken wat mogelijk is. Voor Mobach is rekening gehouden met de mogelijkheid voor het realiseren van een nieuwe expeditieruimte aan de noordzijde van het pand.

Zoals elders in de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven is aanpassing van de bedrijfsvoering van het bedrijf aan de Kanaalweg voorwaardelijk voor de bouw van woningen.

7.3.3.2 Artikel 4 Bedrijf - Nutsvoorziening

Dit betreft een transformatorstation en een gasdrukmeet- en regelstation die reeds in het gebied aanwezig zijn. Deze voorzieningen kunnen blijven functioneren in het plangebied.

Het bedrijf blijf via de Kanaalweg bereikbaar (in de bestemming Groen). Hiertoe zal te zijner tijd ook een ontheffing worden verleend van het verkeersbesluit. Met de eigenaar van het perceel worden afspraken gemaakt over een groene invulling zodat dit perceel bij het Merwedepark kan worden betrokken.

7.3.3.3 Artikel 6 Groen

Locaties met de functie (bestemming) Groen maken deel uit van de openbare ruimte. Deze functie is toegekend aan het Merwedepark en aan een deel van het groen dat een wezenlijk onderdeel is van de structuur van een wijk of gebied. In deze groenvoorzieningen is bewegen, ontmoeten en spelen in de open lucht vanzelfsprekend. Groenvoorzieningen dragen bij aan een gezond leefklimaat en vergroten de leefbaarheid van een wijk of gebied.

Binnen de functie 'Groen' is ook oppervlaktewater en sierwater toegestaan en er mogen voet- en fietspaden worden aangelegd en veldjes waar honden ongelijnd uitgelaten mogen worden. Langs de bouwgrens en ter hoogte van de twee bestaande woningen aan de Kanaalweg is binnen de bestemming Groen het gebruik van tuin onder voorwaarden toegestaan. Ook is het toelaten van overhangende balkons onder voorwaarden mogelijk gemaakt.

In de bestemming is ook met een aanduiding aangegeven waar (aanlandingen van) bruggen zijn toegelaten. Dit is ter hoogte van de Waalstraat en de Zijldiepstraat.

Auto's horen niet thuis op een locatie met deze functie. Paden voor calamiteiten en voor onderhoud en bevoorrading van de bedrijven Stedin en Mobach zijn mogelijk gelet op de maatschappelijke noodzaak en het incidentele karakter.

De gemeente is verantwoordelijk voor de inrichting van het groen op basis van het Functioneel Ontwerp/DO Inrichtingsplan Openbare ruimte.

7.3.3.4 Artikel 7 Maatschappelijk

Deze functie is toegewezen aan de locatie waarvan vaststaat dat daar een van de basisscholen in het gebied gerealiseerd gaat worden. Omdat deze gronden nog niet geheel in het bezit van het eigenaren collectief zijn moeten zij nog verworven worden. Daarbij wordt gestreefd naar een minnelijke verwerving maar kan een onteigening niet geheel uitgesloten worden. Het verlenen van een omgevingsvergunning is aan de orde als alsnog een exploitatieplan is vastgesteld voor deze locatie danwel een anterieure overeenkomst is gesloten met de huidige eigenaar.

7.3.3.5 Artikel 8 Verkeer

De stedelijke verbindingswegen zoals de Europalaan en de Koningin Wilhelminalaan krijgen de bestemming Verkeer. Volgens de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2, het Mobiliteitsbeleid van de gemeente en het FO/IPvE Europalaan Noord, wordt de Europalaan Noord ingericht als groene stadsboulevard met in het midden een HOV baan en aan weerzijden fietspaden.

7.3.3.6 Artikel 9 Verkeer - Openbaar vervoer

Het bestemmingsplan anticipeert ook op de herinrichting van de Europalaan, die nodig is om de ambities voor het gebied qua bereikbaarheid, mobiliteit, geluid en luchtkwaliteit te halen. Voor een goede bereikbaarheid van het gebied en een goede werking van het mobiliteitsconcept zijn hoogwaardige openbaar vervoersverbindingen onontbeerlijk. Deze bestemming voorziet in de mogelijkheid om hoogwaardig openbaarvervoersbanen in middenligging op de Europalaan te realiseren.

7.3.3.7 Artikel 10 Verkeer - Verblijfsgebied

Onder de functie (bestemming) 'Verkeer - Verblijfsgebied' vallen wegen, fiets- en voetpaden, pleinen, groenvoorzieningen en bouwwerken die bij de functie passen, zoals fietsenstallingen. Wegen met deze functie zijn vooral bedoeld voor het bestemmingsverkeer.

7.3.3.8 Artikel 11 Water

De gronden binnen deze bestemming zijn bestemd voor waterlopen, waterhuishouding, scheepvaart, waterbeheer en waterberging, groenvoorzieningen en kunstwerken. Binnen deze bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd. In de bestemming is één ligplaats voor een woonboot opgenomen. De aanduiding wijkt af van de ligging van de huidige woonboot; dit om een goede inpassing van de brug mogelijk te maken.

Bruggen over het water zijn alleen toegestaan waar dat is aangeduid op de verbeelding. Bovendien moeten ze voldoen aan minimale eisen voor doorvaarthoogte. Ook is een minimale doorvaartbreedte in de regels opgenomen die obstakelvrij moet zijn.

7.3.3.9 Artikel 12 Wonen

Deze functie is opgenomen voor de twee bestaande woningen aan de Kanaalweg.

7.3.3.10 Artikel 13 Waarde - Archeologie

De dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' is opgenomen ter veiligstelling en bescherming van de archeologische waarden 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.

Voordat een omgevingsvergunning voor het bouwen of het uitvoeren van werken mag worden verleend op gronden met deze dubbelbestemming, moet met een proefsleuven onderzoek nader onderzoek worden gedaan naar archeologische waarden. Over de wijze waarop het onderzoek moet worden gedaan en over de wijze waarop omgegaan moet worden met de resultaten van het onderzoek wordt advies ingewonnen bij het Team Erfgoed van de gemeente.

Een vergunning is niet nodig als kan worden aangetoond dat de gronden ter plaatse van een ingreep al zijn verstoord.

7.3.3.11 Artikel 14 Waterstaat - Waterkering

Deze regel heeft betrekking op de bescherming van de waterkering langs het Merwedekanaal.

7.4 Bouwen (hoofdstuk 3 van de regels)

7.4.1 Inleiding

Alle regels over het bouwen zijn in dit hoofdstuk opgenomen. Deze regels gelden voor de hele gemeente gelden. De regels houden rekening met het feit dat ze in combinatie met een ouder bestemmingsplan gelden of die, zoals in dit plan, deel uitmaken van een bestemmingsplan, een 'Chw-plan' (Chw staat voor: Crisis- en herstelwet, zie paragraaf: 7.1.2 Voortuitlopen op de Omgevingswet), dat anticipeert op de Omgevingswet.

In andere hoofdstukken kunnen ook regels staan die voor een bouwer van belang kunnen zijn. Als iemand bijvoorbeeld een bijgebouw bouwt dat past binnen de regels voor het bouwen, maar na de bouw het bijgebouw gebruikt als buurtcafé of als winkel, dan is er toch sprake van strijd met de regels van dit bestemmingsplan.

In dit plan en in een Chw-plan dat op dit plan gebaseerd is, is in enkele gevallen een 'overige zone - bouwen' aan locaties toegekend. Zo'n zone omvat alle functies waar hoofdgebouwen gebouwd zijn of gebouwd kunnen worden. Grofweg zijn dat de functies die niet tot het openbare gebied behoren, later aangevuld met agrarische functies.

Als een regel geen verwijzing naar de 'overige zone - bouwen' heeft, dan geldt de regel in principe dus voor het hele grondgebied van de gemeente waarvoor een bestemmingsplan geldt, inclusief de gebieden met een Chw-plan. Alleen gebieden met een beheersverordening houden hun eigen regeling.

De artikelen in hoofdstuk 3 Bouwen van de regels zijn als volgt ingedeeld:

- inleidende en algemene bepalingen (Artikel 15 Inleidende bepalingen over het bouwen en Artikel 16 Bijzondere regels over bouwen);
- bouwen is toegestaan op grond van het bestemmingsplan (Artikel 17 Bouwen is toegestaan);
- vergunning nodig voor het bouwen (Artikel 18 Bouwen met vergunning).

7.4.2 Inleidende bepalingen over het bouwen (Artikel 15)

De regel in lid 15.1 Werking van de regels in dit hoofdstuk zorgt ervoor dat dit hoofdstuk in de hele gemeente kan gelden. In de inleiding hierboven is al uitgelegd dat het hoofdstuk dan ook geldt in gebieden waar een ander bestemmingsplan geldt. Dat kan zelfs een oud bestemmingsplan zijn dat in de vorm van een boek met papieren plankaarten is vastgesteld, zoals het bestemmingsplan Binnenstad. In de bestemmingsplannen die tot nu toe werden gemaakt, staan de regels over het bouwen in twee hoofdstukken. Wat je waar mag bouwen staat vrijwel zonder uitzondering in hoofdstuk 2. Per bestemming worden aparte regels gegeven, meestal in het tweede lid. In de bestemming staat ook wanneer burgemeester en wethouders bevoegd zijn om in afwijking van die regels een vergunning geven.

In hoofdstuk 3 van de bestemmingsplannen staan algemene regels over het bouwen. Die regels zijn overigens grotendeels vervangen door het Chw bestemmingsplan Algemene regels over bouwen en gebruik, dat de gemeenteraad op 30 november 2017 heeft vastgesteld. Om de regels verder te uniformeren zullen de hoofdstukken 3 tot en met 5 van dit bestemmingsplan te zijner tijd het Chw bestemmingsplan Algemene regels over bouwen en gebruik vervangen.

Met de regel in lid 15.1 blijven de regels die in bestemmingsplannen in hoofdstuk 2 staan van toepassing, naast de regels die in hoofdstuk 3 van dit plan staan. Dat is eigenlijk logisch, want het is een juridisch principe (het 'lex specialis'-beginsel) dat een bijzondere regel voorgaat op een algemene regel.

De regel in lid 15.2 Nieuwe bouwwerken verbindt het bouwen met de functie van het gebouw. Als de functie van het gebouw niet past bij de functie van de locatie, mag het bouwen ook niet. Een bedrijfspand past bijvoorbeeld wel op een locatie met de functie Bedrijf, maar niet op een locatie met de functie Wonen. Een vergunningaanvraag voor een bedrijf op zo'n locatie zal op grond van lid 15.2 moeten worden geweigerd.

7.4.3 Bijzondere regels over bouwen (Artikel 16)

7.4.3.1 Lid 16.1 Voorwaardelijke verplichting over parkeren

Dit lid zorgt voor de uitvoering van het parkeerbeleid. De regel onder 1 en 3 zorgen ervoor dat een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen moet voldoen aan het gemeentelijk parkeerbeleid. Dat betekent dat de aanvrager moet zorgen voor voldoende parkeergelegenheid voor auto's en fietsen. Wat voldoende is, hangt natuurlijk af van wat er gebouwd wordt. Het college gebruikt beleidsregels om te toetsten of een bouwplan voorziet in voldoende parkeergelegenheid. Bij de vaststelling van dit bestemmingsplan zijn staan die beleidsregels in de Nota Parkeernormen Fiets en Auto, bijlage 1 bij de Parkeernota Stallen en Parkeren 2013.

De constructie in dit lid vloeit voort uit artikel 3.1.2, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening en uit de vergelijkbare bepaling in het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet, artikel 7c, zesde lid. Die wettelijke regelingen staan toe dat een bestemmingsplan ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening "vage regels" bevat die concreet worden gemaakt met beleidsregels.

Uit de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van 8 maart 2017 (201605713/1/R3) over het bestemmingsplan "Facetherziening parkeren" van de gemeente Groningen volgt dat de gemeente een dynamische verwijzing naar parkeernormen in de regels mag opnemen. In deze uitspraak overweegt de Afdeling: "Wel moet duidelijk zijn naar welke beleidsregels wordt verwezen. Hoewel in artikel 4, lid 4.4, van de planregels niet wordt verwezen naar specifieke beleidsregels, kan er naar het oordeel van de Afdeling in redelijkheid geen onduidelijkheid over bestaan dat ten tijde van de vaststelling van het plan hiermee de "Beleidsregels Parkeernormen 2012" van de gemeente Groningen worden bedoeld. Er zijn in de gemeente Groningen immers geen andere beleidsregels met betrekking tot parkeren."

7.4.3.2 Lid 16.2 Woningvorming en omzetting

Deze regel heeft vooral een signaalfunctie. De regel is strikt genomen niet nodig, omdat Artikel 20 Activiteiten in de woning, nieuwe woonruimte sowieso van toepassing is. De beleidsmatige toelichting staat bij dat artikel.

7.4.3.3 Lid 16.3 Koppeling met geluidbeleid

Lid 16.3 betreft de koppeling met het geluidbeleid. Geluidgevoelige functies zijn alleen toegestaan als de gevelbelasting niet hoger is dan de wettelijke voorkeursgrenswaarde, dan wel een verleende hogere grenswaarde. Voor Merwede is een maximale gevelbelasting vanwege wegverkeerslawaai vastgelegd tot 58dB(A). Hiervoor wordt verwezen naar het ontwerpbesluit hogere waarden en de daarin opgenomen voorwaarden, zoals opgenomen bij de bijlagen bij de toelichting.

7.4.4 Bouwen is toegestaan (Artikel 17)

Voor de duidelijkheid: het "bouwen is toegestaan" in de kop van Artikel 17 Bouwen is toegestaan wil zeggen dat op grond van hoofdstuk 3 van de regels geen vergunning nodig is. Vaak is op grond van de wet wel een omgevingsvergunning nodig of brengt de bouwactiviteit ook een vergunningplichtige activiteit met zich mee, bijvoorbeeld het bouwen bij een gasleiding.

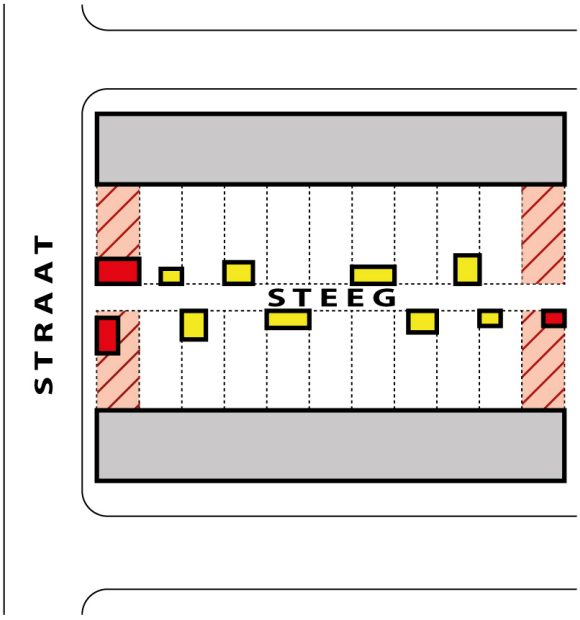
Het eerste lid, 17.1 Vergunningvrij bouwen beschrijft de gevallen waarin geen vergunning nodig is. Onder 1 worden de bouwwerken bedoeld die op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht zonder vergunning, zelfs zonder bouwvergunning, gebouwd mogen worden. De regel onder 2 spreekt voor zich. Het derde onderdeel verwijst naar bouwregels die gekoppeld zijn aan een functie (bestemming). Op een locatie met die functie is het bouwen dus niet toegestaan. Maar het kan ook zijn dat een functie juist regels bevat waardoor het bouwwerk past in het bestemmingsplan. Dan is het bouwen dus toegestaan.

In lid 17.2 Gevallen waarin het overschrijden van de bouwgrens is toegestaan staan de kleine afwijkingen van regels over het bouwen, afwijkingen die normaal gesproken geen effect hebben op de planologische of stedenbouwkundige invulling van een gebied en de leefbaarheid niet aantasten. Deze regels staan ook al in het Chw bestemmingsplan Algemene regels voor bouwen en gebruik. Meestal is voor de genoemde bouwwerken wel een omgevingsvergunning nodig. Dit lid bepaalt slechts dat voor de *afwijking* (namelijk de overschrijding van de bouwgrens) geen vergunning nodig is.

Het bouwen van een bijbehorende bouwwerk is onder voorwaarden geheel vergunningvrij (zie hierboven bij lid 17.1 Vergunningvrij bouwen). De voorwaarde waar lid 17.3 Bijbehorend bouwwerk dat aan een openbaar gebied grenst verwijst luidt: "c. op een afstand van meer dan 1 m vanaf openbaar toegankelijk gebied, tenzij geen redelijke eisen van welstand van toepassing zijn". Met deze voorwaarde wil de wetgever voorkomen dat bijbehorende bouwwerken die invloed hebben op de beleving van de openbare ruimte zonder welstandstoets gebouwd mag worden. Er zijn echter gevallen waarin het bijbehorende bouwwerk zonder bezwaar of zelfs bij voorkeur op de grens van het openbare gebied gebouwd kunnen worden. De regels in lid 17.3 Bijbehorend bouwwerk dat aan een openbaar gebied grenst beschrijven die gevallen en zorgen dat voor die gevallen snel een vergunning voor de activiteit bouwen verleend kan worden. Het begrip "openbaar toegankelijk gebied" is uit de regeling in Bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht overgenomen.
De regel onder 1 gaat over wat men een gesloten bouwblok noemt. Een bijhorend bouwwerk op de grens van het perceel is daar geen bezwaar. "Aan alle zijden omgeven [..] door hoofdgebouwen", betekent niet dat er geen openingen in de bebouwing mag zitten, bijvoorbeeld openingen om verkeer naar een binnenterrein toe te laten. Het gaat erom dat aan alle zijden min of meer gesloten bebouwing staat die een duidelijk binnenterrein vormt voor de bewoners van die gebouwen.

Afbeelding: openbaar gebied dat "omgeven is door hoofdgebouwen"
p grond van de regeling in Bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht is het bouwen van bijbehorende bouwwerken aan een achterom toegestaan, behalve bij percelen die op de hoek liggen. De achterom valt namelijk niet onder het begrip "openbaar toegankelijk gebied". Op de tekening hieronder zijn de bijbehorende bouwwerken die vergunningvrij zijn geel gekleurd. Op de hoeken, rood ingetekend, is het van belang dat zorgvuldig gekeken wordt naar het effect op de openbare ruimte. Als een bouwplan stedenbouwkundig past en voldoet aan de eisen van welstand, is het bouwen met een vergunningverlening mogelijk.

A*fbeelding: percelen aan een steeg of achterom*



In lid 17.4 Bouwen in de openbare ruimte staan de regels over het bouwen in de openbare ruimte. De meeste bouwwerken die daar normaal gesproken te vinden zijn, mogen op grond van de Wabo zonder vergunning gebouwd worden. De gemeente is, afgezien van nutsvoorzieningen, over het algemeen de enige partij die in de openbare ruimte iets bouwt. Meestal zijn het voorzieningen die bij de inrichting van het openbare gebied horen, zoals banken in het park. Het uitgangspunt bij de regeling voor het bouwen in de openbare ruimte is dat de gemeente zichzelf geen vergunningen hoeft te geven. In de praktijk overlegt de gemeente veranderingen van de inrichting van de openbare ruimte met omwonenden. Als omwonenden bezwaar hebben, kunnen zij dat ook zonder vergunningprocedure aan de gemeente laten weten.

Met de regels in lid 17.4 Bouwen in de openbare ruimte is voor het bouwen van voorzieningen die het algemeen belang dienen in principe geen vergunning nodig. Er zijn een paar voorwaarden:

- het gebouwde, dus het resultaat van de bouw, mag de verkeersveiligheid of de waterveiligheid niet aantasten; het spreekt voor zich dat ook tijdens de bouw gezorgd moet worden voor de veiligheid van het verkeer, maar dat kan bijvoorbeeld met verkeersregelaars geregeld worden;
- het bouwen mag niet in strijd zijn met de beschermende regels voor bijvoorbeeld leidingen;
- het bouwen komt niet in strijd met de toegewezen functie, wat bijvoorbeeld bij de functies Groen en Verkeer en Verblijf betekent dat het bouwen geen aantasting van bomen tot gevolg mag hebben.

In het geval van speelvoorzieningen geldt een maximum hoogte. Geluidwerende voorzieningen worden in de praktijk alleen aangebracht als dat nodig is en dan niet hoger dan nodig is. Daarom is geen maximale hoogte in de regel opgenomen. Dat geldt ook voor kunstwerken. Het plaatsen van een kunstwerk in de openbare ruimte gebeurt altijd in overleg met de omwonenden. Een regel over de omvang is dus niet nodig.

7.4.5 Bouwen met een vergunning (Artikel 18)

In Artikel 18 Bouwen met vergunning staan de mogelijkheden voor het met een vergunning bouwen in afwijking van regels en voor het bouwen dat zonder vergunning niet is toegestaan. De grondslagen voor deze vergunningen staan respectievelijk in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening en in artikel 7c, lid 14, van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet. De werking is overigens vergelijkbaar: de bouwmogelijkheid die vergund kan worden, is in overeenstemming met de geest van het bestemmingsplan, als aan de voorwaarden die bij de vergunningplicht horen wordt voldaan.

Dit artikel biedt de mogelijkheid om bouwwerken te bouwen die de buren als hinderlijk kunnen ervaren. Daarom doet degene die wil bouwen er goed aan om even met de buren te gaan praten, voordat de vergunningaanvraag gedaan wordt. Zie ook paragraaf 7.1.4, waarin is uitgelegd hoe de

afwijkmethode, methode 1, zich verhoudt tot de andere methodes om af te wijken van regels van het bestemmingsplan. De vergunning die met toepassing van de Crisis- en herstelwet vereist is, volgt ook deze methode 1.

Lid 18.1 Bouwen buiten de bouw- en bestemmingsgrens
De werking van lid 18.1 Bouwen buiten de bouw- en bestemmingsgrens heeft net als artikel 17 Bouwen is toegestaan, lid 17.2 Gevallen waarin het overschrijden van de bouwgrens is toegestaan, tot doel om kleine afwijkingen toe te kunnen staan. In tegenstelling tot de regel in artikel 17.2, mag op grond van lid 18.1 Bouwen buiten de bouw- en bestemmingsgrens ook de bestemmingsgrens overschreden worden. De afwijking kan daardoor ingrijpender zijn. Daarom is voor deze afwijking een vergunning van burgemeester en wethouders nodig. Het is niet de bedoeling dat de afwijking de aard van de aangrenzende functie (bestemming) aantast. Dan zou sprake zijn van een wijziging van die functie. Het college is daartoe niet bevoegd. Zo is in de gevallen die onder c genoemd zijn een vrije hoogte als voorwaarde opgenomen, om te voorkomen dat de grond waarboven gebouwd wordt niet meer veilig gebruikt kan worden en daarmee feitelijk ongeschikt wordt voor de functie. Dit lid is een voortzetting van de regeling in het Chw bestemmingsplan Algemene regels voor bouwen en gebruik.

Lid 18.2 Bouwen met een kleine afwijking van regels
In lid 18.2 staan de kleine afwijkingen die doorgaans in een apart artikel met als titel 'Algemene afwijkingsregels' in bestemmingsplannen worden opgenomen. Deze regel is een uitbreiding ten opzichte van het Chw bestemmingsplan Algemene regels over bouwen en gebruik.

Lid 18.3 Bouwen of verbouwen van ondergeschikte bouwwerken voor mantelzorg
De regel in lid 18.3, onder 1, verwijst naar het vergunningvrije bouwen. De regel in lid 18.3, onder 2, is bedoeld zo min mogelijk belemmeringen op te werpen voor het maken van een mantelzorgwoning in een bestaand of nieuw bijgebouw.

De regel 'voor zover de vergroting voor het doel noodzakelijk is' is bedoeld om een onnodig gebruik van deze afwijkingsmogelijkheid tegen te gaan. Zo is deze afwijkingsmogelijkheid, uitzonderingen daargelaten, niet bedoeld in situaties waarbij de mantelzorg ook met een vergunningvrije aanpassing geregeld kan worden of voor een grotere omvang dan redelijkerwijs nodig is voor de mantelzorgwoning.

Onder 'aantasting van het woon- en leefklimaat' wordt bijvoorbeeld verstaan extra schaduw op het buurperceel of vermindering van privacy. Of die aantasting onevenredig is, moet per geval bezien worden. Van buren mag in dit geval enige tolerantie verwacht worden.

Een vergunning geldt voor de tijd dat de bewoner mantelzorg verleent. Daarna gelden de gewone regels weer. Dat betekent dat het deel dat te groot, waar de vergunning voor verleend was, weer moet worden afgebroken. Ook moeten voorzieningen die van de aanbouw of het bijgebouw een woning maakten weer weggehaald worden.

Lid 18.4 Bouwen op locaties waar het bouwen in verband met de functie verboden is
Bouwen op locaties die beschermd worden in de regels - meestal zit er iets bijzonders in de bodem - is doorgaans niet toegestaan. De vergunning die hier gevraagd wordt, zorgt ervoor dat onderzocht wordt wat de gevolgen van het bouwen zijn voor de beschermde functies en of het bouwen gezien die gevolgen mogelijk is. Het zal duidelijk zijn dat het bouwen op een gasleiding vrijwel nooit vergund kan worden, terwijl een klein gebouwtje op een waterkering bespreekbaar kan zijn.

Op locaties met een beschermde functie geldt vaak ook nog een andere functie. Een bouwwerk zal ook aan de eisen van die functie moeten voldoen. Dat blijkt uit de regel onder 1. De regel onder 2 ziet op de noodzakelijke bescherming van de beschermde functie. "Bij wet" betekent: dat in de wet (tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet: de Wet milieubeheer) of op grond van de wet is bepaald wat een kwetsbaar object is. De regel onder 2 volgt uit artikel 14 van het Besluit externe veiligheid buisleidingen en na inwerkingtreding van de Omgevingswet uit een vergelijkbaar artikel 5.18 en 5.19 (nummering van de versie Staatsblad 2018, nr. 292) van het Besluit kwaliteit leefomgeving.

Als voor het bouwen ook de bodem verstoord wordt of kan worden, is ook een vergunning op grond van artikel 18.4 nodig. Lid 2 sluit bij dat artikel aan, maar is nog wat strenger, omdat een bouwwerk blijft en ook na het bouwen geen gevaar mag opleveren.

7.5 Gebouwen en locaties gebruiken (hoofdstuk 4 van de regels)

7.5.1 Inleiding

In de Wet ruimtelijke ordening staat dat de gemeente waar nodig regels moet stellen over "het gebruik van de grond en van de zich daar bevindende bouwwerken". Daarmee bedoelt de wetgever dat de gemeente duidelijk moet maken wat je op een plek mag doen of bouwen en als er iets gebouwd is, waarvoor je het gebouw mag gebruiken. De Omgevingswet heeft de term 'gebruik' vervangen door 'activiteit'. Dit bestemmingsplan gebruikt de nieuwe term. Het bouwen is al in hoofdstuk 3 Bouwen van de regels geregeld. Andere activiteiten staan in de hoofdstukken 4 Gebouwen en locaties gebruiken en 5 Grondwerk. De regels in hoofdstuk 5 gaan alleen over het gebruiken van de bodem en de ondergrond. De andere regels over activiteiten staan in dit hoofdstuk.

De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Een dergelijk gebruiksverbod hoeft daarom niet meer in de regels te worden opgenomen.

7.5.2 Activiteiten die niet zijn toegestaan (Artikel 19)

Artikel 19 Activiteiten die niet zijn toegestaan verbiedt een aantal activiteiten.

Lid 19.1 Een activiteit moet passen bij het doel van functies
In paragraaf 7.3.1 is uitgelegd hoe het bestemmingsplan duidelijk maakt welke activiteiten passen bij de functie. In dit lid staat dat activiteiten die niet passen bij een functie die is toegewezen aan een locatie niet zijn toegestaan op die locatie. Als er op één locatie twee of meer functies gelden, dan moet een activiteit bij al die functies passen. Op een locatie met de functie Groen en de functie Leiding - Gas, mag géén eik geplant worden. Die activiteit past prima bij de functie Groen, maar levert gevaar op voor de gasleiding en is dus verboden.

Lid 19.2 Activiteiten die in het algemeen niet mogen
In bestemmingsplannen zijn altijd regels opgenomen, meestal onder het kopje "strijdig gebruik", die voor alle functies (bestemmingen) gelden. Deze regels maken duidelijk welke activiteiten in ieder geval niet mogen, ook al lijkt de activiteit binnen het doel van een functie te passen. De activiteiten die lid 19.2 noemt, zijn niet toegestaan, behalve als een regel uit hoofdstuk 2 expliciet aangeeft dat dat gebruik wel mag.

Spullen opslaan in de voortuin leidt bijvoorbeeld tot een rommelig straatbeeld. Daarom is dat onwenselijk en verboden. En seksinrichtingen mogen bijvoorbeeld alleen gevestigd worden met een vergunning op basis van de APV in een gebouw dat de functie (bestemming) 'seksinrichting' heeft. Utrecht heeft geen algeheel verbod op prostitutie of seksinrichtingen. De gemeenteraad heeft prostitutiebeleid vastgesteld waarin aan het aantal seksinrichtingen een maximum is gesteld. Dat maximum aantal prostitutiebedrijven is opgenomen in de Algemene Plaatselijke Verordening. Het Utrechtse prostitutiebeleid voorziet niet in uitbreiding van de mogelijkheden voor prostitutie. Raamprostitutie wordt geconcentreerd op de daarvoor aangewezen locatie aan het Zandpad. Gezien het in Utrecht gehanteerde maximumstelsel en het beleid om prostitutie zoveel mogelijk te concentreren op één plek, zijn nieuwe seksinrichtingen niet toegestaan. Gelet op het binnen de gemeente gehanteerde maximumstelsel betekent de regeling in dit bestemmingsplan geen algemeen verbod, maar wel een verbod op nieuwe vestigingen van seksinrichtingen. Prostitutie is ook niet toegestaan als bedrijf-aan-huis.

Bij toepassing van de regel onder j staat de activiteit 'opslaan' centraal. Een auto die bij een garagebedrijf staat geparkeerd om te worden gerepareerd valt niet onder deze regel, omdat er geen sprake is van opslag.

De regel onder k maakt een uitzondering voor het gewone tuinafval. Met 'tijdelijk' wordt de periode bedoeld die een bewoner redelijkerwijs nodig heeft om het tuinafval af te voeren of op te laten halen.

7.5.3 Algemene regels over de activiteiten in de woning, nieuwe woonruimtes (Artikel 20)

7.5.3.1 Inleiding

De functie (bestemming) wonen komt in veel bestemmingsplannen voor. Wonen kan het hoofddoel zijn, zoals bij de functie Wonen, maar ook een doel dat onder een bredere functie valt, bijvoorbeeld onder Gemengd of Woongebied. De regels in de verschillende bestemmingsplannen over de functie komen vaak op hetzelfde neer, maar er zijn ook verschillen, bijvoorbeeld in de definitie van wonen. Dat is beleidsmatig niet handig en voor de handhaving lastig uitvoerbaar. De algemene regels van dit bestemmingsplan zorgen voor één uniforme regeling voor het wonen die, ongeacht de regeling in een bestemmingsplan, op eenzelfde wijze het gemeentelijke woonbeleid uitvoert.

De Omgevingswet maakt onderscheid tussen functies en activiteiten. Het omgevingsplan, dat straks in de plaats komt van dit bestemmingsplan, moet functies toewijzen aan locaties. De functie geeft het doel van een locatie aan. Het omgevingsplan regelt vervolgens welke activiteiten zijn toegestaan. Als hoofdregel van het omgevingsplan geldt dat een activiteit moet passen bij het doel van een functie.

Dit bestemmingsplan anticipeert op de opzet en werking van het omgevingsplan. Dat blijkt uit de inhoud van dit artikel dat regelt welke activiteiten in een woning zijn toegestaan, in plaats van het "gebruik" te regelen, wat tot nu toe de gewoonte was.

Let op: de regels van Artikel 20 Activiteiten in de woning, nieuwe woonruimte *gaan niet over het bouwen!*
Voor de duidelijkheid: de regels in dit artikel gaan niet over het *bouwen of verbouwen* van woningen. In oudere bestemmingsplan staan de meeste bouwregels in hoofdstuk 2 van de regels van het bestemmingsplan, onder de diverse functies (bestemmingen). Daarnaast gelden de algemene bouwregels. In nieuwe bestemmingsplannen die een aanduiding ''overige zone - bouwen" hebben, staan de bouwregels zoveel mogelijk in hoofdstuk 3 Bouwen van de regels en alleen in bijzondere gevallen deels in hoofdstuk 2.

7.5.3.2 Relatie met de huisvestingsverordening

In Artikel 20 Activiteiten in de woning, nieuwe woonruimte is onderscheid gemaakt tussen twee manieren van wonen: het wonen in een woning en het wonen in een woonruimte die niet alle voorzieningen van een woning heeft, zoals een toilet, een doucheruimte of een keuken. De voorzieningen worden in het laatste geval gedeeld met andere bewoners. Deze woonvorm wordt in dit bestemmingsplan 'het bewonen van onzelfstandige woonruimte' genoemd. Daarmee sluit het bestemmingsplan aan op de termen van het woonbeleid.

De reden om onderscheid te maken tussen de twee manieren van wonen is dat woningen een ander effect op de leefomgeving hebben dan onzelfstandige woonruimtes. In de Beleidsnotitie en beleidsregels woningsplitsen en omzetten, een onderdeel van de omgevingsvisie, wordt dit nader uitgelegd. De regels in dit artikel zijn gebaseerd op die beleidsnotitie.

Vooralsnog bieden twee wetten bescherming tegen ongewenste effecten van woningsplitsing en van het omzetten van woningen: de Wet ruimtelijke ordening die opgaat in de Omgevingswet en de Huisvestingswet. De Wet ruimtelijke ordening en de Omgevingswet zien vooral op de leefbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving, terwijl de Huisvestingswet een goede woningvoorraad voorop stelt. Vanuit deze verschillende gezichtspunten heeft de gemeente regels gesteld in zowel de huisvestingsverordening als het bestemmingsplan. Helaas leidt dat in een aantal gevallen tot een dubbele vergunningplicht.

De minister heeft aangekondigd om de werking van de Huisvestingswet zo te willen verruimen dat gemeenten woningonttrekking in de vorm van bed-and-beakfast of vakantieverhuur (zoals via Airbnb) kunnen reguleren in de gemeentelijke huisvestingsverordening.

De regeling in dit bestemmingsplan sluit aan bij de standaardregeling in andere bestemmingsplannen (bed-and-breakfast, bedrijf-aan-huis) en bij de regeling in het Chw bestemmingsplan Algemene regels over bouwen en gebruik (woningvorming en omzetting). De eventuele aanpassing van de huisvestingsverordening en de Huisvestingswet zijn dus nog niet doorgevoerd.

7.5.3.3 Uniformering van de regels over het wonen

De gemeente bereidt een uitbreiding van het Chw bestemmingsplan Algemene regels over bouwen en gebruik voor. Lid 20.1 Uniforme toepassing van regels over wonen wordt daarin opgenomen en zorgt voor de uniformering van regels van de alle bestemmingsplannen die nu in de gemeente gelden. De regels van dit bestemmingsplan zijn opgesteld volgens de nieuwste standaard. De regel in lid 20.2 Algemene regels over wonen verandert daarom niets aan de interpretatie van de regels van dit bestemmingsplan. De regel is hier opgenomen om te zorgen dat de algemene regels van dit bestemmingsplan gelijkluidend zijn met de regeling die in voorbereiding is.

Lid 20.1 Uniforme toepassing van regels over wonen
Op grond van artikel 7g van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet, heeft de gemeente Utrecht juridisch gezien één bestemmingsplan (zie: paragraaf 7.1.1.2). Dat bestemmingsplan bestaat, net zoals straks het eerste, "tijdelijke", omgevingsplan, uit alle bestemmingsplannen die de gemeenteraad heeft vastgesteld. Die bestemmingsplannen zijn opgesteld op basis van standaardregels. Toch zitten er verschillen tussen bestemmingsplannen, bijvoorbeeld omdat de standaard regelmatig verbeterd is en omdat het doel van het plan soms om een speciale benadering vroeg. In sommige bestemmingsplannen is uit de bestemmingsomschrijving niet eenduidig op te maken of het doel wonen alleen woningen toestaat of ook onzelfstandige woonruimte of bijzondere woonvormen. Daardoor kan de indruk ontstaan dat de functie (bestemming) ook onzelfstandige woonruimte toelaat of zelfs een omzetting van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte. De regels van lid 20.1 zorgen voor een uniforme uitvoering van de bestemmingsplannen, zodra dit artikel is opgenomen in het bestemmingsplan Chw Algemene regels over bouwen en gebruik.

De regel onder 1 komt hierop neer: hoe een bestemmingsplan de functie (bestemming) wonen ook omschrijft, het doel van de woonfunctie is het bouwen, in stand laten of gebruiken van een woning. Dat blijkt uit de regel die alleen de activiteit "wonen in een woning" toestaat. De regel onder 1 vervangt dus als het ware de doeleindenomschrijving of bestemmingsomschrijving van het bestemmingsplan. De zinsnede "op grond van de toegewezen functie" is toegevoegd om te voorkomen dat ook vergunningen die de activiteit wonen toestaan onder deze regel vallen. De zinsnede "voor zover het die activiteit [namelijk het wonen] betreft" is nodig voor gemengde bestemmingen. Als een bestemming wonen en maatschappelijk toestaat, dan zou zonder die zinsnede de maatschappelijke functie onbedoeld weggepoetst worden.

Een doeleindenbeschrijving of bestemmingsomschrijving die de functie wonen aan een locatie toekent, kan daarbij nuanceringen aanbrengen. Uit de beschrijving kan bijvoorbeeld blijken dat een functie (bestemming) bedoeld is voor het bouwen van zorgwoningen. Een strikte toepassing van de regel in lid 20.1, onder 1, zou een dergelijke nuancering ongedaan maken en dat is natuurlijk niet de bedoeling. De regel onder 2 maakt daarom een uitzondering op de regel onder 1 voor gevallen waarin de bestemming expliciet verwijst naar een bijzondere vorm van wonen of, anders gezegd, naar de aard van een woning, zoals studentenwoning.

Daarbij maakt die regel onder 2 onderscheid tussen a. de situatie dat de functie (bestemming) uitsluitend die bijzondere vorm van wonen wil toestaan en b. de situatie dat de functie (bestemming) wonen toestaat en daarnaast ook nog de bijzondere vorm.

Het doel van de functie (bestemming) kan ook informatie over het type of over het aantal woningen bevatten, zoals het doel: "wonen, 48 gestapelde woningen". De regel onder 3 regelt daarom dat de regels over het type (gestapeld, vrijstaand, eengezinswoning) en de aantallen blijven gelden, ongeacht de uitkomst van de toepassing van regel 1.

Voorbeeld om bovenstaande te verduidelijken
In het bestemmingsplan Kruisvaartkwartier staan in artikel 7 Wonen onder meer de volgende doeleinden genoemd:
"a. wonen, eventueel met een aan-huis-verbonden bedrijf of een bed & breakfast, waarbij het aantal zelfstandige woningen ten hoogste 431 bedraagt;
b. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van wonen - 1', 'specifieke vorm van wonen - 2', en 'specifieke vorm van wonen - 3', zijn de volgende functies uitsluitend toegestaan met een omgevingsvergunning [etc.]"

Op grond van de regel van lid 20.1, onder 1, moet de regel die hierboven onder a staat gelezen worden als: "[wonen in] woningen". De doeleinden onder b vallen onder onderdeel 2, onder b, van lid 20.1. Die regel bepaalt dat de bijzondere vormen ook zijn toegestaan als de functie die bijzondere vorm toestaat. Dat is hier het geval.

Op grond van lid 20.1, onder 3, blijft de regel van bestemmingsplan Kruisvaartkwartier dat er maximaal 431 zelfstandige woningen mogen worden gebouwd ook van kracht. In feite wordt het hierboven genoemde doel onder a dus als volgt "vertaald" door lid 20.1: a. maximaal 431 woningen. En de doeleneinden onder b blijven ongewijzigd gelden. De vertaalde regel komt in de plaats van de oorspronkelijke regel. De algemene regels van dit bestemmingsplan staan bed-and-breakfast en

bedrijf-aan-huis toe in alle woningen: zie hieronder in de paragrafen 3.4.3.6 en 5.4.3.77.5.3.7.

7.5.3.4 Algemene regels over wonen

De kern van Artikel 20 Activiteiten in de woning, nieuwe woonruimte staat in lid 20.2. De regel is een logisch vervolg op de regel onder 20.1: als wonen in de functie (bestemming) past, bedoelen we dat er een woning mag zijn. Onder een woning verstaan complex van ruimte voor het wonen en wel door één huishouden per woning (lid 20.2). Die regel volgt ook uit de definitie van een woning (zie Bijlage 1 Begrippen).

Een woning heeft woonruimtes en ook voorzieningen, zoals een keuken, toilet en een doucheruimte, die een normaal huishouden nodig heeft. De voorzieningen zijn alleen voor het huishouden van de woning bedoeld en dus niet voor andere huishoudens. Als de voorzieningen worden gedeeld, zoals in een studentencomplex, dan heet dat in dit bestemmingsplan 'wonen in onzelfstandige woonruimte'. Als iemand op zolder een keuken en een toilet bouwt, is er al gauw sprake van woningsplitsing. De zolder is dan door het toevoegen van de noodzakelijke voorzieningen een zelfstandige woning geworden. Woningsplitsing is niet altijd mogelijk en alleen toegestaan, als de eigenaar van de te splitsen woning een vergunning heeft gekregen om te mogen splitsen (zie "woningvorming" in lid 20.3 Woningvorming en omzetting van de regels en de toelichting daarop hieronder in paragraaf 3.4.3.5).

De regel van lid 20.2, onder 3, verruimt het normale begrip huishouden met twee bijzondere situaties die voor de toepassing van de regels als één huishouden worden gezien. De eerste is de situatie dat de hoofdbewoner twee kamers aan studenten verhuurt, de zogenoemde 'hospitaregeling'. Zonder de regel onder 3 zou in die situatie op grond van lid 20.3 een vergunning nodig zijn voor het bewonen van onzelfstandige woonruimtes (de studentenkamers). Met de regel onder 2 worden de studentenkamers aangemerkt als een deel van het huishouden en daarmee blijft lid 20.3 buiten toepassing. Ook mantelzorg valt onder deze regeling, waardoor het maken van een mantelzorgwoning in een bijgebouw niet als het maken van een extra woning wordt gezien.

Hospitaregeling nader toegelicht
De regel in lid 20.2, onder 3a, volgt uit de Beleidsnotitie en beleidsregels woningsplitsen en omzetten. Daarin wordt de regel als volgt toegelicht: ”Van de hospitaregeling zoals die voorheen gold, wordt vaak misbruik gemaakt. Dit kan niet veranderd worden door het intensiveren van toezicht en handhaving. Ook heeft de regeling een aantal ongewenste neveneffecten. Zo kunnen met de regeling gemakkelijk arbeidsmigranten en prostituees in de anonimiteit worden gehuisvest. De regeling is daarom aangescherpt, zodat alleen nog de echte (ouderwetse) hospitasituatie uitgezonderd wordt van de vergunningplicht. De nieuwe regeling houdt in dat de eigenaar in de woning woont en kamers verhuurt aan maximaal 2 personen.

In zo'n situatie is er strikt genomen geen sprake van omzetting van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte. Er is eerder sprake van inwoning: huurders bewonen woonruimte die door de eigenaar van de woning in gebruik is voor zijn of haar huishouden. Er bestaan één of meerdere huurcontracten van de eigenaar met de huurders. Daardoor is het niet langer mogelijk dat er huurcontracten tussen een hoofdhuurder en onderhuurders gelden. De eigenaar-bewoner moet voor minimaal 10% eigenaar van de woning zijn.” Met de vergunningplicht wordt de omzettingsvergunning van de huisvestingsverordening bedoeld. Iemand die kamers verhuurt op een manier die in strijd is met de regel onder 3a en die daarvoor geen vergunning heeft, kan handhaving verwachten op grond van die verordening, maar ook op grond van dit bestemmingsplan.

De activiteit wonen
De regels in lid 20.2, onder 1 en 4, maken, wellicht ten overvloede, duidelijk dat de *activiteit* wonen alleen toegestaan is op locaties waaraan de *functie* wonen of de functie bedrijfswoning (zie de volgende alinea) is toegekend.

Bedrijfswoningen
De regels van Artikel 20 Activiteiten in de woning, nieuwe woonruimte zijn alleen van toepassing op bedrijfswoningen, waar dat expliciet is aangegeven. In de bedrijfswoning mag één huishouden wonen en mogen ook de activiteiten bedrijf-aan-huis en bed-and-breakfast plaatsvinden, maar de andere activiteiten die in dit artikel worden geregeld zijn niet toegestaan in bedrijfswoningen. Dus: geen splitsing en geen onzelfstandige bewoning.

Wonen in bestaande onzelfstandige woonruimtes
Uit de regels in lid 20.1 en in lid 20.2, onder 2 en 3, volgt dat wonen in onzelfstandige woonruimtes niet is toegestaan op locaties met de functie wonen. Dat is niet terecht in de gevallen waarin die onzelfstandige woonruimtes legaal bewoond worden. Lid 20.2 regelt daarom onder 5 dat die gevallen toegestaan zijn.

De regel onder 5b laat open hoe de gemeente toestemming heeft verleend. Het kan een vergunning op grond van de huisvestingsverordening zijn, een vergunning op grond van een wet die inmiddels is

ingetrokken of een vergunning. Het gaat erom dat uit de vergunning blijkt dat de gemeente in de onzelfstandige bewoning toegestemd heeft. Een brief van de belastingdienst is bijvoorbeeld niet toereikend, ook niet als de eigenaar daarin wordt opgeroepen zijn huurinkomsten aan te geven. Uit zo'n brief blijkt immers niet dat de gemeente akkoord is met de onzelfstandige woonruimte op dat adres, nog afgezien van het feit dat de belastingdienst niet bevoegd is daar een besluit over te nemen.

De regel onder 5c ligt in het verlengde van de regel onder 1. In de jaren '90 van de vorige eeuw hebben burgemeester en wethouders gedoogverklaringen afgegeven. Die zijn, als de onzelfstandige bewoning sindsdien onafgebroken heeft plaatsgevonden, nog geldig. Dat geldt natuurlijk niet voor een gedoogverklaring waarin een einddatum is opgenomen.
Omdat omzetting woningen aan de markt onttrekt heeft de minister al op 1 mei 1975 een aanwijzing gegeven op grond van het toen geldende artikel 56 van de Woningwet. Gevolg van die aanwijzing was dat er een vergunning nodig was voor de omzetting. Dat artikel 56 was overigens in de Woningwet opgenomen om splitsingen door speculanten tegen te gaan. Voor 1 mei 1975 was het omzetten van woningen nog niet verboden. De regel onder 5d erkent dat een omzetting van voor die tijd legaal is, ook zonder vergunning, tenzij de woonruimten tussentijds weer als woning gebruikt zijn.

De regels onder 5c en 5d gelden alleen als voldaan wordt aan de voorwaarde dat de omvang van het gebruik van de woning voor onzelfstandige woonruimte niet is vergroot.

7.5.3.5 Woningvorming (splitsing) en omzetting

Lid 20.3 Woningvorming en omzetting
Dit lid gaat over het realiseren van een nieuwe woning in een bestaande woning (woningvorming, splitsing) en over het omzetten van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte. Het gaat dus niet over het bouwen van een woning of van onzelfstandige woonruimte.

De regels in lid 20.3 zijn een ongewijzigde voortzetting van de geldende regeling in het Chw bestemmingsplan Algemene regels voor bouwen en gebruik. Die regeling volgt uit de Beleidsnotitie en beleidsregels woningsplitsen en omzetten. Voor een inhoudelijke toelichting: zie de omgevingsvisie van Utrecht.

Het voorbeeld in paragraaf 7.5.3.4 laat zien dat ook lichte veranderingen van een woning, bijvoorbeeld het plaatsen van een keuken of een extra toilet, gezien moeten worden als het splitsen van een woning. Dat is het geval als die verandering de zelfstandige bewoning deel van een huis mogelijk maakt, terwijl het andere deel nog steeds zelfstandig bewoond kan worden. Of het nieuwe deel ook daadwerkelijk als zelfstandige woning functioneert is niet van belang bij de beoordeling of er sprake is van het splitsen van de woning.

Voor het splitsen van een woning is een vergunning nodig, zodat de gemeente kan toetsen of de leefkwaliteit gewaarborgd blijft. Een extra woning kan namelijk effect hebben op bijvoorbeeld het aantal verkeersbewegingen of het gebruik van parkeerplaatsen.

In onderdeel 2 staat een verbod op het creëren of in stand houden van een woning in een aan-, uit of bijgebouw. Uit de regels over het wonen kan afgeleid worden dat dat niet mag. Met deze regel kan daar geen twijfel meer over bestaan. Dat vergroot de kans op de succesvolle handhaving. De regel houdt uiteraard geen verbod in om een uitbouw te gebruiken als woonruimte van een woning.

In een studentenstad als Utrecht is er een grote behoefte aan onzelfstandige woonruimte. De gemeente spant zich in om daarin te voorzien, maar wel voor zover de leefbaarheid niet teveel in het gedrang komt. Een woning die omgezet wordt naar een gebouw met onzelfstandige woonruimtes verandert de leefomgeving, omdat er meer volwassen bewoners komen die daar doorgaans voor hooguit enkele jaren blijven wonen. Tijdelijke bewoners leveren een andere bijdrage aan de sociale cohesie van een buurt dan een huishouden dat langdurig in een woning woont. Om te kunnen toetsen of leefbaarheid van een straat of buurt niet teveel wordt aangetast mag het omzetten alleen met een vergunning, waarbij de beleidsregels van de Beleidsnotitie en beleidsregels woningsplitsen en omzetten worden toegepast (zie hierboven).

7.5.3.6 Bedrijf-aan-huis

Lid 20.4 Bedrijf-aan-huis
Een belangrijk onderdeel van de functie (bestemming) Wonen is de regeling van het aan-huis-verbonden beroep of bedrijf, in dit bestemmingsplan bedrijf-aan-huis genoemd, als ondergeschikte activiteit bij het wonen.

In een woonomgeving staat het wonen voorop en moet het bedrijf-aan-huis qua hinder daarbij passen. Daarom zijn in lid 20.4, onder 1, acht voorwaarden opgenomen. Een bedrijf-aan-huis is een bedrijf dat als onderneming is ingeschreven in het register van de Kamer van Koophandel. Bij een bedrijf-aan-huis moet in eerste instantie gedacht worden aan de zogenoemde vrije beroepen, zoals

advocaat, belastingconsulent, bouwkundig architect, tolk-vertaler of een beroep in de geneeskunde, verzorging of gezondheid. Maar ook een beroep of bedrijf dat bedrijfsmatig diensten verleent of ambachtelijke bedrijvigheid verricht waarbij de werkzaamheden uit handwerk bestaan, zoals bloemschikken, decorateur, fietsenreparateur, fotograaf, glazenwasser, hoedenmaker, hondentrimmer, instrumentenmaker, kaarsenmaker, kapper of schoonheidsspecialist is mogelijk.

En daarnaast zijn lichte bedrijven in categorie A of B1 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving toegestaan. Het voorgaande is in de regels beschreven onder 1, onderdeel g. In alle gevallen geldt dat het bedrijf moet voldoen aan alle regels, ook die van andere wetten. Op de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving staat bijvoorbeeld een timmerfabriek van maximaal 200m^2. Op grond van de regels mag zo'n fabriek maximaal 60m^2 groot zijn en het is maar de vraag of timmerwerk in elk huis mogelijk is gezien de kans op overlast bij de buren.

Bij de beoordeling of een bedrijf-aan-huis past in de woonomgeving, de voorwaarde die onder 1a genoemd wordt, de gemeente in ieder geval kijken of het bedrijf niet meer verkeer of parkeerdruk veroorzaakt dan een woning. Daarnaast zal de gemeente het beleid over de leefomgeving dat in de omgevingsvisie staat toepassen, zoals het geluidsbeleid.

De andere voorwaarden voor een bedrijf-aan-huis zijn:

- in het bedrijf aan huis gebruikt in totaal maximaal 60 m^2, wat helemaal in de woning mag, zolang er niet meer dan een derde van de woning voor het bedrijf-aan-huis gebruikt wordt of, als een bijbehorend bouwwerk groter is dan 100m^2, helemaal in het bijbehorend bouwwerk (voorwaarden b tot en met e);
- een bedrijf waarvoor een milieuvergunning nodig is, is niet toegestaan (voorwaarde h), omdat dergelijke bedrijven niet in de woonomgeving passen;
- een horecagelegenheid, met inbegrip van een hotel, of een seksinrichting zijn in ieder geval niet als bedrijf-aan-huis toegestaan.

Zoals de naam al aangeeft, gaat het bij een bedrijf-aan-huis om een beroeps- of bedrijfsuitoefening in combinatie met het wonen en dus door één van de bewoners van de woning. Afgezien van die voorwaarden moet degene die een bedrijf-aan-huis heeft zich als een goede buur gedragen. De regels daarvoor staan in artikel 37 van Boek 5 van het Burgerlijk Wetboek: De eigenaar van een erf mag niet […] onrechtmatig […] aan eigenaars van andere erven hinder toebrengen zoals door het verspreiden van rumoer, trillingen, stank, rook of gassen, door het onthouden van licht of lucht of door het ontnemen van steun." En ook regels van het Bouwbesluit, bijvoorbeeld over opslag van gevaarlijke stoffen, moeten nageleefd worden.

Op grond van de regel in lid 20.4, onder 2, kunnen burgemeester en wethouders met een vergunning ook een bedrijf-aan-huis toegestaan dat qua hinder vergelijkbaar is met een bedrijf dat voldoet aan de regel onder 1g.

Parkeren bij een woning met een bedrijf-aan-huis is verwerkt in de parkeernorm voor woningen die is opgenomen in de Bijlage parkeernormering bij de Nota stallen parkeren. Dit parkeren valt onder bezoekersparkeren.

7.5.3.7 Logies, bed-and-breakfast, vakantieverhuur

Lid 20.5 Logies: bed-and-breakfast en particuliere vakantieverhuur
De regeling voor bed-and-breakfast die in Utrecht wordt gehanteerd, staat een bed-and-breakfast toe in woningen als deze wordt gedreven door de hoofdbewoner of een volwassene uit het huishouden van de hoofdbewoner, en de woning voor minimaal 50% in gebruik blijft als woning.

Parkeren bij een woning met een bed-and-breakfast is verwerkt in de parkeernorm voor woningen die is opgenomen in de Bijlage parkeernormering bij de Nota stallen parkeren. Dit parkeren valt onder bezoekersparkeren.

De gemeente heeft in het verleden toegestaan dat een bed-and-breakfast in een bijgebouw werd aangeboden. In de praktijk blijkt dat de regeling lastig handhaafbaar is. Een belangrijk kenmerk van een bed-and-breakfast is dat de bewoner gastheer of gastvrouw is. Dat kenmerk komt niet tot zijn recht als de bed-and-breakfast in een bijgebouw is ondergebracht. Daarnaast kan de mogelijkheid van een bed-and-breakfast leiden tot de onbedoelde mogelijkheid om twee bed-and-breakfasts te exploiteren: een in en een buiten de woning. De mogelijkheid is daarom geschrapt. Een bestaande, legale bed-and-breakfast in een bijgebouw valt daarmee onder het algemene overgangsrecht. Een bewoner die toch een bed-and-breakfast in een bijgebouw wil kan een vergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan aanvragen ten behoeve van een bed-and-breakfast in een bijgebouw (zie voor het afwijken: paragraaf 7.1.4).

Particuliere vakantieverhuur, bijvoorbeeld via Airbnb, is toegestaan zolang de woonfunctie in hoofdzaak behouden blijft. Om daarop toe te zien hebben burgemeester en wethouders beleidsregels vastgesteld. Een verhuurder die zich niet houdt aan de beleidsregels, verricht een

activiteit die in strijd is met toegewezen functie (bestemming) en loopt het risico op handhaving door de gemeente.

Andere vormen van logies zijn in de woning niet toegestaan.

7.5.4 Horeca als onderdeel van een andere activiteit (Artikel 21 en 22)

In Artikel 21 Additionele horeca en Artikel 22 Ondersteunende horeca in een winkel of verkoop in horeca is het gemeentelijke horecabeleid uit de nota Ontwikkelingskader Horeca Utrecht 2018 (5Mb) verwoord dat gaat over ondergeschikte horeca-activiteiten. Dat zijn horeca-activiteiten die passen bij een functie die in de eerste plaats voor een andere activiteit bedoeld is. Er is dus geen zelfstandige horeca-vestiging. Additionele horeca is een logisch onderdeel van de belangrijkste activiteit van een functie, zoals een bedrijfskantine in een kantoor of koffiecorner in een museum. Ondersteunende horeca in een winkel is een activiteit die plaatsvindt om de hoofdactiviteit, verkoop, te versterken.

7.5.4.1 Additionele horeca (Artikel 21)

Additionele horeca is alleen toegestaan, als het voldoet aan een aantal voorwaarden. De eerste voorwaarde in artikel 21 bevat een limitatieve lijst van activiteiten die zich bij uitstek lenen voor de additionele horeca-activiteit. Daarmee wordt de regeling duidelijker en beter toepasbaar. Voor additionele horeca bij de genoemde activiteiten is geen vergunning nodig, omdat additionele horeca wordt gezien als een ondergeschikt onderdeel van die activiteit. Ondergeschikt betekent dat de horeca-activiteit ook in zijn uitstraling een deel is van de hoofdactiviteit, wat bijvoorbeeld blijkt uit de ruimte die ervoor beschikbaar is. Een percentage van 30% van de bebouwde vloeroppervlakte moet gezien worden als maximum.

Het Ontwikkelingskader laat de mogelijkheid open dat er andere dan de in de regels genoemde activiteiten zijn die gecombineerd mogen worden met additionele horeca. Zo'n andere activiteit zal als gevolg van deze regeling een vergunning moeten aanvragen voor additionele horeca, zodat de gemeente kan toetsen of de andere activiteit zich leent voor additionele horeca en belanghebbenden de gelegenheid krijgen om bezwaar te maken.

Onder de hoofdactiviteit "bedrijfsactiviteiten in bedrijven", genoemd onder 1, vallen alle bedrijfsmatig verrichte activiteiten, dus ook het werk van een verkoper in een warenhuis. In een warenhuis is additionele horeca dus toegestaan, als het een kantine voor het personeel is. Als de kantine ook het winkelende publiek bedient, dan gelden de regels voor ondersteunende horeca.

Het percentage van 30% dat onder 2 genoemd wordt is overgenomen uit het Ontwikkelingskader. De regel is volgens het Ontwikkelingskader alleen van toepassing op 'kleinschalige' functies. In de regel onder 2 is 'kleinschalig' vertaald in maximaal 1200m^2. Boven de grens van 1200m^2 geldt een percentage van 25%, zonder maximum oppervlak. De jarenlange praktijk heeft uitgewezen dat zich geen problemen voordoen bij functies die niet kleinschalig zijn. De algemene regel dat additionele horeca ondergeschikt moet zijn aan de hoofdfunctie geeft voor functies met een grotere omvang voldoende sturing.

Uit de regels volgt dat de ruimte voor de horeca-activiteit niet los van de hoofdfunctie gebruikt kan worden. De ruimte waar de horeca-activiteit plaats vindt, mag dus niet verhuurd worden of anderszins in gebruik worden gegeven aan derden, bijvoorbeeld voor feesten en partijen.

7.5.4.2 Ondersteunende horeca in een winkel of verkoop in horeca (Artikel 22)

In dit artikel zijn regels opgenomen voor de mengvormen 'winkel met ondergeschikte horeca' en 'horeca met ondergeschikte verkoop' en ook voor de gevelbankjes die bij een onderneming met zo'n mengvorm geplaatst mogen worden. De Drank- en horecawet is uiteraard ook van toepassing op zo'n mengvorm. Een horecagelegenheid met een verkoopruimte of een winkel met een horecadeel mag op grond van die wet geen alcohol schenken.

Ondersteunende horeca is horeca die hoort bij de functie van een gebouw en ondergeschikt is aan die functie. Dat moet blijken uit de aard van de functie en uit de omvang van de ondersteunende horeca. In de winkelbranche is een groeiende behoefte aan ondersteunende horeca.

De regels in artikel 22 volgen het horecabeleid (zie de inleiding van deze paragraaf). Anders dan bij de regels over additionele horeca is hier het kader uit het horecabeleid vrijwel ongewijzigd overgenomen. Alleen de omvang van het horecadeel, beschreven onder 4, 5 en 6, is zo genoteerd dat de maximaal toegestane omvang van het horecadeel niet verspringt, als het percentage waarmee gerekend moet worden verandert.

De regel over de zichtbaarheid van het horecadeel combineert twee elementen uit het horecabeleid: het horecadeel van de winkel zelf is niet zichtbaar, maar er is ook geen bord op de gevel, waaruit blijkt dat er een horecadeel is. Uit de regel dat de ondersteunende horeca alleen via de ingang van

de winkel bereikbaar is volgt dat ook het horecagedeelte van de winkel zich moet houden aan de algemeen gehanteerde winkeltijden.

Ondersteunende verkoop is verkoop in een deel van een horecagelegenheid. De regels hiervoor zijn opgenomen in lid 22.2 Voorwaarden voor ondersteunende verkoop in een horecabedrijf. De regels zijn vergelijkbaar met de regels voor ondersteunende horeca. Ze volgen ook uit het Ontwikkelingskader Horeca Utrecht 2018. Het horeca wil beide mengvormen van horeca en winkel een gelijk speelveld geven. Wat ook blijkt uit de regeling voor gevelbankjes.

7.5.4.2.1 Gevelbankjes

Het Ontwikkelingskader geeft ook aan onder welke voorwaarden gevelbankjes zijn toegestaan. Een van die voorwaarden is dat het gaat om mengvormen die hiervoor zijn besproken, dus een winkel met ondergeschikte horeca of andersom. Gevelbankjes zijn bedoeld voor klanten die het drankje of hapje dat ze binnen gekocht hebben buiten willen opeten. Uit de regel in lid 22.3 Gevelbankjes bij ondersteunende horeca of bij horeca met ondersteunende verkoop onder 2 volgt dat het niet de bedoeling is dat een gevelbankje gebruikt wordt als een terras waar bediend wordt. Dat zou, zeker bij ondersteunende horeca in de winkel, afbreuk doen aan bijvoorbeeld de regel dat het horecadeel niet zichtbaar mag zijn. Als er wel bediend wordt, valt een gevelbank onder de werking van het terrassenreglement en moet de ondernemer beschikken over een vergunning op grond van de horecaverordening.

De regel onder 4 biedt aan de ondernemer de mogelijkheid om meer dan één gevelbank te plaatsen, zo lang de totale breedte maar aan de regel voldoet.

Op grond van de horecawetgeving mag een winkel met ondersteunende horeca geen alcohol schenken. Dat geldt ook voor een horecagelegenheid met een winkeldeel.

7.5.5 Met vergunning een bedrijf in een hogere categorie toestaan (Artikel 23)

Deze afwijkmogelijkheid zorgt ervoor dat de Lijst van Bedrijfsactiviteiten bij de regels, flexibel toegepast kan worden. Zo kunnen bedrijven die niet op de lijst staan of die in een te zware categorie staan toegestaan worden, als blijkt dat de belasting op de omgeving vergelijkbaar is met een bedrijf uit een lichtere categorie.

7.5.6 Functietoedeling bij kruisende functies (Artikel 24)

De regels in Artikel 24 Kruisingen, tunnels, bruggen en viaducten voorkomen dat bij kruisingen, tunnels, bruggen en viaducten een dubbele functie wordt aangewezen of in de regels bij de functies waarin kruisingen en dergelijke voorkomen steeds wordt vermeld dat activiteiten van een gekruiste functie op een kruising ook passend zijn. De werking van de regel spreekt voor zich: onder een spoorviaduct met de functie Verkeer – railverkeer mag je fietsen of rijden als het spoor de functie Verkeer kruist.

De regel geldt alleen bij kruisingen en alleen in gevallen dat de functie die gekruist wordt aan weerszijden van de kruising hetzelfde is.

7.6 Grondwerk: activiteit in de bodem (hoofdstuk 5 van de regels)

7.6.1 Hoofdstuk 5 Grondwerk

In hoofdstuk 5 Grondwerk zijn regels gesteld aan activiteiten die de bodem en de ondergrond kunnen verstoren. De inhoud van dit hoofdstuk wordt in de aanloop van de Omgevingswet stap voor stap opgebouwd. De eerste stap is het onderbrengen van de bescherming voor leidingen en voor archeologische resten in het bestemmingsplan. Later kunnen bijvoorbeeld regels worden toegevoegd die nodig zijn voor de bescherming van het grondwater of regels die nodig zijn om koude-warmteopslag in de bodem ordelijk te laten verlopen.

In de regels van het bestemmingsplan staat voor welk grondwerk een vergunning nodig is. Die vergunning werd eerder 'aanlegvergunning' genoemd. Op grond van artikel 2.1, eerste lid, onder b, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht kan zo'n vergunning verleend worden. De wettelijke grondslag voor de vergunning is te vinden in artikel 3.3, onder a, van de Wet ruimtelijke ordening.

7.6.2 Vergunning in verband met de bescherming van een functie (Artikel 25)

De bescherming van leidingen en waterkeringen worden in bestemmingsplannen meestal geregeld in de zogenoemde 'dubbelbestemmingen'. In zo'n functie (bestemming) staat dan welke vergunningen nodig om te mogen graven of bouwen op de locaties waar de functie geldt.

Om het aantal regels te beperken en om te voorkomen dat voor de ene leiding andere regels gelden dan voor de andere, zijn in dit bestemmingsplan de regels die voor meer dan een functie gelden in een hoofdstuk met algemene regels opgenomen. Burgemeester en wethouders beoordelen aan de hand van een vergunningaanvraag of de te beschermen functie schade kan oplopen en of er gevaar kan ontstaan. Voordat dat ze een besluit nemen, vragen burgemeester en wethouders advies aan de beheerder.

Het bouwen op een leiding of waterkering is alleen toegestaan, als de bouwer een vergunning op grond van het tweede lid heeft die in werking is getreden. Dit volgt uit artikel 18 Bouwen met vergunning, lid 18.4 Bouwen op locaties waar het bouwen in verband met de functie verboden is.

7.7 Algemeen overgangsrecht (hoofdstuk 6 van de regels)

7.7.1 Overgangsrecht (Artikel 26)

In het Besluit ruimtelijke ordening zijn standaardregels opgenomen die in elk bestemmingsplan moeten worden overgenomen. De standaardregels zijn opgenomen in dit bestemmingsplan.

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

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

Vergunningplichtige bouwwerken die zonder vergunning zijn gebouwd, kunnen door overgangsrecht niet gelegaliseerd worden. Bouwen zonder vergunning is immers een overtreding van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht die niet door een regeling in een bestemmingsplan ongedaan kan worden gemaakt.

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

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

Hiervoor is al aangegeven dat illegale bouwwerken niet gelegaliseerd kunnen worden door overgangsrecht. Voor gebruik is dat in principe wel mogelijk maar vanuit het oogpunt van handhaving ongewenst. Daarom is in de overgangsregeling bepaald dat het gebruik, dat al in strijd was met het voorheen geldende plan, van het overgangsrecht is uitgesloten.

Ook na het van kracht worden van dit plan kan dus nog met succes handhavend worden opgetreden tegen gebruik dat reeds in strijd was met het voorgaande bestemmingsplan. Dit laatste is natuurlijk ook afhankelijk van andere aspecten, waaronder de vraag of het strijdige gebruik al zolang plaatsvindt dat de gemeente haar rechten heeft verwerkt.

7.7.2 Slotregel (Artikel 27)

In dit artikel is de naam van het bestemmingsplan, de citeertitel, opgenomen. De naam is een vereenvoudiging van de naam die in de officiële publicatie wordt gebruikt: "Chw bestemmingsplan, Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1". Die naam in de publicatie is nodig voor de website ruimtelijkeplannen.nl.

7.8 Bijlagen bij de regels

7.8.1 Lijst van bedrijfsactiviteiten

De toelichting van deze lijst is in bijlage Lijst van Bedrijven bij de regels opgenomen, bij de lijst met bedrijfsactiviteiten.

7.8.2 Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving

7.8.2.1 Algemeen

In de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009) zijn twee voorbeeldstaten voor milieuzonering opgenomen, namelijk de 'Staat Bedrijfsactiviteiten bedrijventerreinen' en de 'Staat Bedrijfsactiviteiten functiemenging'.

De aanpak van milieuzonering en de in dit plan gebruikte Lijst van Bedrijven functiemenging is gebaseerd op de Staat Bedrijfsactiviteiten functiemenging in de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009). De Lijst van Bedrijven functiemenging wordt gehanteerd in gebieden waar bedrijven of andere milieubelastende functies verspreid zijn gesitueerd tussen woningen of andere gevoelige functies. Onderstaand wordt hier meer in detail op ingegaan. Het gaat in dergelijke gebieden in het algemeen om relatief kleinschalige bedrijvigheid die op korte afstand van woningen kan worden toegestaan. De toelaatbaarheid van activiteiten wordt voor dergelijke gebieden in de VNG-publicatie (en de Lijst van Bedrijven functiemenging) bepaald met behulp van op deze situaties toegesneden toelatingscriteria.

7.8.2.2 Functiemengingsgebieden

In bestaande gebieden waar in enige vorm sprake is van functiemenging, of in gebieden waar bewust functiemenging wordt nagestreefd (bijvoorbeeld om een grotere levendigheid tot stand te brengen), wordt de Lijst van Bedrijven functiemenging toegepast. Zoals in de VNG-publicatie is aangegeven kan bij functiemengingsgebieden gedacht worden aan:

- stadscentra, dorpskernen en winkelcentra;
- horecaconcentratiegebieden;
- zones met functiemenging langs stedelijke toegangswegen en in lintbebouwingen;
- (delen van) woongebieden met kleinschalige of ambachtelijke bedrijvigheid.

Daarnaast kan ook in (delen van) woongebieden waar enige vorm van bedrijvigheid aanwezig of gewenst is de Lijst van Bedrijven functiemenging worden toegepast.

7.8.2.3 Kenmerken van de activiteiten

De activiteiten in dergelijke gebieden verschillen in het algemeen qua aard en schaal sterk van de activiteiten op een bedrijventerrein. Behalve in historisch gegroeide situaties gaat het vooral om:

- kleinschalige, meestal ambachtelijke bedrijvigheid;
- bedrijven waarbij de productie of laad- en loswerkzaamheden alleen in de dagperiode plaatsvindt;
- activiteiten die hoofdzakelijk inpandig geschieden.

7.8.2.4 De toegepaste Lijst van Bedrijven functiemenging

De bovenvermelde criteria liggen mede ten grondslag aan de selectie van activiteiten die zijn opgenomen in de Lijst van Bedrijven functiemenging. In de Lijst van Bedrijven functiemenging zijn de aspecten geluid, geur, stof en gevaar en de index voor verkeersaantrekkende werking in de categorisering opgenomen. Deze Lijst is samengesteld volgens dezelfde methodiek als de betreffende Staat Bedrijfsactiviteiten functiemenging uit de VNG-publicatie. Op twee punten is een andere werkwijze toegepast:

In dit plan wordt alleen de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten gekoppeld aan de Lijst. In de Lijst van Bedrijven functiemenging zijn daarom alleen de activiteiten opgenomen die passen binnen de definitie van bedrijf volgens de begripsbepalingen in de regels van dit bestemmingsplan. De toelaatbaarheid van andere functies wordt in dit plan indien nodig op een andere wijze in de regels en op de plankaart van dit bestemmingsplan geregeld (bijvoorbeeld horecabedrijven via een afzonderlijke Lijst van Horeca-activiteiten). Toegevoegd zijn enkele regelmatig voorkomende bedrijfsactiviteiten die in de lijst van de VNG-publicatie niet specifiek zijn opgenomen, maar wel aan de vermelde criteria voldoen zoals een ambachtelijke glas-in-loodzetterij en caravanstalling. Voor aannemers, SBI-code 45, heeft een nadere specificatie van de activiteiten plaatsgevonden met bijbehorende categorie-indeling die is afgestemd op de verwachte milieueffecten van deze activiteiten.

In de Lijst van Bedrijven functiemenging is in de categorie-indeling een nader onderscheid gemaakt tussen categorie B1 en B2. Voor de toepassing in dit bestemmingsplan blijkt het onderscheid tussen categorie A en categorie B zoals beschreven in de VNG-publicatie te groot om de toelaatbaarheid van activiteiten voldoende af te kunnen stemmen op de kenmerken van de functiemengingsgebieden en het daarin te volgen beleid.

7.8.2.4.1 Categorie-indeling

Zoals in de VNG-publicatie is aangegeven kan, vanwege de bijzondere kenmerken van gebieden met enige vorm van functiemenging, niet worden gewerkt met een systematiek van richtafstanden en afstandsstappen: vanwege de zeer korte afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies is een dergelijke systematiek niet geschikt voor functiemengingsgebieden. De Lijst van Bedrijven functiemenging hanteert vier categorieën A, B1, B2 en C met specifieke criteria voor de toelaatbaarheid die onderstaand uiteen zijn gezet.

Categorie A
Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies zijn toegestaan, desgewenst in daarvoor omschreven zones binnen rustige woongebieden. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B1
Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies in een daarvoor omschreven gebied met functiemenging zijn toegestaan. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B2
Bedrijfsactiviteiten die in een gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter bouwkundig afgescheiden van woningen/andere gevoelige functies. Bouwkundig afgescheiden betekent dat de panden los van elkaar dienen te staan. Uitzondering hierop vormen binnenterreinen omringd door voornamelijk woningen: ook al zijn bedrijven bouwkundig afgescheiden van woningen, op deze locaties zijn hooguit categorie B1 bedrijven toegestaan.

Categorie C
Activiteiten vermeld onder categorie B2, waarbij vanwege relatief grote verkeersaantrekkende werking een directe ontsluiting op hoofdinfrastructuur gewenst is.

7.8.2.4.2 Flexibiliteit

De Lijst van Bedrijven functiemenging blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. De inschalingen gaan uit van een gemiddeld bedrijf met een moderne bedrijfsvoering. Het komt in de praktijk voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Lijst van Bedrijven functiemenging is verondersteld. In de regels is daarom bepaald dat het college van burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf toch kan toestaan, indien dit bedrijf niet binnen de algemene toelaatbaarheid past. Bij de Lijst van Bedrijven functiemenging is deze mogelijkheid beperkt tot maximaal 1 categorie (dus bijvoorbeeld categorie B1 in plaats van A of categorie B2 in plaats van B1). Om te kunnen afwijken moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten in de Lijst van Bedrijven functiemenging niet zijn vermeld, maar die qua aard en invloed overeenkomen met bedrijven die wel zijn toegestaan. Met het oog hierop is in de regels bepaald dat het college van burgemeester en wethouders kan afwijken en vestiging van een dergelijk bedrijf kan toestaan. Om te kunnen afwijken moet op basis van milieutechnisch onderzoek worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met direct toegelaten bedrijven.

7.8.3 Lijst van horeca-inrichtingen

De categorie-indeling van horeca-activiteiten is overgenomen uit de beleidsnota Ontwikkelingskader Horeca Utrecht 2018. In die nota zijn de indeling en de achterliggende keuzes toegelicht.

7.9 Handhaving

7.9.1 Doel handhavend optreden

Door handhaving controleert de overheid of burgers, bedrijven en bijvoorbeeld overheidsorganen zich aan de wet- en regelgeving houden. Onder handhaving wordt verstaan het door controle (toezicht en opsporing) en het toepassen (of dreigen daarmee) van bestuursrechtelijke sancties, bereiken dat het bepaalde bij of krachtens enig wettelijk voorschrift wordt nageleefd. De handhaving van de van toepassing zijnde regeling binnen de gemeente Utrecht, wordt uitgevoerd door diverse diensten en afdelingen. Zo wordt namens het college onder andere gehandhaafd op de regels van dit 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 vergunning, maar kan ook gebeuren als gevolg van toezicht tijdens de uitvoering van de bouw of op grond van een eigen constatering indien een bouwwerk of een perceel in strijd met het bestemmingsplan wordt gebruikt. Indien er bijvoorbeeld sprake is van illegale ingebruikname van gemeentelijke grond, dan zal hiertegen worden opgetreden. Het doel van het handhavend optreden van de gemeente is niet direct gekoppeld aan de noodzaak van een actueel bestemmingplan. Voor de bewoners van het plangebied is duidelijk waar zij aan toe zijn (qua bouwen, zoals bijvoorbeeld uitbreiding van de woning, en qua gebruik), maar het niet handhaven haalt de effectiviteit van een actueel bestemmingsplan onderuit. De toegevoegde waarde van het verlenen van een vergunning voor een vrijstaand bijbehorend bouwwerk is niet groot, indien er op andere plaatsen - zonder vergunning - vrijstaande bijbehorende bouwwerken zijn geplaatst. Dit wordt nog eens problematischer zodra een vergunning 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.

7.9.2 Wijze van handhaven

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht heeft het college een tweetal instrumenten bij handhaving van bestemmingsplannen tot haar beschikking: bestuursdwang en dwangsom. Bij het toepassen van bestuursdwang wordt de overtreding (het geconstateerde illegale bouwwerk c.q. gebruik) ongedaan gemaakt op kosten van de overtreder. Dit kan betekenen dat een bouwwerk door de gemeente wordt afgebroken en de kosten van bijvoorbeeld de aannemer en de gemeentelijke kosten op de overtreder worden verhaald.

Het is ook mogelijk om, indien er zonder vergunning 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 vergunningen. Uiteraard zal er ook gecontroleerd worden of, in het geval van een geweigerde vergunning 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.

Uitgave Gemeente Utrecht
Bezoekadres Stadskantoor, Stadsplateau 1
Postadres Postbus 8406, 3505 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
Mail gebiedsontwikkelingjz@utrecht.nl