

Papendorp Noord
Stedenbouwkundig programma van eisen

Utrecht.nl

Colofon

Projectgroep
PM

Projectmanagement
PM

Opdrachtgever
PM

Grafische realisatie
OntwerpStudioRuimte

Versiedatum
28 oktober 2021

Bestuurlijke besluitvorming
PM

Inhoudsopgave

1. Inleiding 5
- 1.1 Aanleiding 5
- 1.2 Initiatief 6
- 1.3 Doel 6
- 1.4 Ligging en begrenzing plangebied 6

2. Bestaande situatie 9
- 2.1 Eigendomssituatie 9
- 2.2 Bestemmingsplan 9
- 2.3 Functies 11
- 2.4 Ruimtelijk 11
- 2.5 Verkeer en parkeren 12
- 2.6 Openbare ruimte 14

3. Uitgangspunten 19
- 3.1 Functies 20
- 3.2 Ruimtelijk 25
- 3.3 Verkeer en Parkeren 27
- 3.4 Openbare ruimte 32
- 3.5 Duurzaamheid 40
- 3.6 Deelgebieden 41

4. Onderbouwing 43
- 4.1 Beleidskader / ruimtelijk 43
- 4.2 Functies 48
- 4.3 Verkeer en parkeren 50
- 4.4 Openbare ruimte / Groen/ ecologie 52

5. Onderzoek en haalbaarheid 57
- 5.1 Geluidhinder 57
- 5.2 Luchtkwaliteit 61
- 5.3 Externe veiligheid 62
- 5.4 Bedrijven en milieuzonering 63
- 5.5 Archeologie en monumenten 64
- 5.6 Bodemkwaliteit en ondergrond 67
- 5.7 Water 69
- 5.8 Flora en fauna 70
- 5.9 Stikstofdepositie 72
- 5.10 Bomen 74
- 5.11 Kabels en leidingen 75

6. Uitvoerbaarheid 77
- 6.1 economische uitvoerbaarheid 77
- 6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 77
- 6.3 Technische uitvoerbaarheid. 77

7. Verantwoording proces 79

8. Vervolgtraject 81
- 8.1 planproces 81

Bijlagen

Bijlage Gemengd wonen complex
Bijlage Utrecht Papendorp visie voorzieningen
Bijlage Afmetingen en grootte van de openbare ruimte en de binnenterreinen
Bijlage Profielen Papendorp Noord
Bijlage Ecologische quickscan Papendorp Noord Utrecht
Bijlage Stedenbouwkundige randvoorwaarden Deelgebieden
Stedenbouwkundige randvoorwaarden De Taats Noord & Taatsenplein
Stedenbouwkundige randvoorwaarden mobiliteitshub XL
Stedenbouwkundige randvoorwaarden Groenewoud Noord



1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In het Masterplan Leidsche Rijn is al in 1995 de ambitie neergelegd om in Papendorp zowel werkgelegenheid als wonen een plek te geven. Nu de Asfaltcentrale Utrecht wordt ontmanteld is het eindelijk zover dat deze ambitie werkelijkheid kan worden. Sterker nog: met de ambities zoals die zijn neergelegd in de Ruimtelijke Strategie 2040 (RSU 2040) zijn de mogelijkheden om van Papendorp een gemengd woon/ werkgebied te maken aanzienlijk verbeterd. Er is een reëel toekomstperspectief van een Papendorp als een stedelijk knooppunt in het Wiel met Spaken. In de RSU 2040 en het Mobiliteitsplan wordt nu serieus geopteerd voor het vertrammen van de vrij liggende HOV-zuidradiaal, in ieder geval tot in Papendorp. Bovendien moet een openbaar vervoerstangent Leidsche Rijn Centrum via Papendorp gaan verbinden met Westraven, Lunetten/Koningsweg en het Utrecht Science Park. Dit SPVE beschrijft de mogelijkheden voor een programma in Papendorp Noord dat die ontwikkelingen optimaal ondersteunt en dat – tesamen met de ontwikkeling van Groenewoud – zorgt voor een complete moderne wijk waarin wonen en werken worden gemengd, waarin een eigen voorzieningenpakket een plek krijgt en dat met de realisatie van een Mobilliteitshub XL voor bewonersparkeren op afstand een belangrijke rol speelt in de stedelijke mobiliteitsstrategie.
Door het tot nu toe in Papendorp gerealiseerde werkprogramma te combineren met wonen en voorzieningen wordt Papendorp een volwaardig deel van de stad waar het ook in de avonduren en weekends levendig is

Voor u ligt het Stedenbouwkundig Programma van Eisen dat de ruimtelijke uitgangspunten beschrijft van de ontwikkeling van Papendorp Noord van monofunctionele werklocatie naar een multfuntioneel knooppunt conform de RSU 2040.



Ligging plangebied Papendorp Noord

1.2 Initiatief

Het project Papendorp Noord bestaat uit de ontwikkeling van vier deelgebieden:

- Taats Noord
- mobiliteitshub XL
- Groenewoud Noord
- Taatsenplein Noord en Zuid

Het programma dat in deze deelgebieden gerealiseerd wordt is:

- 2.000 woningen
- 75.000 m^2 kantoor
- 7.000 m^2 bedrijfsruimte
- 4.500 m^2 voorzieningen
- Hotel met 200 kamers
- mobiliteitshub met 2.000 – 3.000 parkeerplaatsen

1.3 Doel

In dit SPvE worden de ruimtelijke en functionele randvoorwaarden beschreven waaraan de ontwikkeling Papendorp Noord moet voldoen. Na vaststelling van het SPvE zal ook een omgevingsplan worden opgesteld om de beoogde functies te kunnen realiseren. Het SPvE vormt de basis voor het omgevingsplan.

De uitgifte van de kavels zal plaatsvinden conform Utrechts Selectiebeleid bij gronduitgifte. Voor het deelgebied Groenewoud Noord wordt op basis van het SPvE een stedenbouwkundig plan uitgewerkt.

1.4 Ligging en begrenzing plangebied

Het projectgebied Papendorp Noord ligt in de polder Papendorp. Het gebied bestaat uit vier delen: de Taats Noord, de mobiliteitshub XL, Groenewoud Noord en Taatsenplein.



Overzicht deelgebieden Papendorp Noord - schaal 1:10.000

In het noorden wordt het gebied begrensd door de bovenzijde van het talud aan de Dominee Martin Luther Kinglaan.
De kanaaloever van het Amsterdam-Rijnkanaal en de plangrens van het te ontwikkelen gebied Groenewoud vormen samen de oostgrens.
De Orteliuslaan, de perceelgrens van Creative Valley, de Marinus van Tyruslaan en de bovenzijde van het talud van de A2 vormen de westgrens. Aan de zuidzijde wordt het projectgebied begrensd door de zuidzijde van het Taatsenplein.
Ten opzichte van de startnotitie Groenewoud wordt de oostgrens aangepast, doordat de Mercatorlaan in noordelijke richting wordt doorgetrokken tot de Taatsendijk.



Plangebied Papendorp Noord op de luchtfoto (bron: streetsmart.cyclomedia.com)



2. Bestaande situatie

2.1 Eigendomssituatie

De gronden van het plangebied zijn met uitzondering van een paar percelen in eigendom van de gemeente Utrecht. De percelen die nog niet in eigendom van de gemeente Utrecht zijn, worden van de huidige eigenaren verworven. De trajecten daarvoor zijn gestart.

2.2 Bestemmingsplan

In het plangebied Papendorp Noord gelden 4 bestemmingsplannen:

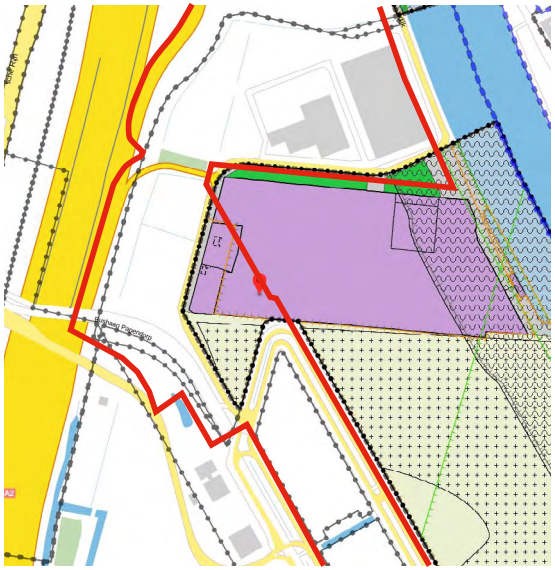
- Bestemmingsplan Nedal KWS (2016-07-07)
- Bestemmingsplan Papendorp (2013-03-27)
- Bestemmingsplan Kop van Leeuwesteyn Zuid (2011-07-28)
- Bestemmingsplan A2 Hogeweide-Oudenrijn (2008-08-12)

Voor de nieuwe ontwikkeling moet een omgevingsplan worden gemaakt, de ontwikkeling met woningbouw past niet binnen vigerende bestemmingsplannen.



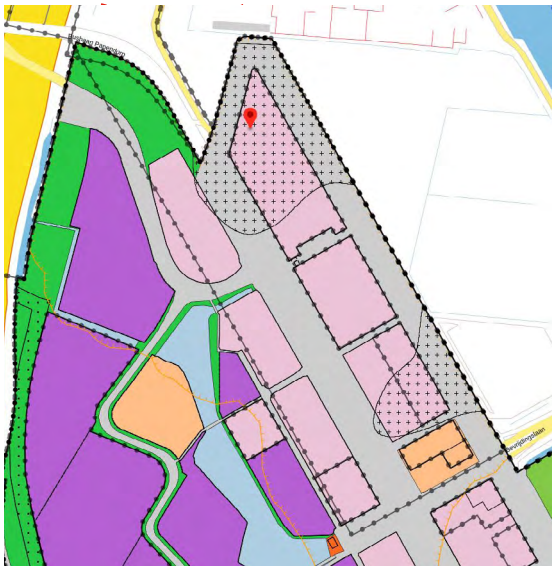
Luchtfoto van het plangebied (bron: streetsmart.cyclomedia.com)

Bestemmingsplan Nedal KWS (2016-07-07)
Binnen het plangebied gelden in hoofdzaak de bestemmingen Agrarisch, specifieke vorm van bedrijventerrein (asfaltcentrale en aluminiumfabriek, waardoor dit terrein een gezoneerd industrieterrein Wet geluidhinder is), groen en verkeer.
In het bestemmingsplan Nedal KWS is ook een geluidszone opgenomen voor het industrieterrein Papendorp, waar o.a. de bedrijven Asfaltcentrale Utrecht en Nedal Aluminium B.V. zijn gelegen.



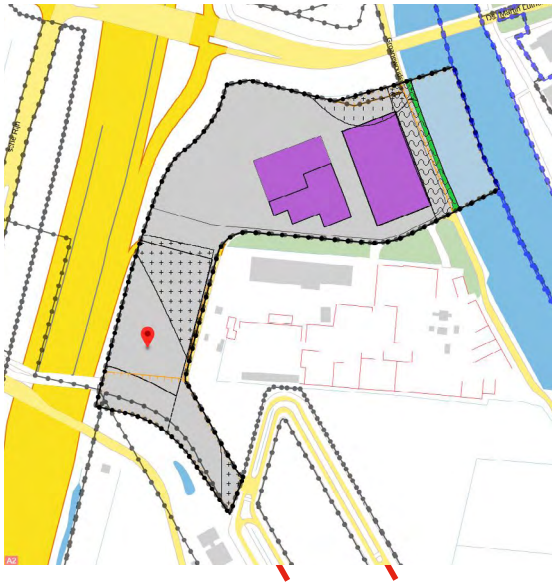
Bestemmingsplan Nedal KWS (2016-07-07)

Bestemmingsplan Papendorp (2013-03-27)
Het plangebied heeft in dit bestemmingsplan deels een kantoorbestemming, deels bestemming “verkeersdoeleinden” en deels een bedrijfsbestemming.



Bestemmingsplan Papendorp (2013-03-27)

Bestemmingsplan Kop van Leeuwesteyn Zuid (2011-07-28)
Dit bestemmingsplan maakt een Park and Ride ‘Hooggelegen’ (P+R) mogelijk aan de zuidwestkant langs de rijksweg A2. Tevens is een verkeersbestemming geregeld ten behoeve van de extra afrit vanaf de rijksweg A2 (afrit 8A). Ook zijn binnen dit bestemmingsplan ten noorden van de Taatsendijk bedrijfsactiviteiten mogelijk (maximaal categorie 3.1) met dien verstande dat detailhandel uitsluitend is toegestaan op zaterdag, zondag en op feestdagen.



Bestemmingsplan Kop van Leeuwesteyn Zuid (2011-07-28)

2.3 Functies

De huidige functies binnen plangebied Papendorp Noord zijn verschillend:

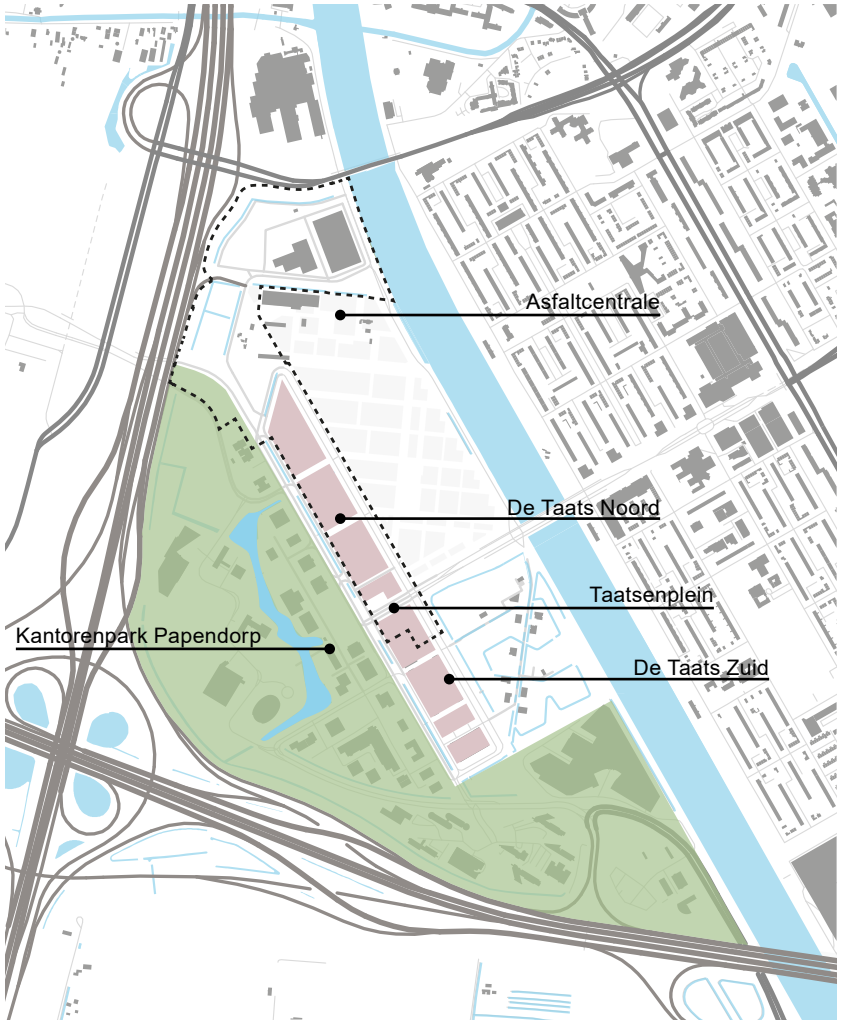
- Bouwrijpe kavels
- Tijdelijke P&R
- Bedrijfsruimtes
- Kantoorruimte

2.4 Ruimtelijk

Het plangebied is onderdeel van Papendorp. Dat is op haar/zijn beurt weer onderdeel van Leidsche Rijn. Voor het plangebied is een aantal ruimtelijke kaders vastgesteld.

Masterplan Leidsche Rijn (1995)
In het Masterplan Leidsche Rijn (gemeenteraad, juli 1995) is het gebied aangegeven als woningbouwlocatie. De aanwezigheid van een asfaltcentrale heeft tot op heden de realisatie van de in het Masterplan aangegeven bestemming belemmerd. Met de ontwikkeling van een woningbouwplan voor Groenewoud is de basis gelegd voor de ontmanteling van de asfaltcentrale.

Stedenbouwkundig plan Papendorp Noord (2001)
In het Stedenbouwkundig Plan uit 2001 is vastgesteld is de mogelijkheid opgenomen om in de Taats Noord een woningbouwprogramma te realiseren, één en ander afhankelijk van de geluidsbelasting op de gevels en de aanwezige hindercontouren. In De Taats Noord is 1 kantoorpand gerealiseerd. De Taats Noord vormt samen met de Taats Zuid de ruggengraat van het stedenbouwkundig plan Papendorp Noord.
Het Taatsenplein verbindt de Taats Noord en Zuid, en vormt met de mogelijkheid tot voorzieningen en een hotel het hart van Papendorp. Het Taatsenplein is nog niet ontwikkeld. Gemeente heeft wel een intentieovereenkomst voor de ontwikkeling van het hotel op het Taatsenplein (Noord).

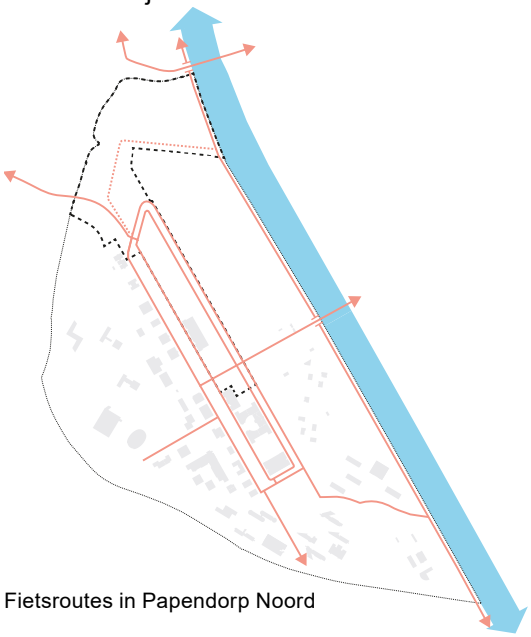


Plangebied in Papendorp

2.5 Verkeer en parkeren

Langzaam Verkeer

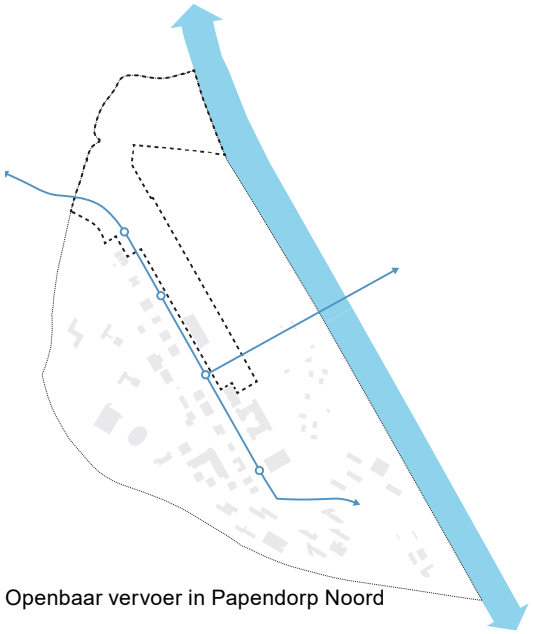
De belangrijkste huidige routes voor langzaam verkeer zijn de doorfietsroute langs het Amsterdam Rijn Kanaal en de routes voor zowel fietsers als voetgangers langs de Mercatorlaan en de Orteliuslaan.
De doorfietsroute over de Groenewoudsedijk is onderdeel van de verbinding tussen Nieuwegein en Maarssen. Vanaf deze route is er een aansluiting met de Prins Clausbrug en de De Meernbrug (via de Ds Abernathylaan of via een trap omhoog) en daarmee met Kanaleneiland en het centrum van Utrecht. Voor het overige wordt het gebied voor de fiets ontsloten op de Mercatorlaan en de Orteliuslaan. Deze zorgen voor een goede verbinding tussen Papendorp en Leidsche Rijn.



Fietsroutes in Papendorp Noord

Openbaar vervoer

Door Papendorp loopt een vrijliggende busbaan. Deze busbaan is gedimensioneerd op een tram. De busbaan is onderdeel van de HOV-zuidradiaal en verbindt Papendorp Noord met station Vleuten (via De Meern) en Utrecht Centraal (via Kanaleneiland). De Orteliuslaan maakt ook onderdeel uit van de Westtangent, een busverbinding tussen Nieuwegein, via Station Leidsche Rijn en Maarssen. Op het Taatsenplein ligt de centrale bushalte van Papendorp. Daarnaast zijn er bushaltes aan de Orteliuslaan.



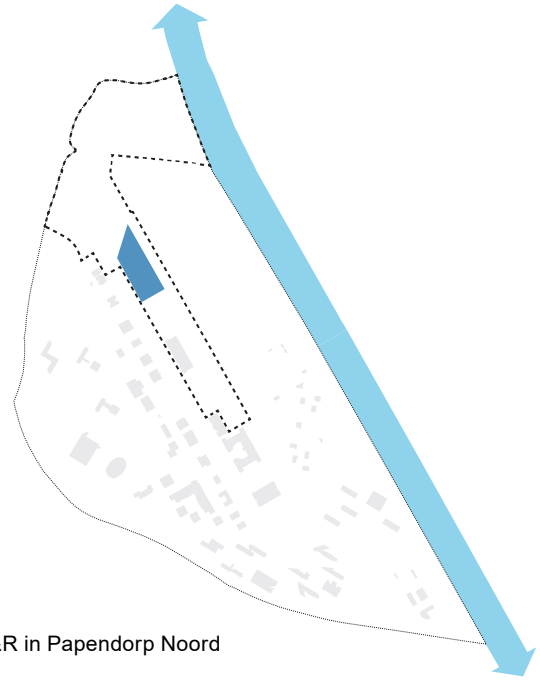
Openbaar vervoer in Papendorp Noord

Auto
Afgezien van de hoofdwegen Mercatorlaan, Orteliuslaan en de Bevrijdingslaan is de maximale snelheid 30 km/uur. Het gebied is goed ontsloten vanaf de snelweg vanaf de A2 en A12, en via de Stadsbaan, Ds. Martin Luther Kinglaan en Prins Clausbrug voor verkeer vanuit Utrecht.

Parkeren
In heel Papendorp wordt op eigen terrein geparkeerd, zowel voor de auto als fiets. Er zijn geen openbare parkeerplaatsen. Wel is er een tijdelijke Park en Ride voorziening van 750 plaatsen.



Autoverkeer in Papendorp Noord



P&R in Papendorp Noord

2.6 Openbare ruimte

De auto, fiets en voetganger maken gebruik van drie hoofdontsluitingen binnen het plangebied in de huidige situatie ontsluitingsstructuren

- **Orteliuslaan**
  Het is een brede laan met gescheiden rijbanen, met een busbaan in twee richtingen en een watergang tussen de rijbanen voor autoverkeer. Aan weerszijden liggen tweerichtingsverkeer fietspaden en trottoirs. De verschillende onderdelen worden van elkaar gescheiden door groenstroken, waarin bomen staan. Zo ontstaat een brede laan met een vierdubbele bomenrij en een watergang met groene taluds in het midden.
- **Mercatorlaan**
  Ook dit is een brede laan met gescheiden rijbanen, maar de watergang en busbaan die de Orteliuslaan ook heeft, ontbreken hier. Wel zijn er aan weerszijden tweerichtingsverkeer fietspaden en trottoirs. Tussen fietspad en rijbaan en tussen de twee rijbanen onderling liggen groenstroken waarin ruimte is voor vier bomenrijen. Het profiel is vrij breed en groen opgezet.
- **Taatsendijk**
  De Taatsendijk heeft een landelijker profiel. Het profiel bestaat uit een eenvoudige tweerichtingsverkeer rijbaan met fietssuggestiestroken aan beide kanten. Langs de rijbaan zijn soms groenstroken te vinden (op plekken met veel volwassen groen), op andere plekken beginnen meteen privé-terreinen.

Verblijfsgebied

De Orteliuslaan en de Mercatorlaan zijn via dwarsverbindingen voor voetgangers met elkaar verbonden. Deze doorsteken zijn ingericht als een wandelpad met groen, water en bankjes. Verder geldt dat langs de hoofdontsluitingswegen voetpaden zijn aangelegd. Meer recreatieve openbare ruimte ligt buiten de grenzen van het plangebied, centraal in Papendorp langs de waterpartij.


Orteliuslaan


Mercatorlaan


Taatsendijk

Groen:
Het plangebied grenst aan de A2 en de Dominee Martin Luther Kinglaan. Langs beide wegen liggen taluds. Bij de A2 gaat dit om een geluidswal. Aan de Dominee Martin Luther Kinglaan gaat het om een talud naar de brug over het ARK. De taluds zijn op dit moment groen ingericht met grassen en kruiden, heesters en bomen. Langs het Amsterdam Rijn Kanaal liggen smalle groenstroken met een rustige weg erlangs. Op veel plekken staan ook volwassen bomen. Aan de zuidzijde van de Taatsendijk ligt een brede groenstrook. Hier staat veel opgaand groen in de vorm van heesters en bomen.


Doorsteek door de Taats


Talud langs de A2 en Dominee Martin Luther Kinglaann

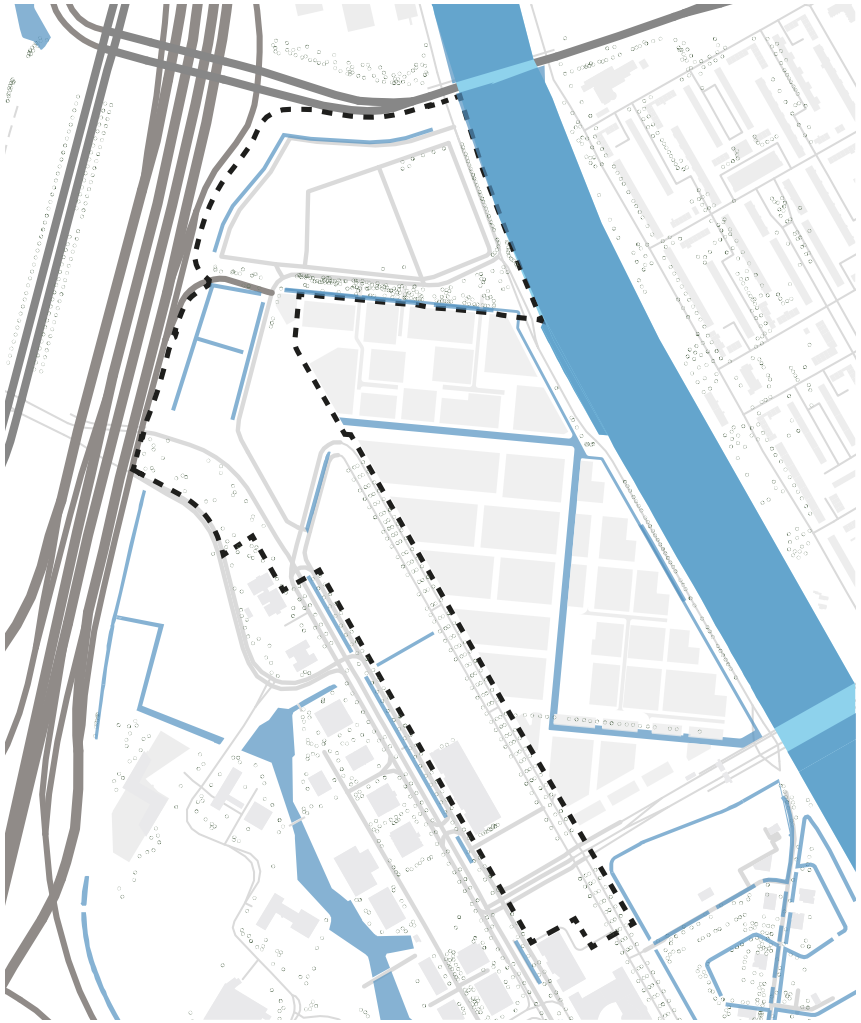

Dijkzone Amsterdam Rijnkanaal

Bomen
De bomen in het plangebied staan langs de Orteliuslaan en Mercatorlaan, langs de Taatsendijk en langs het Amsterdam Rijnkanaal.

Langs de Orteliuslaan en Mercatorlaan
- Platanen (Platanus xhispanica)

Langs de taatsendijk
- Gewone els (Alnus glutinosa)
- Grijze abeel (Populus canescens ‘De Moffart’)
- Schietwilg (Salix Alba)
- Zomereik (Quercus robur)
- Hollandse iep (Ulmus xhollandica)
- Esp (Populus tremula)
- Gewone es (Fraxinus excelsior)
- Haagbeuk (Carpinus betulus)

Langs het Amsterdam Rijnkanaal
- Canadapopulier (Populus xcanadensis)

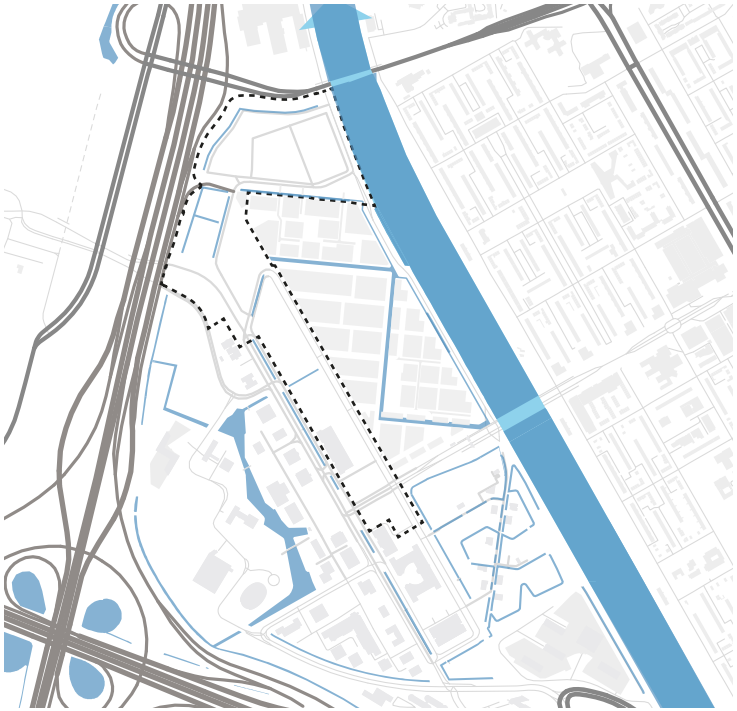


Bomenkaart

Water

Huidig watersysteem

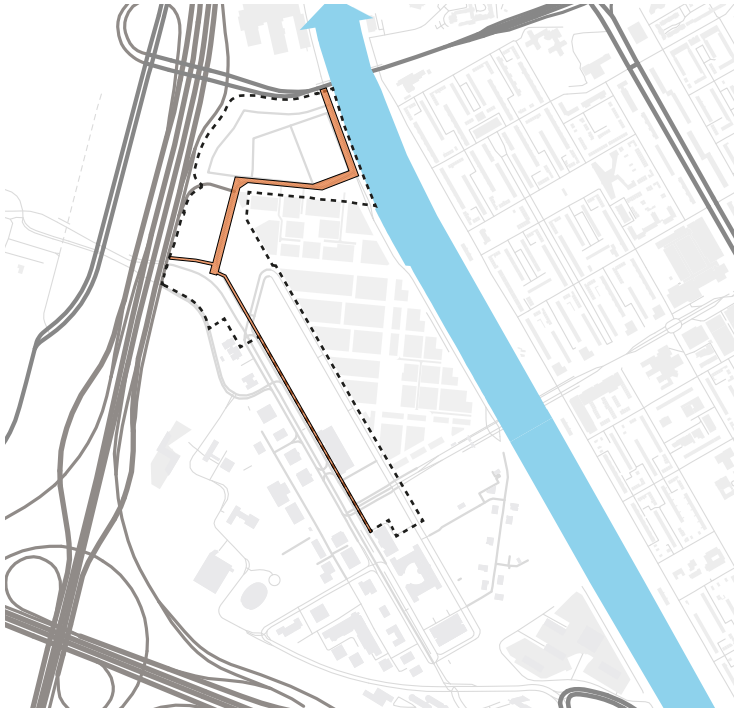
Het watersysteem is onderdeel van het watersysteem van Papendorp. De waterloop van de Orteliuslaan is via de doorsteken door de Taats verbonden met het watersysteem van het gebied Groenewoud. Aan de voet van de taluds langs de A2 en Dominee Martin Luther Kinglaan liggen waterlopen die het water vanaf de taluds opvangen. Deze staan op zichzelf en zijn niet verbonden met het watersysteem van Groenewoud en de Taats.



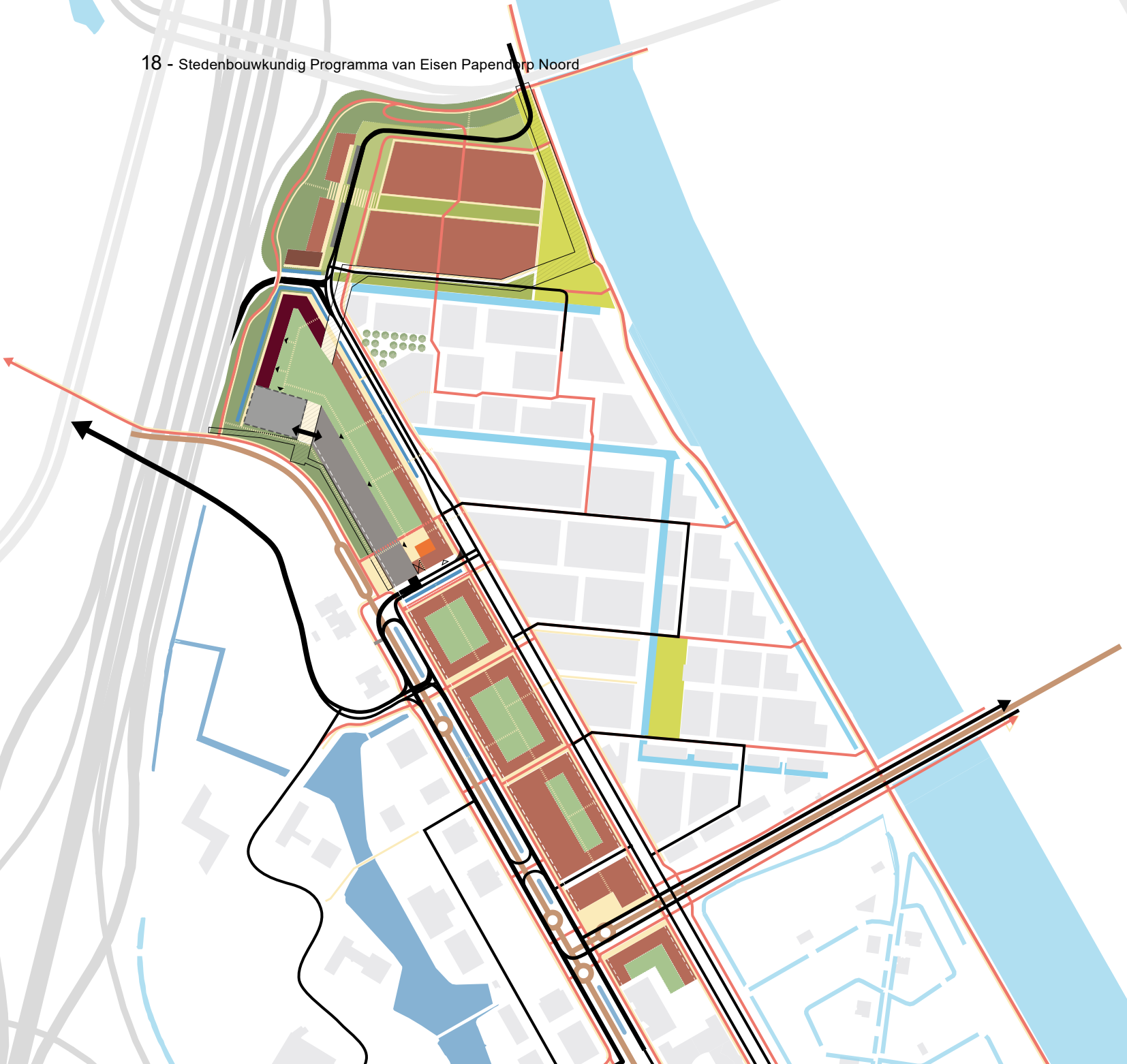
Huidig watersysteem

Kabels en leidingen

In Papendorp loopt een kabel en leidingentracé waar veel verschillende kabels en leidingen liggen. Deze loopt ter plaatse van de Taatsendijk en langs de Orteliuslaan.



Kabels en leidingen

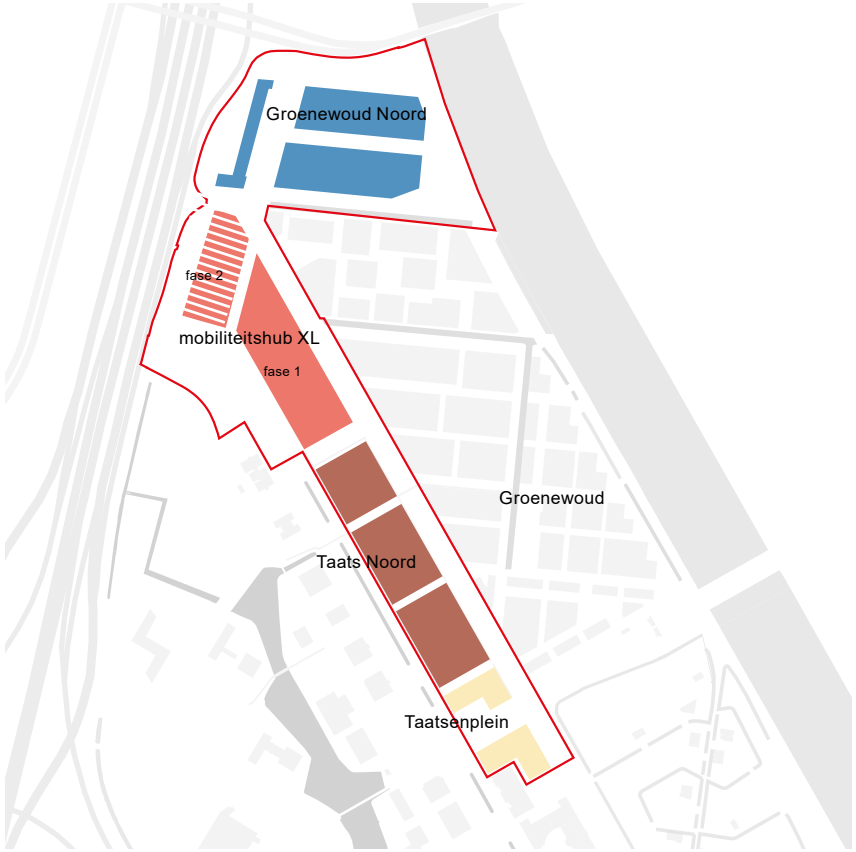


3. Uitgangspunten

Papendorp Noord is de verbinding tussen enerzijds de kantorenlocatie Papendorp en anderzijds de woningbouwontwikkeling Groenewoud. Het deelgebied Taats Noord blijft conform het Stedenbouwkundig Plan Papendorp uit 2001 de stedenbouwkundige ruggengraat van het gebied, en vormt daarmee stedenbouwkundig een belangrijke schakel in het verbinden van de woon en werk functies.

Uitgangspunt van het SPVE is om Papendorp in samenhang met de ontwikkeling van Groenewoud en de kantoorlocatie om te vormen tot een moderne, groene, multifunctionele woon-werklocatie in lijn met de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. De RSU 2040 stelt vast dat Papendorp zich ontwikkelt tot een stedelijk knooppunt op een kruispunt in het Wiel met Spaken, gelegen nabij een afslag van het Rijkswegennet. Deze ligging is om verschillende redenen bepalend voor de wijze waarop Papendorp Noord wordt ingevuld. Het maakt Papendorp Noord aantrekkelijk voor het realiseren van een stedelijk woonmilieu. Bovendien maakt het Papendorp extra aantrekkelijk voor de vestiging van arbeidsintensieve werkgelegenheid. In beide opzichten draagt de ontwikkeling van Papendorp bij aan het genereren van de vervoerswaarde die nodig is om het Wiel met Spaken op het gewenste kwaliteitsniveau te krijgen. Ook op een andere manier is Papendorp Noord van belang binnen de stedelijke mobiliteitsstrategie. De locatie langs de toekomstige trambaan en bij een afslag van de A2 is perfect geschikt voor de realisatie van een mobiliteitshub XL, bedoeld voor het parkeren op afstand van bewoners van de grote ontwikkellocaties in zuidwest Utrecht: de verschillende fasen van ontwikkeling van het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone.

Belangrijkste uitgangspunt onder deze condities is echter dat Papendorp Noord in samenhang met Groenewoud een aantrekkelijk woongebied wordt met een grote menging van functies. Naast veel aandacht voor een groene setting betekent dat ook een zodanige omvang van de woningbouwprogramma's in Papendorp Noord en Groenewoud, dat een eigen voorzieningenpakket tot de mogelijkheden behoort. Uitgangspunt is eveneens dat dit voorzieningenpakket eraan bijdraagt dat de mobiliteitshub niet een vreemd element in een woongebied wordt, maar een aantrekkelijk ontworpen, sociaal veilige omgeving.



Overzicht deelgebieden Papendorp Noord



Functies in het plangebied

3.1 Functies

Papendorp Noord kent 4 deelgebieden met elk een eigen uitstraling en invulling:

- Taatsenplein
- Taats Noord
- mobiliteitshub XL
- Groenewoud Noord

In deze deelgebieden wordt het volgende programma gerealiseerd. Daarbij heeft elk gebied zijn eigen nadruk:

- Taatsenplein: stedelijke ontwikkeling met hoogteaccenten en mix aan functies
- Taats Noord: nadruk op woningbouw, met aanvullende functies vooral in de plint in de vorm van voorzieningen en/of kantoren
- mobiliteitshub XL: primaire focus op de realisatie van een duurzame mobiliteitsvoorziening met een mix aan aanvullend programma.
- Groenewoud Noord: nadruk op woningbouw en de ontwikkeling van park en groen voor de woningbouwontwikkeling van Groenewoud en Papendorp Noord.

Functies	Omvang
Woningen	ca. 2000 woningen
Kantoren	maximaal 75.000 m^2
Bedrijven	ca. 7.000 m^2
Gemengd programma (detailhandel, horeca en dienstverlening)	max. 1.000 m^2 + hotel met ca. 200 kamers
Voorzieningen (detailhandel, horeca en diensten in de mobiliteitshub XL, gezondheidscentrum)	ca. 2.350 m^2
Parkeren op afstand (mobiliteitshub XL)	ca. 2.000 plaatsen + ca. 1.000 plaatsen fase 2

3.1.1 Wonen

Wonen	%	aantal (ca.)
Dure koop (vanaf € 330.000,-)	28	560
Middensegment koop (tot € 330.000,-)	11	220
Middeldure huur	21	420
Sociaal (incl. 250 wo Gemengd wonen complex)	40	800
Totaal	100	2.000

De percentages voor de verschillende segmenten zijn afgestemd op de ontwikkeling van Groenewoud, zodat het geheel van de woningbouwontwikkeling in Papendorp voldoet aan de afspraken uit het Collegeakkoord 2018.

Sociale huur
- 70% van de sociale woningen bestaat uit kernvoorraad woningen tot 1e en 2e aftoppingsgrens.
- Tot de 1e aftoppingsgrens bedraagt woninggrootte minimaal 55 m² bvo
- Tot de 2e aftoppingsgrens bedraagt de minimale woninggrootte 80 m² bvo 30% van de sociale woningen wordt gerealiseerd tussen de 2e aftoppingsgrens en de liberalisatiegrens

Middenhuur
- De huurwoningen in het middensegment hebben een minimale grootte van 80 m² bvo en bestaan uit minimaal 3 kamers.
- Het Actieplan Middenhuur is van toepassing.

Koopwoningen
- In de doorrekening van het programma is rekening gehouden met een gemiddelde woninggrootte van 140 m² voor de dure koopwoningen en 100 m² voor de middeldure koopwoningen.

Gemengd Wonen
In dit SPVE wordt rekening gehouden met de mogelijkheid om een gemengd wonen concept te realiseren. Woningcorporaties Mitros/ Portaal hebben aangegeven deze maatschappelijke woonvorm te willen ontwikkelen op Papendorp. De woonvorm gaat uit van het vrager/drager principe dat door corporaties in verschillende vormen al is gerealiseerd. In deze woongemeenschap woont iedereen in zijn of haar zelfstandige woning, is er een gemeenschappelijke huiskamer en/ of tuin en worden activiteiten georganiseerd door en voor de bewoners Voorbeelden daarvan zijn de Majella woongroep van Portaal en Place2bU van Mitros.

De precieze invulling van dit concept is nog niet bekend. De omvang van het gemengd wonen complex bedraagt 250 wooneenheden
- In principe 2/3 vrager, 1/3 drager
- De circa 250 wooneenheden eventueel over verschillende woonblokken te realiseren
- Een gemeenschappelijke ruimte en beheerdersruimte maken onderdeel uit van het concept
- Bij voorkeur een gemeenschappelijke buitenruimte

Kwaliteit
- De woonblokken kenmerken zich veelal door binnentuinen.
- De woningen die grenzen aan de binnentuin hebben een privéruimte aan deze binnentuin als overgang naar de publiek toegankelijke binnentuin.
- De binnentuinen zijn publiek toegankelijk tussen nader te bepalen tijden

- De binnentuinen zijn integraal onderdeel van de ontwerpopgave van de bouwblokken
- De bouwblokken kennen geen onderscheid in kwaliteit voor wat betreft binnenzijde en buitenzijde.
- In de architectuur is geen onderscheid zichtbaar tussen de verschillende categorieën
- Mengen van verschillenden woon categorieën is wenselijk.

Eengezinswoningen
Eengezinswoningen worden in Papendorp Noord ook gerealiseerd in de vorm van gestapelde woningen. Vanuit de woonvisie wordt ingezet om – naast meer voor de voor hand liggende grondgebonden woningen - een aantrekkelijk woningaanbod te creëren voor gezinnen in een hoog stedelijke woonomgeving. Bijvoorbeeld door in de woningplattegrond rekening te houden met gebruik door gezinnen en de inrichting van de openbare ruimte. Papendorp biedt hiervoor een mooie kans in combinatie met hoogwaardige kwaliteit van de nabije buitenruimte.

3.1.2 Kantoren en bedrijven
Binnen het plangebied Papendorp Noord is programmatisch ruimte voor maximaal 75.000 m^2. Dit programma aan werkgelegenheid draagt bij aan functiemening en zorgt voor een overgang tussen het kantorenpark en Groenewoud. Enkele plekken waar wonen niet passend en/of gewenst is lenen zich goed voor kantoorontwikkeling.

De kantoren zijn beoogd in:
- De ontwikkeling van Taatsenplein
- Delen van met name de plinten van bouwblokken 1, 2 en 3 van Taats Noord
- Op de kop van bouwblok 3 in de Taats Noord
- De 2^e fase van de mobiliteitshub XL
- Op de kop van het bedrijvencomplex Mercat van deelgebied Groenewoud Noord

Fysiek is er in Papendorp Noord meer ruimte voor het toevoegen van kantoren dan nu aangegeven. Die ruimte kan worden benut zodra wijzigende marktomstandigheden en provinciaal beleid daartoe aanleiding geven.
Er is momenteel een programmatische ruimte van ca 133.000 m^2 bvo kantoren in het gehele gebied van Papendorp, inclusief de mobiliteitshub. Vooralsnog is uitruil naar andere locaties buiten Papendorp niet toegestaan in Provinciale kaders tot 2028. Dat metrage is na het verlopen van provinciale kaders wellicht ter heroverweging, afhankelijk van de marktomstandigheden en vooruitzichten op dat moment.

Het profiel van de kantoren sluit aan op het kantorenpark Papendorp. De oriëntatie van de beoogde doelgroepen voor heel Papendorp is (inter)nationaal en bovenregionaal. Papendorp bedient nadrukkelijk het hoogste segment van de Utrechtse kantorenmarkt en biedt ruimte aan middelgrote en grotere kantoren. De in de plint beoogde kantoren zouden kunnen bijdragen aan flexwerkconcept voor zowel bedrijven als particulieren.

In het noordelijk deel van Papendorp Noord is langs de strook van de A2 ruimte voor circa 7.000 m^2 bvo kleinschalige bedrijvigheid. De bedrijvigheid mag geen belemmering vormen voor de woningbouw in Papendorp Noord (maximaal categorie 3.2). De precieze invulling van deze bedrijfsruimte wordt nog nader onderzocht. Gezien de ligging naast de woonwijk, is een verkeersintensieve vorm van bedrijvigheid (zoals een logistieke hub) uitgesloten.

3.1.3 Commerciële voorzieningen
Door transformatie van Papendorp van monofunctioneel kantoor- en bedrijfsgebied naar een gebied waar ook een aanzienlijke hoeveelheid woningen worden gerealiseerd is er behoefte aan het toevoegen van voorzieningen om de levendigheid te vergroten, als ook de kwaliteit van het gebied voor bewoners te versterken. Naar de marktpotentie is

onderzoek verricht door Bureau Stedelijke Planning (bijgevoegd als bijlage). De commerciële voorzieningen bestaan uit:

- Detailhandel
  De detailhandel wordt gerealiseerd in deelgebied mobiliteitshub Xl. Een onderdeel van detailhandel is een supermarkt van 1.500 m^2 bvo. De overige m^2 detailhandel is een mix van dagelijks (bakker), niet dagelijks frequent (bloemist) en niet dagelijks specifiek (fietsenmaker)
- Horeca
  Deze voorzieningen worden verspreid over de deelgebieden gerealiseerd
- Diensten en services
  Deze zijn te realiseren in deelgebieden mobiliteitshub XL en Taatsenplein
- Gebouwde sportvoorzieningen
  Deze zijn te realiseren in deelgebieden mobiliteitshub XL en Taatsenplein

Het totaal aan commerciële voorzieningen bedraagt circa 4.500 m^2 bvo.

3.1.4 Maatschappelijke voorzieningen

Met de komst van circa 3.500 woningen in Papendorp (de ontwikkelingen Papendorp Noord en Groenewoud) en dat er in Groenewoud niet wordt voorzien in een gezondheidscentrum of huisartsenpraktijk is er behoefte aan een zorgvoorziening in Papendorp Noord.

In het nabij gelegen Gezondheidscentrum Kanaleneiland is geen ruimte om ook dienst te doen voor bewoners van Groenewoud en Papendorp Noord. Samen met Groenewoud ontstaat voldoende draagvlak voor de realisatie van een nieuw gezondheidscentrum met meerdere huisartsen (en andere zorgfuncties). Het ruimtebeslag wordt nu geraamd op 500-1000m2, Het gezondheidscentrum is te realiseren in de plint aan de Mercatorlaan of verlengde Mercatorlaan.

3.1.5 mobiliteitshub XL

Onderdeel van het Papendorp Noord is de mobiliteitshub XL. De mobiliteitshub XL voorziet in maximaal 2000 parkeerplaatsen, eventueel in een 2^e fase uit te breiden tot 3000. Nog meer dan het faciliteren van het parkeren van auto's stimuleert de mobiliteitshub XL nieuwe vormen van duurzame mobiliteit. De hub is primair bedoeld als voorziening voor het parkeren op afstand voor bewoners en het aanbieden van deelmobiliteit. Daarbij zijn diensten of voorzieningen toegevoegd om deze functie zo aantrekkelijk en veilig mogelijk te maken.

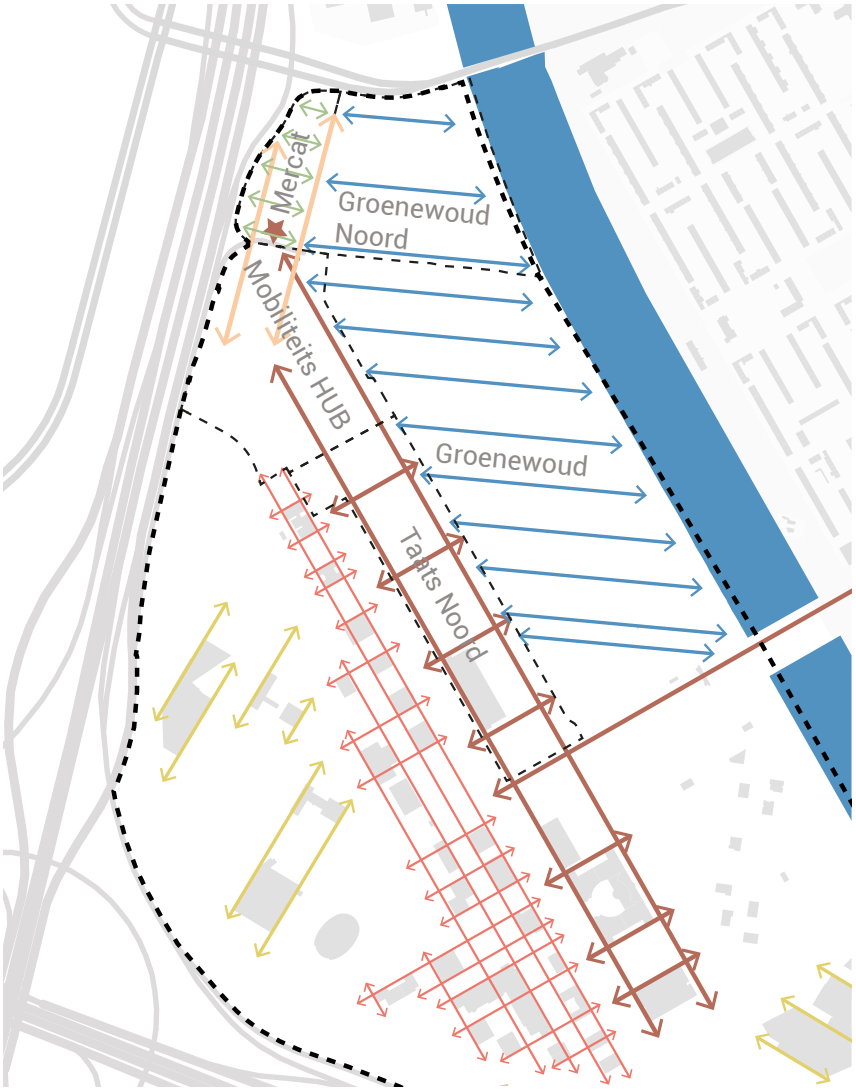
De mobiliteitshub XL in Papendorp Noord voorziet in parkeren op afstand voor de bewoners en bezoekers van de Merwedekanaalzone en de verschillende fasen van het Beurskwartier. Daarnaast zijn de parkeerplaatsen in de mobiliteitshub bedoeld voor het programma van deelgebied Taats Noord en een deel van Groenewoud. De woningbouwontwikkeling in deze wijken verloopt gefaseerd. De parkeerruimte vervangt in eerste instantie de huidige tijdelijke P+R en biedt daarnaast in de eerste jaren ruimte voor bezoekers van Utrecht en forenzen. Ondertussen worden voor deze doelgroepen aanvullende P+R voorzieningen in de regio gerealiseerd.

Voor de onderstaande opsomming van programma en meters zijn de metrages van de commerciele voorzieningen zijn gebaseerd op onderzoek van adviesbureau Bureau Stedelijke Planning. De metrages in het onderzoek zijn Gebruiksvloeroppervlakte. In de tabel is door middel van omrekenfactor dit vertaalt naar bruto vloer oppervlaktes voor kunnen duiden van juiste ruimtelijke consequenties.

Maximale programma bedraagt circa:
- 2000 parkeerplaatsen voor de HUB (1000 parkeerplaatsen in reservering fase 2 HUB)
- circa 1.500 m^2 BVO reguliere supermarkt
- 300 m^2 BVO overig dagelijks
- 125 m^2 BVO niet dagelijks frequent
- 700 m^2 BVO horeca (geen hotel)
- 300 m^2 BVO diensten
- 350 m^2 BVO sport
- 320 woningen
- 37.000 m^2 BVO kantoren in de tweede fase

Uitgangspunten zijn:
- Gefaseerd 2000 plekken te ontwikkeling; reservering voor eventuele uitbreiding met 1000 plekken
- Hoge kwaliteit architectuur, geen achterkanten
- Binnentuin integraal onderdeel van ontwerp
- Maximaal 30 meter hoog
- Bezoekers aan voorzieningen en deelmobiliteit bij voorkeur op begane grond van de garage
- Open en transparante doorgangen en plinten omwille van levendigheid en veiligheid
- Verticaal groen aan binnenzijde van de hub, als onderdeel van de binnentuin

Voor de mobiliteitshub is een apart Ruimtelijk-Functioneel PvE opgesteld. Dat vormt tezamen met dit SPVE en een voor deze plot opgesteld beeldkwaliteitsplan de basis voor de verdere uitwerking van de mobiliteitshub in een schetsontwerp. Dit kan consequenties hebben voor de vormgeving van het deelgebied mobiliteitshub XL.



3.2 Ruimtelijk

De ontwikkeling van Papendorp Noord ligt tussen de woningbouwopgave Groenewoud en het kantorenpark Papendorp in. Daarmee vormt de ontwikkeling een overgang tussen werken en wonen. In zowel programmatische als ruimtelijke zin draagt Papendorp Noord bij aan die overgang. Ook geldt dat de ontwikkeling ook een voortzetting is van de ontwikkeling van Papendorp. Deelgebied Taats Noord houdt de functie van ruggengraat, zoals in SP Papendorp beschreven is (2001).

De aansluitingen en overgangen naar de omliggende gebieden krijgen vorm in bouwhoogte, beeldkwaliteit, openbare ruimte en verkeersverbindingen.

Aansluiten op de omgeving:

- De Taats Noord is een voortzetting van De Taats, het concept van een stedelijk langgerekt blok als ruggengraat in Papendorp blijft gehandhaafd.
- Groenewoud Noord is een voorzetting van Groenewoud als 5e buurt en heeft een groen karakter als contrast met de aangrenzende, compact opgezette KWS buurt van Groenewoud.
- De mobiliteitshub XL vormt de overgang van deelgebied Taats Noord naar Groenewoud Noord, het functioneert als scharnierpunt
- Groen en waterverbindingen sluiten aan bij de omliggende deelgebieden. Deze verbindingen leiden op een duidelijke wijze naar de parkomgevingen in Groenewoud Noord
- De nieuwe bebouwing sluit aan op de specifieke sfeer in de omgeving.
- Voor de Taats en de mobiliteitshub is dat een kleinere korrel en meer afwisseling aan de zijde van Groenewoud en een grotere korrel met minder afwisseling aan de zijde van het kantorenpark Papendorp.
- Voor Groenewoud Noord is dat de korrelgrootte van De KWS buurt met een groene omgeving als onderscheidende kwaliteit.

- Door Papendorp Noord lopen zowel formele als informele routes van en naar de omliggende deelgebieden
- Goede en aangename routes van en naar de mobiliteitshub XL voor alle verkeersdeelnemers
- De locatie moet als een samenhangend groen stedelijk gebied ontwikkeld worden. Dit komt tot uiting in de maat van de bouwblokken, de architectonische uitwerking en de inrichting van de buitenruimte.
- De Taats Noord, mobiliteitshub XL en Groenewoud Noord hebben door middel van bebouwing ook een geluidwerende functie voor geluid van wegen en/of industrie. Deze functie maakt ontwikkeling van daar achter liggende percelen mogelijk. Alle woningen hebben een geluidsluwe zijde.

Bouwhoogten en gebouwdieptes

- De verschillende deelgebieden kennen wisselende bouwhoogtes. Deze wisselende bouwhoogtes worden bepaald door de ligging binnen het gebied, en de aansluiten op het aangrenzende deelgebied. De geluidsbelasting vanuit verschillende bronnen is ook bepalend voor de bouwhoogten.
- Taatsenplein: conform de stedenbouwkundige uitgangspunten uit SP Papendorp (2001) vormt Taatsenplein de entree en het centrale punt van Papendorp. Deze centrale entreefunctie maakt Taatsenplein de poort van Papendorp. Dat maakt dat voor zowel het noordelijk als zuidelijk deel van Taatsenplein hoogteaccenten zijn toegestaan tot 65 meter.
- Deelgebied Taats Noord behoudt de functie van ruggengraat. Wel wordt onderscheid gemaakt tussen de zijde aan Orteliuslaan en de zijde aan de Mercatorlaan. Dit om een soepele overgang te maken tussen Groenewoud en het kantorenpark. Aan de zijde van Orteliuslaan is er een vaste hoogte van 30 meter. Aan de zijde van de Mercatorlaan mag de bebouwing varieren tussen minimaal 19 meter en maximaal 30 meter.
- De mobiliteitshub XL heeft aan de zijde van het Marinus van Tyrusviaduct een bouwhoogte van 30 meter. Aan de zijde van de Mercatorlaan mag de bebouwing variëren tussen minimaal 19 meter en maximaal 30 meter.
- De appartementen kunnen wisselende bouwdieptes hebben

Beeldkwaliteit

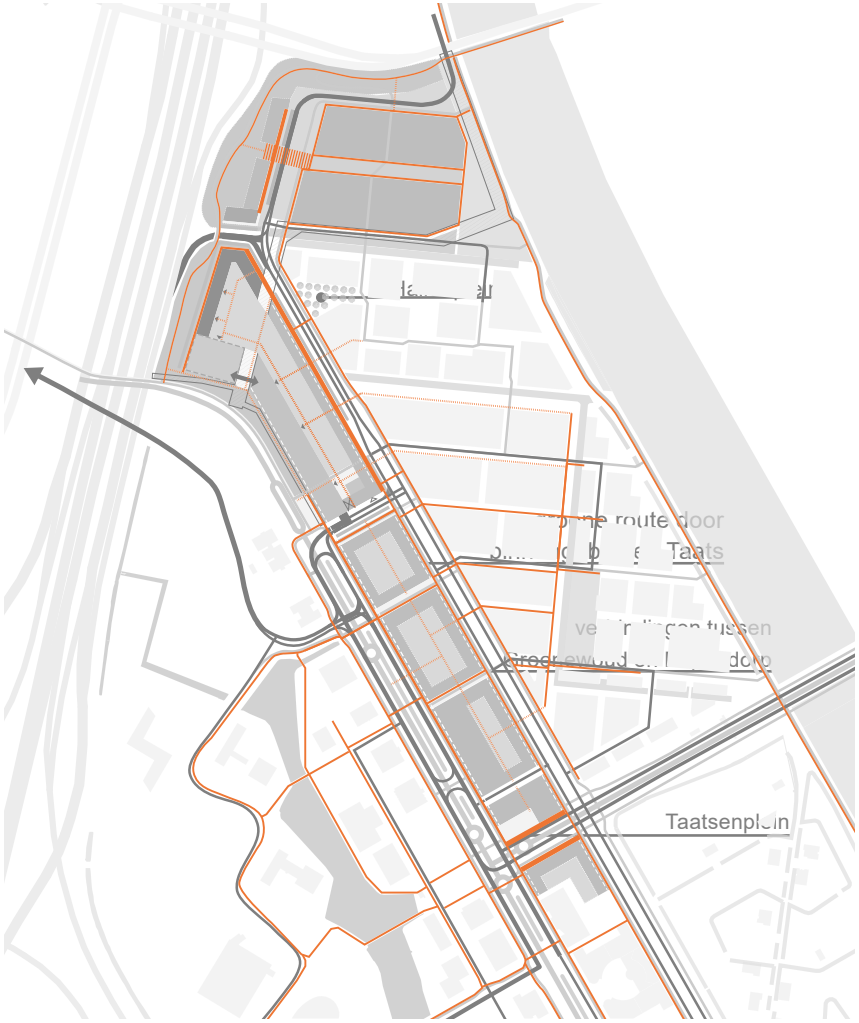
- De bebouwing dient, passend bij de uitstraling van Papendorp, een hoge kwaliteit en stedelijke uitstraling te hebben.
- De rooilijn aan de Orteliuslaan ligt 3 meter terug ten opzichte van de uitgiftegrens, deze strook is een doorlopende droogloopstrook
- De rooilijn aan de Mercatorlaan en de Verlengde Mercatorlaan wisselt en ligt tussen 3 en 8 meter terug ten opzichte van de uitgiftegrens. Deze wisselende rooilijn draagt bij aan een de meer kleinschalige uitstraling die past bij een woonomgeving
- De vloerhoogte van de eerste verdieping van de gebouwen aan de Mercatorlaan, de Verlengde Mercatorlaan en Orteliuslaan bevindt zich op minimaal 4,60 meter vanaf het trottoirniveau. Dit geldt niet voor het parkeergedeelte van de mobiliteitshub XL en de bedrijven aan de Verlengde Mercatorlaan
- Aan de zijde van de Orteliuslaan wordt voorzien in een luifel boven de droogloopstrook op een vaste hoogte van 4.60 meter boven trottoirniveau.
- De gebouwen bestaan per blok uit verschillende aaneengebouwde volumes
- de plint van gebouwen aan de Mercatorlaan, de Verlengde Mercatorlaan, de Orteliuslaan en het Taatsenplein hebben representatieve gevels

Materiaal

- Basismateriaal in de gevels is een kleurrijke baksteen, in wisselende kleurnuances per blok.
- Daarnaast zijn natuursteen, glas, roestvrijstaal, aluminium, geëmailleerde beplating en ceramische tegels toegestaan.
- Houten geveldelen en andere materialen zijn alleen toegestaan als deze mooi verouderen
- Afwerking en details zijn verzorgd.

3.3 Verkeer en Parkeren

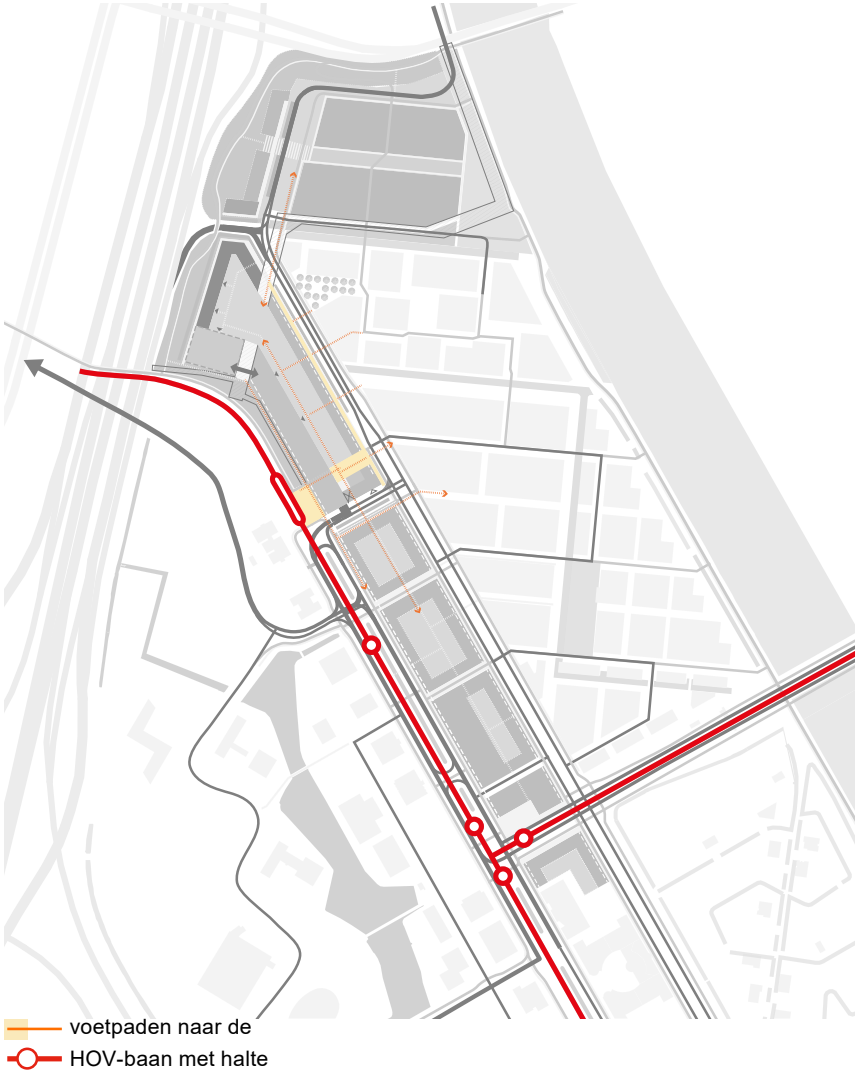
De ontwikkeling Papendorp Noord vindt plaats in deels gerealiseerd gebied. Een groot deel van de infrastructuur zowel voor langzaam verkeer als voor autoverkeer is al aanwezig. Dat neemt niet weg dat voor de ontwikkeling van Papendorp Noord wordt ingezet op het versterken en uitbreiden van de langzaam verkeersroutes binnen het plangebied en de aanleg van extra fietsroutes van en naar Papendorp Noord.
De routes voor fiets en voetgangers hebben tot doel om binnen en buiten het plangebied op een duurzame wijze groen en functies te kunnen bereiken. Een belangrijk onderdeel bij het uitwerken van de routes voor voetgangers is het creëren van mooie groene ronde door Papendorp. Van belang is de aanleg van een nieuwe fietsverbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal aan de zuidzijde van de De Meernbrug om een snelle fietsroute te bewerkstelligen tussen de mobiliteitshub en het Beurskwartier. De nieuwe verbinding zorgt voor langzaam verkeer tevens voor een betere aansluiting van Papendorp, Groenewoud, Rijnvliet (sportpark en woongebied), Strijkviertel en delen van De Meern op Utrecht Zuidwest en het Centrum van de stad. Dit SPVE voorziet in een route vanaf de mobiliteitshub en het Marinus van Tyrusviaduct naar die nieuw aan te brengen oeververbinding. Er wordt rekening gehouden met het vertrammen van de huidige vrijliggende busbaan tot aan de mobiliteitshub, zodanig dat deze eventueel in een later stadium kan worden doorgetrokken. Bij de mobiliteitshub wordt rekening gehouden met OV-haltes die geschikt zijn voor bus en tram. Om de ontsluiting van Groenewoud Noord en mobiliteitshub mogelijk te maken wordt de huidige Mercatorlaan in versmald profiel doorgetrokken. De autowegen zijn 30 of 50 km per uur, afhankelijk van de functie van de weg in het gebied. Parkeren in de openbare ruimtes is niet toegestaan.



voetpaden



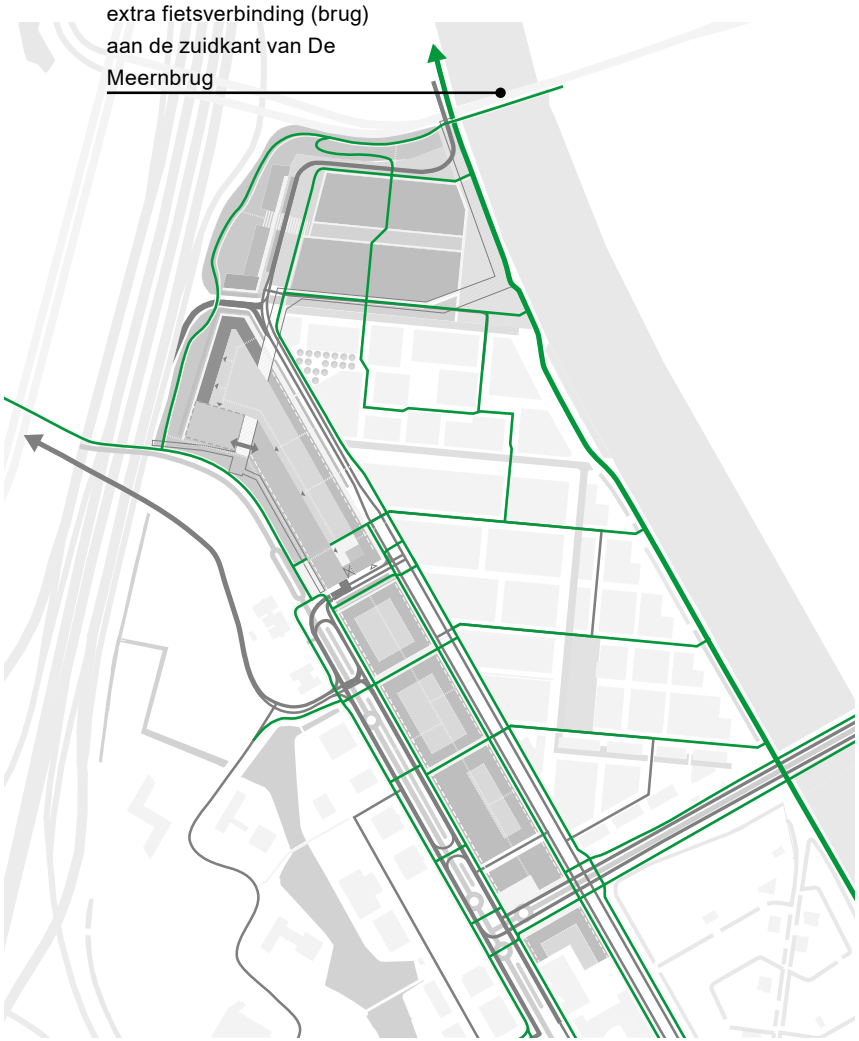
indicatie recreatieve routes in Papendorp



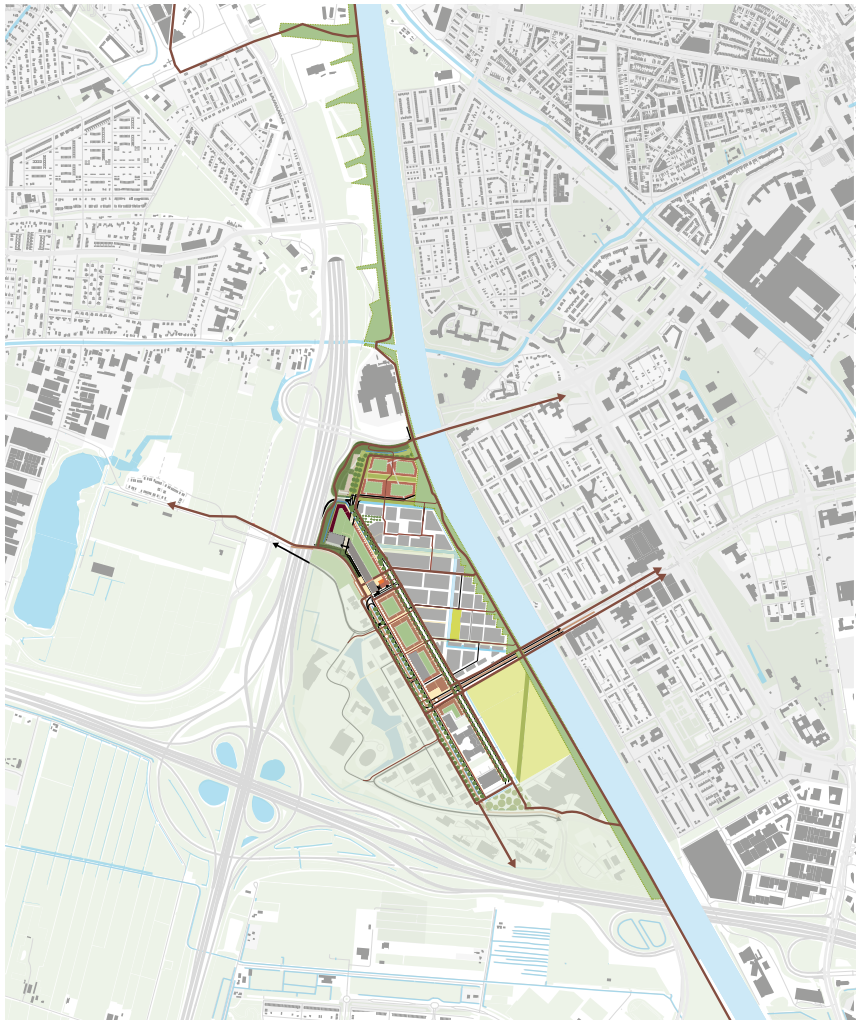
Parkeren
Het aantal parkeerplaatsen is berekend op basis van de parkeervisie gemeente Utrecht (2021). Daarbij is uitgegaan van betaald parkeren conform parkeerregime B. Op basis van het maximale programma is het aantal parkeerplaatsen 2065. Per deelontwikkeling wordt in de uitgifte van kavels de inzet van deelmobiliteit een uitgangspunt om duurzame mobiliteit te stimuleren en parkeerplaatsen te beperken. Papendorp is aangewezen als maatwerkgebied. In grote delen van het plangebied hoeven geen eigen parkeervoorzieningen te worden aangelegd omdat andere mobiliteitsoplossingen zoals deelmobiliteit aanwezig zijn en omdat met de realisatie van de mobiliteitshub gebruik kan worden gemaakt van parkeren op een geconcentreerde plek aan de rand van het gebied bij een stedelijke invalsweg.

Voor parkeren wordt onderscheid gemaakt in bewoners en bezoekers:
- Bezoekersparkeren vindt plaats in de mobiliteitshub XL
- Bewonersparkeren voor deelgebieden Taatsenplein en Groenewoud Noord in het deelgebied op eigen terrein, uit het zicht, onder de bouwblokken
- Bewonersparkeren en/of parkeren voor de andere voorzieningen in deelgebied Taats Noord en Deelgebied XL worden in de Mobliteitshub XL opgenomen

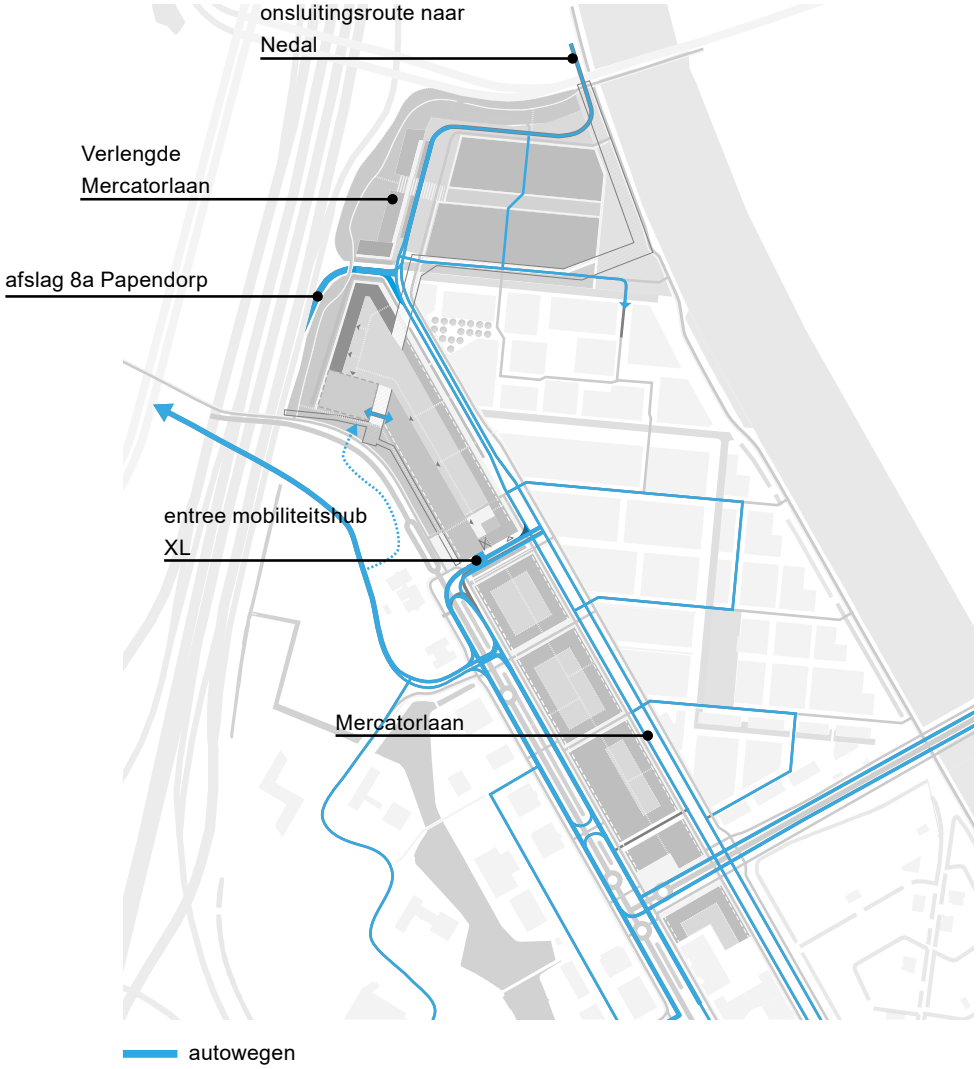
Omwille van toegankelijkheid wordt in de deelgebieden wel parkeren gerealiseerd voor bewoners en/of bezoekers die aangewezen zijn op een parkeerplaats nabij de functie.



fietspaden



fietsverbindingen met de omgeving



In alle deelgebieden wordt het parkeren voor fietsen dusdanig inpandig ingepast en toegankelijk gemaakt dat fietsgebruik gestimuleerd wordt. Dat betekent onder andere ook dat de bergingen logisch zijn gesitueerd langs de fietsroutes, makkelijk bereikbaar zijn (via 1 deur) en gemakkelijk te gebruiken. Om fietsgebruik extra te stimuleren, worden in de openbare ruimte voorzieningen voor deelfietsen opgenomen.

Uitgangspunten ontsluiting mobiliteitshub XL

- De mobiliteitshub wordt goed ontsloten voor langzaam verkeer vanuit het gebied maar zeker ook vanuit de stad. Daartoe wordt een nieuwe fietsverbinding gerealiseerd met de De Meernbrug.
- De openbaar vervoershalte heeft een logische en sociaal veilige relatie met de entree van de mobiliteitshub.
- De entree van de mobiliteitshub XL (eerste en tweede fase) is gesitueerd aan de zuidkant van het gebouw in de dwarsverbinding tussen Orteliuslaan en Mercatorlaan.
- Op het kaartje hiernaast is een reservering aangegeven voor een tweede in/uitrit indien dit in de toekomst nodig blijkt
- Verkeer van en naar de mobiliteitshub XL gebruikt zoveel mogelijk de Orteliuslaan. De Mercatorlaan wordt zoveel mogelijk vrijgehouden van verkeer van en naar de mobiliteitshub XL
- Alleen het verkeer vanaf de afslag 8a rijdt via de (verlengde) Mercatorlaan naar de entree
- Voor het verkeer vanaf het Marinus van Tyrusviaduct wordt het mogelijk gemaakt om linksaf te slaan de Orteliuslaan op. De kruising wordt daarvoor aangepast.



Openbare ruimtes in Papendorp Noord en omgeving

3.4 Openbare ruimte

De ambitie is om zoveel mogelijk landschap te verweven met bebouwing. Landschap om, in en op de gebouwen biedt een tegenwicht aan de verstening en voegt een nieuwe kwaliteit toe aan de stedelijke ruimte.

Het landschap rondom de gebouwen heeft maat en past in uitstraling bij het karakter van het gebied. Het is waterrijk, met ruisende planten en bomen. Het hemelwater wordt oppervlakkig afgevoerd en infiltreert in deze groenstroken, bijv door middel van wadi's die tevens spelaanleiding kunnen zijn en een ecologische functie hebben.

Vooral aan de noordzijde, in en rondom deelgebied Groenewoud Noord is veel ruimte gereserveerd voor de realisatie van kwalitatief hoogwaardige parkruimtes:

- Taludpark
- Polderpark
- Oeverpark
- Bospark

Voor een indruk van de afmetingen en grootte van de openbare ruimte en de binnenterreinen is als bijlage een vergelijking van deze ruimten opgenomen met plekken in Utrecht en buiten Utrecht. Tevens zijn in de bijlage de belangrijkste profielen opgenomen.

Uitgangspunten landschap

- Doorzetten van landschappelijke structuren uit de omgeving zoals de groenstructuur langs het Amsterdam Rijnkanaal, de bomenrijen langs de Mercatorlaat en Orteliuslaan en de groene taluds van de A2
- Landschap en bebouwing zijn verweven
- Het landschap heeft schaal en maat
- De openbare ruimte is zoveel mogelijk gebruikslandschap
- Afkoppeling hemelwater op het oppervlaktewater

- Het groen in de wijk is stoer en robuust maar biedt ook plekken voor rust, spelen of kwetsbaarder beplanting
- De beplantingskeuze is biodivers
- Het taludpark langs de A2 is goed bereikbaar
- De binnenterrein hebben een hoge inrichtingskwaliteit en zijn waar mogelijk openbaar toegankelijk

Uitgangspunten binnenterreinen

- De binnenterreinen hebben een hoge verblijfskwaliteit en zijn altijd verbonden met de omgeving rondom de bouwblokken.
- De binnenterreinen in De Taats hebben een luw klimaat en zijn vanwege de geluidsbelasting met doorgangen / poorten verbonden met de Mercator- en Orteliuslaan en met de naastgelegen blokken
- De binnenterreinen zijn openbaar toegankelijk, en van hoge kwaliteit in inrichting.

Uitgangspunten water

Het watersysteem bestaat uit twee delen: het gedeelte ten zuiden van de afslag 8a van de A2 / Taatsendijk en het gedeelte ten noorden ervan. In het zuidelijk gedeelte loopt het water via de Orteliuslaan door de dwarsstraat ten zuiden van de mobiliteitshub XL naar de Mercatorlaan en vervolgens verder om de 2e fase van de mobiliteitshub XL heen. Het water van Groenewoud sluit aan op de waterloop langs de Mercatorlaan.
In het noordelijk deel bestaat het watersysteem uit wadi’s die zorgen voor voldoende waterberging in dit gebied. Het regenwater in Groenewoud stroomt zichtbaar af naar de wadi’s.

- Voor heel Papendorp Noord geldt dat regenwater dat op de daken valt ook op de daken kan worden gebufferd (klimaatdak) als dat nodig is om voldoende waterberging te realiseren.



Watersysteem in Papendorp Noord

- 12-18 jongerenplek bewegen en ontmoeten (combi met 0-99) 3.000-5.000 m²
- 6-11 speelplek formeel en uitdagend 500-2.000 m²
- 0-5 speelplek informeel
- 0-5 speelplek formeel 100-500 m²
- beweegroute
- indicatie ruimtebeslag speelplekken



Speelruimte in Papendorp Noord en omgeving

01 Taludpark:	Uitdaging in natuurlijke ruige speelomgeving meerstammige klimbomen, hazelaars, hoogteverschillen, slingers, grote houtstructuren
02 Polderpark:	buurtontmoeting en bijzondere elementen Speelse oversteken water, zichtbare en manipuleerbare afwatering, wilgstructuren (groeiend tot speelobjecten)
03 Oeverpark:	grote speeltuin icm sportplek Groenewoud Inzet bestaand groen/bomen, uniek mega klimobject, zichtlocatie, uitkijktoren over kanaal, kabelbaan, trapveld, buurtontmoeting.
04 dak mobiliteitshub XL:	grote sportplek (in combinatie met fitnessvoorziening in de mobiliteitshub XL) Visitekaartje van gebied, multifunctionele sportkooi met workout/calisthenics.
05 van Deventerlaanpark:	uitdaging voor Taatsblokken Waterspeelplek, combinatie met bestaande groenblauwe strook, vlot, bandschommel boven plasberm
06 Taatsenplein:	Stedelijk plein met sport en spel Pannaplein, urban sports, basket, straatspelverharding, pleinplakkers, combi met ontmoeting 0-99
07 sportvelden:	sportief medegebruik van routes (hardlopen, wandelen) over of langs sportparken
08 papendorpsepark:	sportveld in kantorenpark Bootcampvoorzieningen, trapveldje, onderdeel van beweegroute
09 beweegroute:	rondgaande beweegstructuur Beweegboulevard en talud verbinden door route door kantorenpark: daardoor rondgaande beweegroute. Onderweg beweegoefeningen op meubilair met bordjes.
10 skatepark:	skatepark / plek voor jongeren 6-18 Onderdeel van het woongebied Groenewoud.

Uitgangspunten spelen
De speelplekken in Papendorp zijn ingedeeld naar leeftijdscategorie:

- 0-5 speelplek formeel/informeel
  Spelen voor deze doelgroep bevindt zich binnen de bouwblokken. Formele plekken met toestellen en informele pleintjes/veldjes met speelaanleidingen vullen elkaar aan. Deze plekken bieden ook ontmoeting voor de buurt.
- 6-11 speelplek:
  De centrale plekken in de wijk bieden meer uitdaging voor deze doelgroep. Hier is een goede mix tussen uitdagende speeltoestellen, een gevarieerd speellandschap, en vrije ruimte voor (bal)spel. Elke plek heeft zijn eigen identiteit en unieke elementen. Soms zijn ze gecombineerd met een sportplek voor 12+, en altijd is er ruimte voor ontmoeting voor alle leeftijden.
- 12-18 jongerenplek:
  Voor deze doelgroep zijn er verschillende plekken.
  - klets- en verblijfsplekken: deze plekken voor kortere ontmoeting worden in het gebied aangeboden voor ontmoeting van alle leeftijden.
  - sportplekken: deze plekken bieden een grotere en hoogwaardige ruimte voor meerdere sporten.
  - verwijsplekken: deze plekken, ook wel JOP's genoemd, zijn plekken voor langer verblijf, speciaal voor de doelgroep. Voor een deel wordt gebruik gemaakt van faciliteiten buiten het plangebied.

	nieuw				geraamd	Utrechtse norm
0,3/0,3/0,3	ew	app	20% plus	20% min	kinderaantal	plekken nodig
woningen:	960	640				
aantal 0-5 jaar	288	192	8	29	460	15,3
aantal 6-11 jaar	288	192	8	29	460	6,6
aantal 12-18 jaar	288	128	8	19	405	4,1

Berekening aantal speelplekken in Papendorp Noord

Uitgangspunten beweegroute(s)
In de openbare ruimte is vanuit Gezond Stedelijk Leven de mogelijkheid tot bewegen en sport een belangrijk uitgangspunt bij de inrichting van de openbare ruimte. In het ontwerp van de openbare ruimte wordt de centrale beweegroute herkenbaar in uitstraling en maat uitgewerkt. De beweegroute wordt daarmee één van de herkenbare onderdelen in de openbare ruimte van Papendorp Noord, voor bewegen en ontmoeting.

Binnen de centrale beweegroute zijn kleinere beweegrondes mogelijk. Ook deze zullen in ontwerp nader herkenbaar worden vormgegeven.



Belangrijkste ecologische verbindingen in het plangebied.

Groen en ecologie
Om de beoogde groene stedelijke sfeer te krijgen zijn hieronder de uitgangspunten voor groen en ecologie zo concreet mogelijk gemaakt.

Algemeen

- Per huishouden is er een groene plek bij voorkeur op maximaal 50 meter afstand.
- Per huishouden is erbij voorkeur 1 raam vanuit waar men uitzicht heeft op groen.
- Uitgangspunt bij nieuwbouw is het diervriendelijk bouwen. Met het diervriendelijk bouwen worden verblijfplaatsen voor gebouw bewonende dieren (vogels en vleermuizen) vroegtijdig in het planproces geïntegreerd in het gebouw. De richtlijn is 1 verblijfplaats per woning voor huismus, gierzwaluw of kleine dwergvleermuis.
- Het groen in het plangebied wordt zo ingezet dat ze de maatregelen voor diervriendelijk bouwen versterken;
- Meer struiken in dit gebied zijn erg gewenst. En overgangen tussen hoog en laag groen. Bomen, struiken, bloemrijke bermen, gras.
- Voor de inrichting van de openbare ruimte en de binnenhoven geldt het principe: Groen, tenzij.
- Bij voorkeur worden 50% van de daken uitgevoerd als groen dak;
- Bij voorkeur worden 10% van de gevels als groene gevels ingericht;
- De VVE van de binnenhoven heeft een verantwoordelijkheid voor een duurzaam en groen binnenhof
- Fysieke scheidingen in de openbare ruimte worden groen gemaakt met hagen of klimplanten;
- Nieuwe grasvelden worden indien mogelijk bloemrijke extensief gemaaide grasvelden
- Er worden naast bomen en bloemrijke kruiden ook (clusters) van inheemse, dekking biedende struiken aangeplant, te bevordering van de verticale gelaagdheid en biodiversiteit;

- De nieuwe beplanting is aantrekkelijk voor mens en dier en de soortkeuze bij voorkeur inheems, rekening houdend met soorten van de Utrechtse soortenlijst

Groene verbindingen
Uitgangspunt voor het ontwerp en positionering van het groen is de realisatie van verbindingen met andere groenstructuren. Daarmee wordt op stadsniveau en gebiedsniveau groene waarde gerealiseerd. Op kaart staan de belangrijkste ecologische verbindingen en ook wat voor soort verbindingen dat zouden kunnen zijn.

- De blauwgroene zone verbindt het water en de natuurvriendelijke oevers van Strijkviertel met het Merwedekanaal. De rietvegetatie kan zo doorgetrokken worden en ruimte bieden aan veel soorten, bijvoorbeeld de Kleine karekiet. Deze groenblauwe verbinding is ook mooi als fietsroute. Het Rondje Stadseiland wordt zo verbonden met de route naar Strijkviertel.
- De oranje-groene zone is geschikt als verbinding met veel bloemen en struiken. Geschikt voor vlinders, bijen en zangvogels.
- De zalm-groene verbinding is geschikt voor vleermuizen (bomenrij), egels, vlinders en vogels.
- De groene cirkels zijn kleine leefgebieden die groene stapstenen vormen. De groene stapstenen hebben een minimale omvang van 400 m^2. Binnen de stapstenen zijn rustgebieden opgenomen, met voldoende dekking en een beperkte verstoring van andere functies. De omvang voor de rustgebieden voor stapstenen is minimaal 100 m^2.
- Het groene raamwerk van verbindingen sluit op elkaar aan en doorkruisen het gebied.
- Het groen in het groene raamwerk heeft een minimale breedte van 5 meter.
- Deze kan zowel via daken als via de openbare ruimte worden gerealiseerd.
- Het groen is zoveel mogelijk fysiek verbonden, maar is mogelijk met onderbrekingen van maximaal 30m.
- Bij binnentuinen is het groen verbinden met het groen erbuiten.



Bestaande bomen in het plangebied.

Bomen

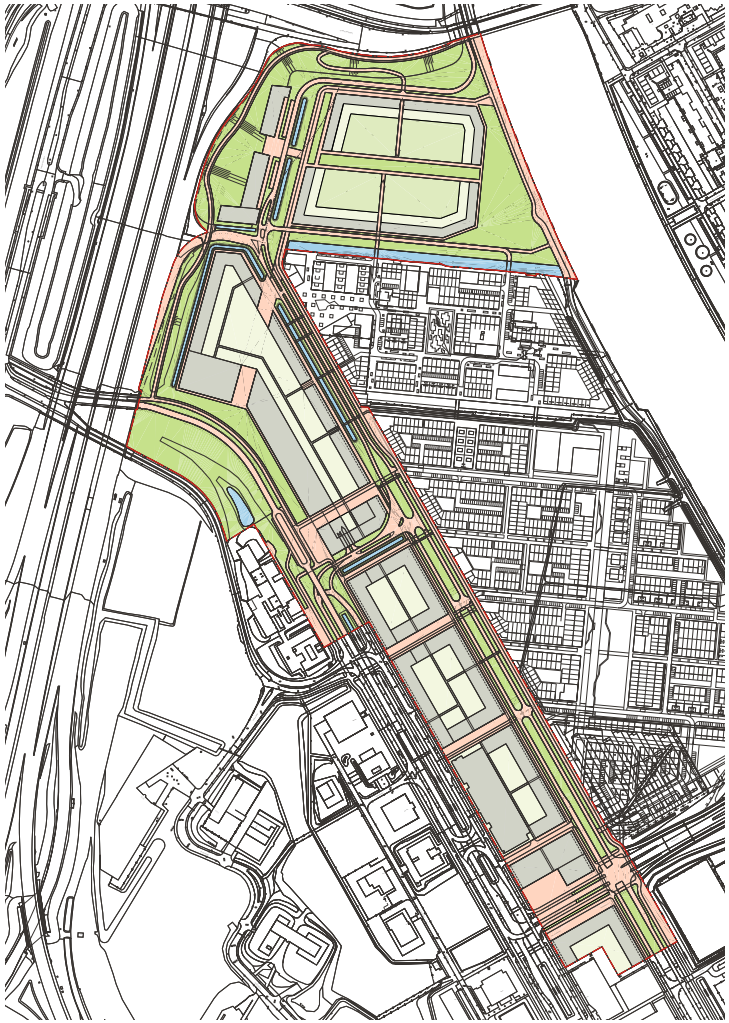
- De nieuwe bomen zijn aantrekkelijk voor mens en dier, er worden bij voorkeur inheemse soorten aangeplant.
- De bestaande bomen worden zoveel mogelijk gehandhaafd. Indien het kappen van de bomen noodzakelijk is, vindt compensatie plaats binnen het plangebied. Indien verplaatsing van een boom noodzakelijk én mogelijk is, wordt een nieuwe locatie gevonden binnen het plangebied.
- Er wordt bijzondere aandacht besteed aan klimaatadaptiviteit. Dat betekent dat er gezorgd wordt dat het gebied genoeg verkoeling heeft door bomen en ander groen op warme dagen; of het gebied genoeg water kan opvangen bij grote regenbuien (zonder dat de straten onderlopen); of er genoeg schaduwrijke plekken zijn, etc.

Ruimtegebruik Papendorp Noord
Het ruimtegebruik Papendorp Noord is inzichtelijk gemaakt. Dit ruimtegebruik geeft een richting verdeling van het uitgeefbaar terrein, groen, water en verharding in de openbare ruimte in Papendorp Noord zoals nu is opgenomen in het SPvE.

Groenewoud Noord wordt nog nader uitgewerkt tot een stedenbouwkundig plan. Hier zal dan opnieuw inzichtelijk gemaakt worden wat het ruimtegebruik is. Voor nu zijn de bouwvelden geheel als uitgeefbaar aangeduid.
Binnen dit uitgeefbaar zijn de dakvlakken apart benoemd, evenals de paden.

ruimtegebruik Papendorp-noord

		m²	%
	uitgeefbaar	110.303	39,2%
	groen	84.519	30,1%
	water	8.490	3,0%
	verharding or	77.843	27,7%
	totaal	281.154	100,0%



Ruimtegebruik Papendorp Noord

3.5 Duurzaamheid

Energie

De gemeente Utrecht wil zo spoedig mogelijk klimaatneutraal zijn, waaraan alle partijen een relevante bijdrage moeten leveren. In Utrecht hanteren we het Utrechts Energieprotocol[1)] om tot klimaatneutrale nieuwbouw te komen.

a. Warmte- en koudevraag

Onderzocht wordt in hoeverre het in het plangebied mogelijk is om gebruik te maken van lokale hernieuwbare warmte en koude bronnen. Van belang is dat de eindgebruikers comfort ervaren en geen hoge energielasten hebben. De ambitie is om een collectief systeem te realiseren op Papendorp Noord, bij voorkeur aansluitend op het warmte koude systeem van Groenewoud.

b. Elektriciteitsvraag

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

Circulair bouwen

In Utrecht is circulair bouwen de norm, zoals gesteld in motie 252 te 2016. In het actieprogramma Utrecht Circulair 2020-2023 is aangegeven hoe gemeente Utrecht de komende jaren circulair bouwen vormgeeft. We vullen circulair bouwen in ieder geval in door op de onderstaande drie fases van de bebouwing aan te geven welke maatregelen worden getroffen.

a. Ingaande materialenstroom

De ingaande materialenstroom wordt getoetst op milieueffecten door deze met een Milieu Prestatie Gebouw (MPG) berekening te berekenen. De MPG maakt een levenscyclusanalyse van de toegepaste materialen en installaties en drukt dat uit in een schaduwprijs per m² bruto vloeroppervlak per jaar. De schaduwprijs is een fictieve prijs die de kosten aangeeft om de milieuschade ongedaan te maken en is gestoeld op wetenschappelijk onderzoek. Hoe lager de schaduwprijs, hoe beter dus. Een lage schaduwprijs kan o.a. bereikt worden door milieuvriendelijker materialen toe te passen, minder materialen toe te passen, of hergebruikte materialen toe te passen.

b. Aanpasbaarheid in de gebruiksfase

Door zo te ontwerpen dat het gebouw makkelijk aangepast kan worden, wordt de milieubelasting van de aanpassingen verlaagd en de levensduur van het gebouw verlengd: er is immers minder sloop- en breekwerk nodig. Dit kan bijvoorbeeld door ruimtelijke indeelbaarheid te vergroten, of overmaats te ontwerpen. Ook zijn makkelijk bereikbare installaties. Het gebouw biedt door een hoge mate van aanpasbaarheid ruimte aan meer programma's.

c. Herbruikbaarheid na gebruiksfase

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

[1)] Zie voor het Utrechts Energieprotocol: https://www.utrecht.nl/ondernemen/duurzaamondernemen/hulpmiddelen-duurzaam-ondernemen/duurzaam

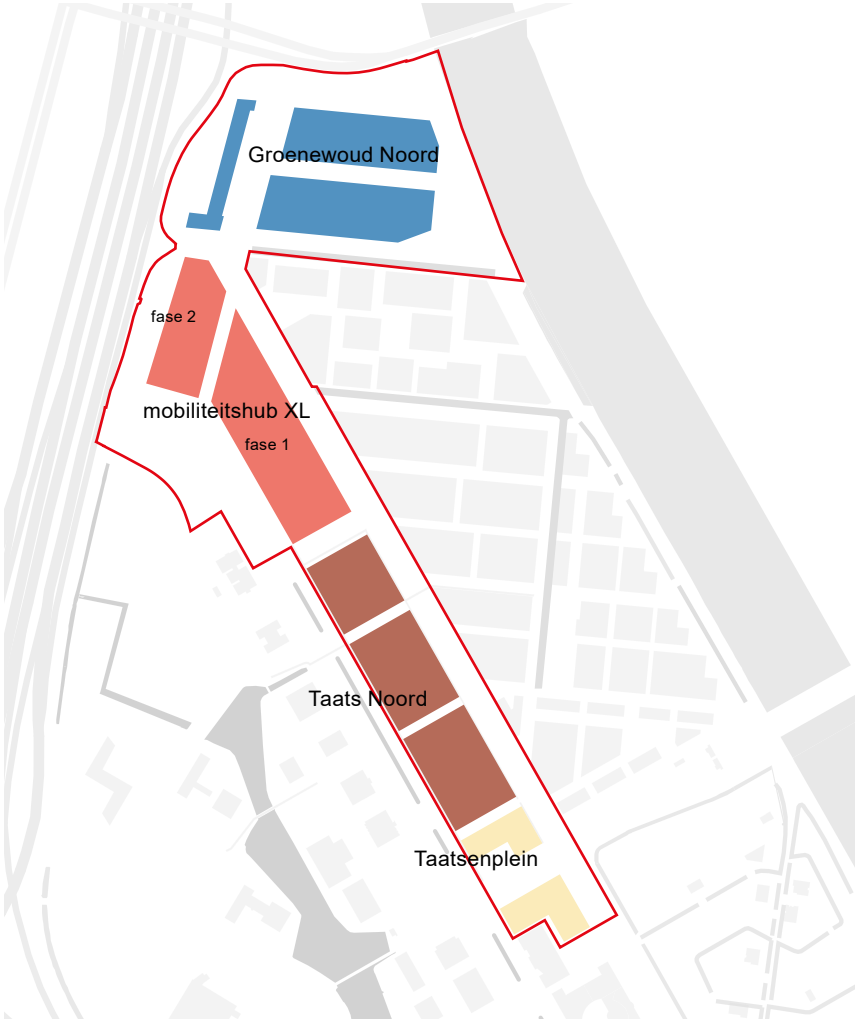
[2)] Zie voor de visie op de warmtevoorziening: https://omgevingsvisie.utrecht.nl/thematisch-beleid/energie/

3.6 Deelgebieden

Papendorp Noord omvat 4 deelgebieden:

- **Taats Noord:**
  Het noordelijk deel van De Taats waar de voorheen beoogde kantoren nu ingevuld zullen worden met een overwegend woonprogramma. Het uitgangspunt voor de Taats Noord een logische doorzetting van is van De Taats in het zuidelijk deel van Papendorp. Het beeld van stedelijke bouwblokken als ruggengraad van Papendorp blijft hier overeind.
- **mobiliteitshub XL:**
  Op de kop van de Taats als bijzondere beëindiging en als scharnierpunt tussen de Taats Noord en Mercat. De mobiliteitshub XL speelt een belangrijke rol in de visie van Utrecht op mobiliteit en zal parkeren op afstand voor onder andere de ontwikkeling van het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone faciliteren door niet alleen te voorzien in parkeerruimte, maar ook in een overstap op verschillende andere vervoersmiddelen, aangevuld met voorzieningen, een woonprogramma en kantorenprogramma (in fase 2). Hierdoor functioneert het als levendige verbijzondering in Papendorp Noord
- **Groenewoud Noord:**
  Een noordelijk woongebied in aansluiting op het woongebied Groenewoud, vormgegeven als een extra buurt van Groenewoud. Dat betekent dat deze buurt zicht voegt naar de structuur van Groenewoud en daarbij een eigen, groen karakter heeft. Dit als tegenhanger van de aangrenzende stedelijke KWS buurt. Onderdeel van Groenewoud Noord is het bedrijvenpark Mercat
- **Taatsenplein (Noord en Zuid)**:
  Rondom het Taatsenplein zal daarbij sprake zijn van een gemengd programma met kantoren, voorzieningen en woningen.

De stedenbouwkundige randvoorwaarden per deelgebied zijn opgenomen als bijlage bij dit SPvE.



Overzicht deelgebieden Papendorp Noord - schaal 1:10.000



4. Onderbouwing

4.1 Beleidskader / ruimtelijk

Ruimtelijke strategie Utrecht 2040 (RSU 2040)

De ruimtelijke strategie geeft aan hoe de gemeente de stad op de lange termijn wil inrichten. Vertrekpunt is de nadruk op gezond stedelijk leven. Om bij de groei de specifieke kwaliteiten van de stad te behouden, kiest Utrecht voor een stad waarin alle belangrijkste functies voor dagelijks gebruik dichtbij de woon- en werkomgeving te vinden zijn: Utrecht nabij, de tien-
minuten stad. Om dat te bereiken worden twee hoofdstructuren vooropgesteld: de groenstructuur en de mobiliteitsstructuur. De groei van de stad wordt geconcentreerd op een aantal plekken, waar hoge bouwvolumes worden gerealiseerd. Utrecht verandert daarmee van een stad met één centrum naar een stad met meerdere centra. Op deze nieuwe knooppunten komen veel stedelijke functies samen: een mix van wonen, werken, voorzieningen en groen. Hierdoor beperkt de gemeente ook de groei van het aantal vervoersbewegingen.
Papendorp is één van die centra.
Deze stedelijke en multifunctionele ontwikkeling wordt mogelijk gemaakt met dit SpvE.

De RSU beschrijft een aantal stadsprofielen, die ook voor Papendorp relevant zijn. Bovendien beschrijft de RSU een barcode, teneinde op stedelijk niveau en op wijkniveau het evenwicht tussen de verschillende stedelijke functies in de gaten te kunnen houden

De Stadsprofielen

De groene stad

In de RSU kiest Utrecht voor verdichten en vergroenen in balans. Dat betekent dat het publieke en private domein anders wordt ingericht. Er komt meer groen in de openbare ruimte, zowel in nieuwe ontwikkelgebieden als in de bestaande stad (groen tenzij). Er zijn meer recreatieve mogelijkheden om de hoek, zoals een park om in te sporten of speelpleinen in de buurt.

De ontwikkeling van Papendorp Noord sluit aan op “de groene stad”. Er wordt aangesloten op reeds bestaande hoofdinfrastructuur. De overige openbare ruimte wordt ingericht voor fietsers, voetgangers en groen. Door de grotere groene ruimten in Papendorp Noord en de openbaar toegankelijke binnenhoven met elkaar te verbinden ontstaat een groenstructuur die mogelijkheden geeft voor sport, spel, recreatie en versterken van de ecologische waarden in het gebied.

De verbonden stad

De gemeente investeert in een nieuw OV-netwerk: het Wiel met spaken (OV-ring). Met deze schaalsprong in het OV worden verschillende gebieden in de stad direct met elkaar verbonden (via hoogwaardig openbaar vervoer) en is een reis via Utrecht Centraal vaak niet meer noodzakelijk. Hiermee wordt niet alleen de druk op Utrecht Centraal verminderd, maar ook de leefbaarheid in de buurten verhoogd waar de bereikbaarheid toeneemt.
Papendorp ligt op een knooppunt in deze OV-structuur: een rechtstreekse te vertrammen verbinding met het centrum van de stad en de grote nieuwe ontwikkelgebieden in Utrecht Zuidwest en een HOV-verbinding tussen Leidsche Rijn Centrum en Utrecht Science Park via papendorp, Westraven en Lunetten/Koningsweg.
Daarnaast speelt het plangebied ook met zijn mobiliteitshub XL een belangrijke rol in de verbonden stad. Hier komen verschillende vervoerssoorten bij elkaar en is de overstap goed geregeld en aantrekkelijk vormgegeven door de kruisingsvrije overstap en de combinatie met voorzieningen. Door het introduceren van een nieuwe fietsroute naar De Meernbrug wordt dit nieuwe knooppunt op een snelle manier en comfortabel voor de fiets nog beter verbonden met de stad.

De compacte stad

De gemeente kiest ervoor de groei van de stad allereerst zoveel mogelijk in de bestaande stad op te vangen, en ziet daarvoor kansen rondom Ov-knooppunten, waarvan Papendorp er één is.

In Papendorp Noord komen – in aanvulling op de beoogde 1300 tot 1500 woningen in Groenewoud - circa 2000 woningen, voornamelijk appartementen in een hoge dichtheid (circa 75 wo/ha). Hiermee wordt voorzien in een deel van de woningbouwopgave van Utrecht. Naast wonen is er ruimte voor een mobiliteitshub, voorzieningen, kantoren en bedrijven.

De inclusieve stad

Voor de stad als geheel en voor de afzonderlijke wijken wil de gemeente dat de stad groen, verbonden, compact en toekomst - bestendig is. Een stad waarin iedereen welkom is en zich welkom moet voelen. Betaalbare woning voor iedereen.
Naast een woning is werk voor velen een belangrijke conditie voor een inclusieve stad. Utrecht wil een stad zijn die mensen uitnodigt om elkaar te ontmoeten en zich met elkaar te verbinden. Hiervoor is het belangrijk dat zowel de gebouwde voorzieningen als de openbare ruimte uitnodigen tot ontmoeting en verbinding. Naast deze sociale voorzieningen zijn ook voldoende toegankelijke voorzieningen op het gebied van onderwijs, cultuur, zorg en sport en betaalbaar en toegankelijk vervoer voor iedereen van cruciaal belang in een inclusieve stad.
In Papendorp Noord wordt uitgegaan van circa 40 % van het programma in de categorie sociaal. Daarbij is er ruimte voor een gemengd wonen complex waar zelfstandig wonen mogelijk wordt maakt voor mensen die voorheen woonachtig waren in maatschappelijke opvang en beschermd wonen. Tevens is er ruimte voor werken (kantoren, voorzieningen en bedrijven). De openbare ruimte biedt ruimte voor ontmoeten, met name in de binnengebieden, het taludpark en het polderpark. Deze openbaar (toegankelijke) gebieden zijn autovrije, aangename verblijfsgebieden.

De toekomstbestendige stad

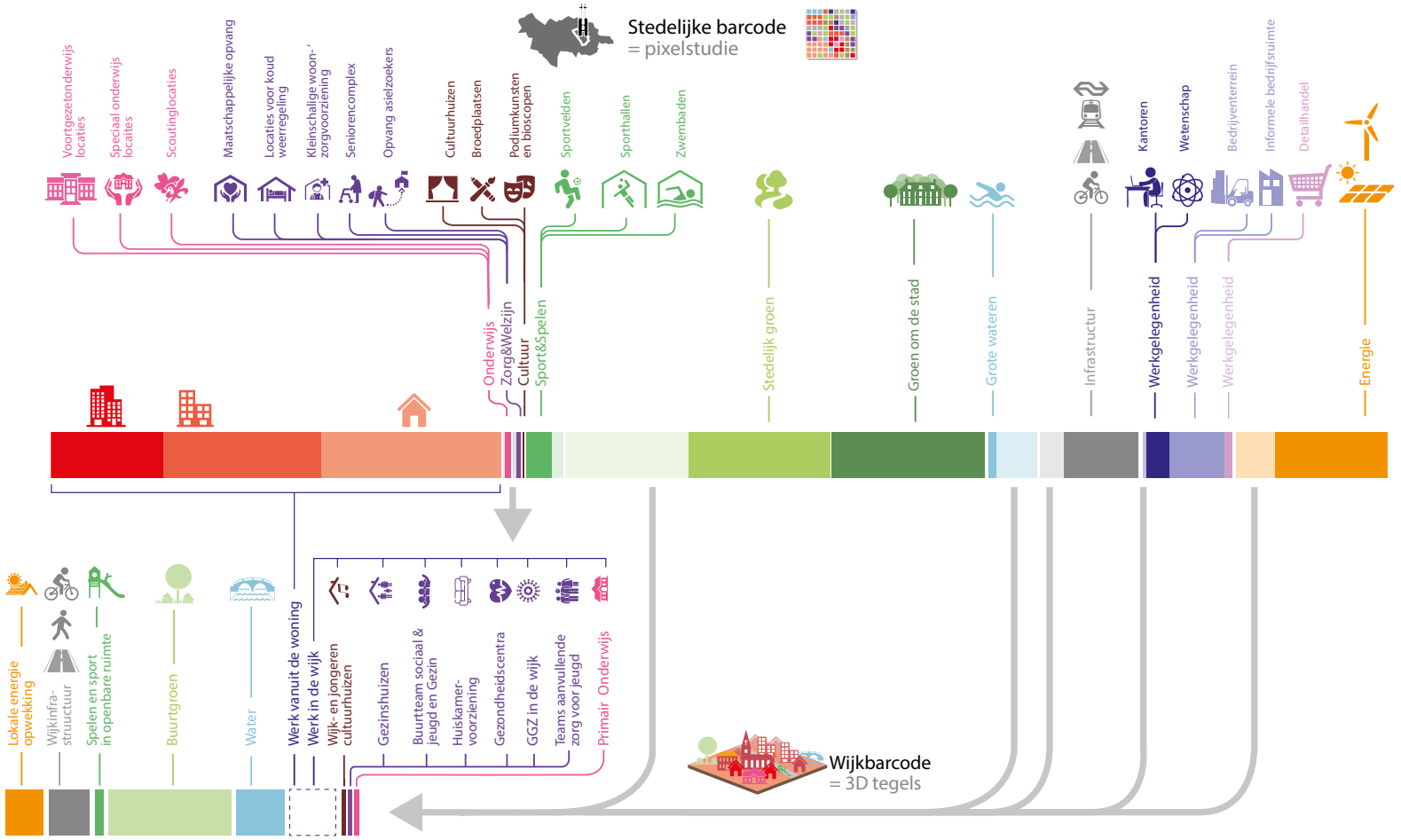
De gemeente wil ervoor zorgen dat Utrecht zoveel mogelijk klaar is voor de toekomst. Utrecht kiest voor een robuuste ruimtelijke structuur, specifiek op het gebied van mobiliteit (OV-ring) en groen. Ook is het van belang de flexibiliteit in de directe gebouwde omgeving te versterken. Circulaire ontwikkelingen waarbij materialen waardevast en waarde-vermeerderend zijn en daarmee flexibel in aanpassing. De gemeente werkt aan een klimaatneutrale stad. Het beeld van de openbare ruimte moet groen gaan kleuren. Nieuwe woningen realiseert de gemeente energieneutraal. Er is ruimte nodig voor de opwekking van energie uit zon en wind.
Papendorp Noord heeft een robuuste groene structuur en draagt bij aan de doelen die de gemeente heeft voor de mobiliteit en bereikbaarheid van de stad. Naast de openbare ruimte bieden de daken van de gebouwen ruimte voor waterberging, biodiversiteit en energieopwekking. Naast de daken kunnen ook de gevel, waaronder die van de de mobiliteitshub, daaraan een bijdrage leveren.

De vertraagde stad

Naast dynamische plekken met reuring zijn ook voldoende plekken nodig waar men even in de luwte kan zijn. Groene openbare plekken voor stilte, verkoeling, ontmoeting en ontspanning. Utrecht wil de stad samen met inwoners organisch en geleidelijk ontwikkelen. Papendorp Noord en Groenewoud kennen tezamen een grote afwisseling in rust en reuring. De reuring rondom de mobiliteitshub, de voorzieningen en de activiteit rondom de kantoren. De rust kan gevonden worden door recreatie, sport en spel in de vele groene plekken in Papendorp. Dat kan in de parkruimtes aan de noordzijde, op de beweegroutes die aangelegd worden door het gebied en langs het Amsterdam Rijnkanaal, maar ook in de binnenhoven bij de woningen die door inrichting en schaal ook een plek voor rust bieden.

De Utrechtse Barcode

Naast de stadsprofielen is in de RSU 2040 aangegeven dat de diverse ontwikkelingen in Utrecht getoetst dienen te worden aan de Utrechtse Barcode. Dit vraagt ook voor Papendorp Noord om een verantwoording van het plan aan de stedelijke opgave en aan de wijkbarcode



De barcode is opgebouwd uit twee schaalniveaus: van de stad en de wijk

De stedelijke opgave
Het woningbouwprogramma in Papendorp Noord omvat 1000 woningen meer dan in de RSU en het MPR 2021 aangegeven. Dit past binnen de marges van het totale stedelijke programma van 60.000 tot 2040 aan de bestaande voorraad toe te voegen woningen. Door het optimaliseren van het woningbouwprogramma wordt een positieve bijdrage geleverd aan het creëren van vervoerswaarde voor het vertrammen van de Papendorplijn.
Datzelfde geldt voor de hoeveelheid toe te voegen kantoren en bedrijven. De mogelijkheden om ook daarbij meer werkgelegenheid toe te voegen dan in de RSU is aangegeven, worden in het SPVE opengelaten.
Papendorp Noord levert een belangrijke bijdrage aan de stedelijke mobiliteitsopgave door middel van de gewenste vertramming van de HOV-baan en door het realiseren van de mobiliteitshub XL ten behoeve van de grote ontwikkelgebieden in Utrecht Zuidwest. Daarnaast kent het plangebied een overmaat aan stedelijke infrastructuur (Orteliuslaan tussen de Prins Clausbrug en het Marinus van Tyrusviaduct) en het noordelijk deel van de Mercatorlaan (tussen de afslag 8A en de mobiliteitshub).

De wijkbarcode
Voor het plangebied wordt gestreefd naar voldoende opwekking van energie om aan de eigen behoefte te voldoen. Er worden voldoende speelvoorzieningen gerealiseerd voor de verschillende leeftijdscategorieën. Er wordt voldaan aan de normen voor de realisatie van buurtgroen, terwijl met het Willem Alexander Park en Park Voorn voldoende stedelijk groen in de omgeving aanwezig is. Belangrijk onderdeel van de ontwikkeling is de aandacht voor groene daken en groene gevels. Er wordt voldaan aan de wateropgave. Op basis van het onderzoek van Bureau Stedelijke Planning wordt een programma aan wijkvoorzieningen ontwikkeld. Naast een middelgrote supermarkt maken we de vestiging van een sportschool mogelijk, uit oogpunt van sociale veiligheid te situeren bij de ingang van de mobiliteitshub en de OV-halte. Voor het primair onderwijs wordt gebruik gemaakt van de school in het naast gelegen plangebied Groenewoud. Voor veldsport zijn de bewoners aangewezen op sportpark Rijnvliet en de velden bij de Prins Clausbrug. Eventueel kan een sporthal worden ingepast in Mercat.

Gezondheid voor Iedereen 2019-2023 (2019)
In de nota Volksgezondheid is gezonde leefomgeving één van de 7 speerpunten. 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. Het uitgangspunt is dat de leefomgeving van Utrechters zo is ingericht dat gezond leven gemakkelijk is, de druk op gezondheid zo laag mogelijk is en dat mensen zich prettig voelen. De aanwezigheid van groen, sport, geluidsluwe zijdes in combinatie met ambitiewaarden voor geluid en gezondheidsvoorzieningen dragen bij aan een gezonde verstedelijking. Kwetsbare doelgroepen worden extra beschermd door hen niet binnen 300meter van een snelweg of binnen 50 meter van een drukke binnenstedelijke weg te plaatsen.

Binnenstedelijke verdichting dient gezonde kwaliteiten met zich mee te brengen zoals het behoud van groen om de stad en autoluwe wijken die actieve mobiliteit en ontmoeting stimuleren en daarmee bijdragen aan gezondheid.
Er dienen passende maatregelen genomen te worden om de gevolgen van klimaatverandering zoals hittestress te beperken. Dit door bijvoorbeeld meer kleinschalig, horizontaal (daken) en verticaal (gevels) groen te realiseren en door bij de ruimtelijke inrichting te zorgen voor meer plekken voor verkoeling, zoals bomen. Daarbij is er ook oog voor biodiversiteit.
De voetganger en de fiets krijgt meer ruimte en voorrang bij de inrichting van de openbare ruimte. Nieuwe woonwijken worden zo

ontworpen dat de auto minder nodig is. De openbare ruimte nodigt uit tot spelen, bewegen, sporten, verblijven en ontmoeten. Er dienen voldoende en gevarieerde plekken voor jongeren (12-18 jaar) gerealiseerd te worden.

Papendorp Noord sluit aan bij de doelstellingen uit de nota “Gezondheid voor iedereen”. Groen en duurzaamheid staan centraal in het ontwerp voor ontmoeting en sport/spel. Door goede verbindingen voor fiets en voetganger binnen het gebied maar ook naar buiten het gebied wordt beweging gestimuleerd. Doordat de woningen deels de functie hebben als geluidswerende voorziening, is extra kwaliteit ingezet aan de geluidsluwe zijdes. Daarmee ontstaan prettige woonwijken in rust en groen.

Geluidnota Utrecht 2014-2018

Het beperken van geluidshinder in de woon- en leefomgeving en het toestaan van geluidsproductie op minder kwetsbare plaatsen vormt de leidraad in de zoektocht naar de juiste balans. Hierdoor ontstaat in de stad een gezonde mix van rustige gebieden en levendige plekken. Het bouwen op geluidsbelaste locaties is soms onontkoombaar; soms tot aan de maximale grenzen die de wet biedt. Door aanvullend aan de eisen van de wet heldere extra randvoorwaarden te stellen, kan echter toch een acceptabel akoestisch woon- en leefklimaat worden geboden.

Wanneer blijkt dat de voorkeurswaarde niet haalbaar is, kan een ontheffing worden verleend om de realisatie van een ruimtelijk plan mogelijk te maken. Deze hogere waarde procedure vereist een zorgvuldige afweging tussen het toe te stane geluidsniveau en een voldoende bescherming van het woonklimaat.

Ontheffing van de voorkeursgrenswaarde wordt in Utrecht verleend als de ruimtelijke ontwikkeling een positieve betekenis voor de stedelijke structuur of een gunstig effect op de akoestische kwaliteit van bestaande woningen in Utrecht heeft. Met voorwaarden wordt verplicht maatregelen te treffen voor een leefbare woonomgeving als compensatie voor het bouwen in een lawaaiige situatie.

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.

Deze voorwaarden gelden bij het verlenen van een hogere waarde voor woningen in Utrecht:

- Geluidsluwe gevel
  De woning heeft ten minste één gevel met een lager (luw) geluidsniveau. Het geluidsniveau op deze gevel is niet hoger dan de voorkeursgrenswaarde voor elk van te onderscheiden geluidsbronnen (of, in sommige gebieden de hogere waarde minus 10 dB; zie tabel 4.1). De voorkeursgrenswaarden zijn: wegverkeer 48 dB, railverkeer 55 dB en industrie 50 dB(A);
- Woningindeling
  De woning bevat voldoende verblijfsruimte(n) aan de zijde van de geluidsluwe gevel. Dit geldt voor ten minste 30% van het aantal verblijfsruimten of 30% van het oppervlakte van het verblijfsgebied. Deze voorwaarde wordt in tabel 4.1 aangehaald als de “30-procent-eis”;
- Buitenruimte
  Het geluidsniveau bij de buitenruimte mag niet meer dan 5 dB hoger zijn dan bij de geluidsluwe gevel. Deze eis geldt voor maximaal één buitenruimte per woning.

Bij een nieuw plan wordt bekeken of de ontwikkeling zelf voldoet aan de wettelijke grenswaarden en aanvullende randvoorwaarden. Er kunnen daarentegen ook effecten zijn op de bestaande omgeving búiten het plangebied. Een nieuw pand kan bijvoorbeeld als geluidsscherm fungeren en daarmee een positieve invloed hebben op

het achterliggende gebied. Maar er kunnen ook negatieve effecten optreden; bijvoorbeeld als gevolg van reflecties of een grotere verkeersaantrekkende werking.

Ook geluid heeft invloed op de gezondheid van mensen. Daarom hanteert de gemeente een lokale ambitiewaarde van 63 dB voor nieuwe situaties langs wegen en spoorwegen (dit is 5 dB lager dan de wettelijke grenswaarde). Ook beschermen we stille plekken. In dit licht staan we geen horecavoorzieningen toe in stille hofjes en rustige woonstraten. Naast het geluidsniveau is ook de beleving van geluid relevant. Bij de inrichting van de omgeving kunnen we het ervaren geluid verbeteren (soundscaping). Dit doen we door bijvoorbeeld een logische ordening van drukke en stille functies en door geluidsbronnen uit het zicht te houden

In Papendorp Noord is op veel plekken sprake van een geluidsbelaste situatie. Hierom is rekening gehouden met een geluidsluwe zijde aan de binnenhoven in De Taats en de mobiliteitshub. In Groenewoud Noord zorgt wandvorming voor wering van geluid. Deze woningen hebben ook een geluidluwe zijde. Door deze wand zijn de overige woningen in Groenewoud Noord minder geluidsbelast. Om te zorgen voor een aangename leefomgeving is ook uit oogpunt van geluid bij de inrichting van de openbare ruimte de keus van de juiste beplanting een belangrijk aandachtspunt.

4.2 Functies

Woonvisie Utrecht Beter in Balans

Utrecht streeft naar goede betaalbare duurzame woningen in gemengde wijken. Wijken waarin gemeenschappen kunnen ontstaan voor mensen om prettig en gezond (samen) te leven en er plek is voor alle (inkomens)groepen, ook kwetsbare Utrechters. Utrecht wil meer balans brengen in vraag en aanbod en de bestaande mismatch in de woningvoorraad aanpakken.

Daarvoor wil de gemeente dat er fors gebouwd wordt zodat ook de doorstroming weer op gang kan komen. Het streven is dat de woningvoorraad in 2040 voor 35 procent bestaat uit sociale huurwoningen (inclusief zelfstandige studentenhuisvesting en waarvan minstens 70 procent behoort tot de kernvoorraad) en voor 25 procent uit woningen uit de middencategorie (middenhuur en goedkope, betaalbare koop). Deze percentages zijn ijkpunten die richting geven.

Zowel in de middencategorie als in het sociale segment is hiervoor een inhaalslag nodig. Gezond stedelijk leven is daarbij de koers voor de lange termijn. Daarom staan bij het bouwen van nieuwe woningen (en voorzieningen) gezondheid, leefbaarheid en duurzaamheid centraal. Vijf Speerpunten in de woonvisie zijn:

- Versnellen en (langdurig) verhogen bouwproductie. Utrecht benut de groei van de stad om partners te stimuleren de bouwproductie hoog te houden om aan te sluiten op de gezamenlijke ambities. Daarbij wordt gewerkt met 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;
  Utrecht wil dat er meer woningaanbod (vrij)komt. Bouwen van kwalitatief goede woningen in de middencategorie en het sociale segment, onder andere via gemengde projecten, en slimme

woonruimteverdeling zorgen voor de toename van verhuisketens (betere doorstroming).
- Een (t)huis voor iedereen;
  Utrecht streeft naar een passend woningaanbod binnen een redelijke termijn voor alle (toekomstige) inwoners van Utrecht, ook voor de mensen die daar (tijdelijk) zelf niet in kunnen voorzien.
- Duurzaamheid en toekomstbestendigheid;
  Utrecht bouwt aan een duurzamere woningvoorraad en richt zich op thema's als energieneutraliteit en terugdringing gasaansluitingen.

Als stedelijk wordt gekeken naar de ontwikkeling van de bevolking dan is er de verwachting dat de groep kleine huishoudens nog verder zal oplopen. In aanvulling op het naastgelegen Groenewoud krijgt Papendorp Noord een hoogstedelijk gemixt karakter waar niet alleen gewoond, maar ook gewerkt wordt. Over het algemeen wonen hier mensen die relatief dicht bij de stad willen wonen, maar het niet erg vinden om bijvoorbeeld een stuk te fietsen of het openbaar vervoer te gebruiken. Denk hierbij aan één- en tweepersoonshuishoudens in de vorm van 'jongere' starters op de woningmarkt, maar ook de mobiele empty-nesters. Gestapelde bouw in de vorm van appartementen in de Taats Noord en in de mobiliteitshub XL lenen zich hier goed voor.

Groenewoud Noord is als het ware een mix tussen de Taats Noord/ mobiliteitshub en Groenewoud. De ligging en het karakter van dit gebied lenen zich deels voor grondgebonden woningen waar gezinnen zich kunnen vestigen. Dit kan zowel in het sociale segment, als in de midden en vrije segmenten.
In z'n totaliteit biedt Papendorp Noord tezamen met Groenewoud ruimte aan een gemengd wonen concept van circa 250 woningen, waar dragers en vragers gezamenlijk wonen. Papendorp biedt met de beoogde ontwikkeling ruimte aan een brede doelgroep. Van jong tot oud, van zelfstandig tot hulpvragend, van alleenstaanden tot gezinnen.

Kantorenstrategie Utrecht

De kantorenmarkt is buitengewoon belangrijk voor de verdere groei van onze werkgelegenheid: Ruwweg de helft van de Utrechtse werknemers werkt immers in een kantoor. Onze ambitie op het gebied van verdere doorgroei van werkgelegenheid vraagt om een actieve aanpak van kantoorontwikkeling in de stad. Voor de ontwikkeling van Papendorp Noord is de ambitie dan ook om de doorgroei van werkgelegenheid naast het realiseren van woningen te handhaven. Dit binnen de kaders van het Provinciaal inpassingsplan, wat aangeeft dat Papendorp ruimte biedt aan de toevoeging van 133.000 m^2 bvo kantoor. Daarvan is vooralsnog 75.000 m^2 bvo maximaal te ontwikkelen binnen plangebied Papendorp Noord.
Fysiek is er in Papendorp Noord meer ruimte voor het toevoegen van kantoren dan de aangegeven 75.000 m^2. Het nu aangegeven maximale metrage past binnen 133.000 m^2 ruimte voor toevoeging van kantoorvolume, zoals dat voor heel Papendorp resteert op basis van het Provinciaal Inpassingsplan Kantoren. Dit inpassingsplan is enige jaren geleden opgesteld op basis van een analyse van de marktruimte en de locatiekenmerken. Gelet op de wijzigende locatiekenmerken (stedelijk knooppunt op een kruispunt van het Wiel met Spaken) is er aanleiding dit metrage te heroverwegen. Dit kan er tevens aan bijdragen de kwaliteit van het openbaar vervoer verder te versterken. Een verbeterd marktperspectief zal zich daardoor in de loop der jaren kunnen ontwikkelen. Er zal bij de ontwikkeling van Papendorp zoveel mogelijk rekening worden gehouden met het open houden van deze kansen voor de toekomst

Voorzieningen

In Utrecht is geen ruimte voor toevoegen van nieuwe stadsdeelcentra. De ligging van Papendorp in de oksel van de A2 en A12 leent zich eveneens niet voor stedelijke voorzieningen met een grote verkeersaantrekkende werking. Wel is er behoefte aan een passend voorzieningenpakket behorende bij een stedelijke ontwikkeling van de beschreven omvang, zonder dat dit ten koste gaat van

voorzieningencentra elders in zuidwest Utrecht. Om met die restricties de marktruimte te kunnen bepalen is extern onderzoek uitgezet, waarvan de rapportage als bijlage bij dit SPVE is gevoegd en waarvan de resultaten zijn verwerkt in de gehanteerde programmatische uitgangspunten.

4.3 Verkeer en parkeren

Mobiliteitsplan 2040 | Gemeente Utrecht - Omgevingsvisie

Mobiliteitsplan 2040 | Gemeente Utrecht - Omgevingsvisie
Utrecht kiest voor het koppelen van verstedelijking aan de uitrol van een OV-systeem dat de ruggengraat zal vormen voor de groei van de stad: het Wiel met Spaken.
De gemeente Utrecht vangt de groei van de stad op met de volgende prioritering:
1. Verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten;
2. Verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad;
3. Buiten de stad.

Bij het Wiel met Spaken staat de koppeling tussen ruimtelijke ontwikkeling, het OV-systeem en knooppunten dan ook centraal.
In zowel het Mobiliteitsplan als de RSU 2040 is aangegeven dat Papendorp gezien wordt als een toekomstig knooppunt van openbaar vervoer met stedelijke verdichting als uitgangspunt. De in het Mobiliteitsplan aangekondigde realisatie van een P+R in Papendorp (de mobiliteitshub XL) en de vertramming van de vrijliggende busbaan (Papendorplijn) dragen daaraan bij.

Voor de te maken keuzen ten aanzien van bereikbaarheid is het Mobiliteitsplan 2040 de basis.
In de basis heeft Papendorp een mobiliteitsprofiel B. Afhankelijk van de omvang van de te realiseren verstedelijking en de realisatie van de beoogde OV-structuur biedt het Mobiliteitsplan perspectief op een doorgroei naar een mobiliteitsprofiel A.

Ten aanzien van een betaald parkeerregime vermeldt het Mobiliteitsplan het volgende:
“Daarnaast kiest de gemeente in geval van grootschalige ontwikkelingen in de wijk aan de voorkant voor invoering betaald parkeren in een omliggende wijk (en in het ontwikkelgebied zelf indien daar openbare parkeerplaatsen worden gerealiseerd), om te voorkomen dan in omliggende buurten eerst parkeeroverlast ontstaat en pas na een draagvlakmeting dit probleem kan worden opgelost met de invoering van betaald parkeren. Hiervoor wordt per gebiedsontwikkeling apart een besluit genomen. “

Vanwege de combinatie met het kantorenpark en de daarbij optredende parkeerdruk en vanwege de aanwezigheid van de mobiliteitshub kiezen we ervoor in Papendorp Noord vanaf het begin betaald parkeren in te voeren, aangevuld met maatwerk per ontwikkeling en daarbij uit te gaan van parkeernormen conform een mobiliteitsprofiel B. Dat wil zeggen dat autoparkeren ook buiten loopafstand (in de mobiliteitshub) kan worden geregeld.
Voor het overige wordt voor de inrichting van het gebied rekening gehouden met een toekomstige doorgroei naar een A-profiel. Dat wil zeggen dat er veel belang wordt gehecht aan de verblijfskwaliteit en het beperken van de verkeersruimte. Voetganger en fietsers zijn hoofdgebruikers en krijgen prioriteit. Dat vraagt vooral om extra zorgvuldig verkeersontwerp in de omgeving van de mobiliteitshub. Er zijn meerdere mobiliteitsvoorzieningen aanwezig, zoals openbaar vervoer en deelmobiliteit. In grote delen van het plangebied hoeven geen eigen parkeervoorzieningen te worden aangelegd omdat andere mobliteitsoplossingen aanwezig zijn en omdat gebruik kan worden gemaakt van parkeren in de mobiliteitshub.

Bereikbaarheidsrandvoorwaarden geconcretiseerd
In het Mobiliteitsplan is een lijst opgenomen die bij elk plan doorlopen moet worden. Daarbij dient aangegeven te worden hoe er invulling aan de punten wordt gegeven tenzij aangegeven kan worden dat er een beter alternatief is, dan wel dat kan worden onderbouwd waarom het niet wenselijk of mogelijk is de randvoorwaarde toe te passen.

Verblijven, voetganger en fiets, Openbaar Vervoer
- De openbare ruimte in een gebied dient aantrekkelijk te zijn om te verblijven (groen, rust, ruimte, uitstraling), te spelen en een ommetje te maken.
- De openbare ruimte is goed toegankelijk, ook voor mindervaliden.
- Ontwikkelgebieden moeten om de 50 tot 100 m voetgangers- en fietsverbindingen krijgen.
- Lokale fietsverbindingen sluiten aan op het hoofdfietsnet met een omrijfactor van maximaal 1,4, gerekend vanaf de voordeur (conform CROW13 aanbeveling).
- Voordeuren van woningen en voorzieningen krijgen een primaire oriëntatie op de voetgangers- en fietsontsluiting.
- Ontbrekende schakels in het hoofdfietsnet moeten zo vroeg mogelijk worden aangelegd binnen de ruimtelijke ontwikkeling.

Onderbouwing
De openbare ruimte bestaat uit de luwe groene binnengebieden van de bouwblokken. Deze zijn autovrij, openbaar toegankelijk via ruime poorten en bieden ruimte voor rust, ontmoeten en spelen. Daarnaast wordt er voorzien in een taludpark en een park langs de ARK. Deze zorgen, naast ruimte voor verblijven, spelen en ontmoeten, voor aantrekkelijke verbindingen met onder andere het hoofdfietsnet. Het geheel van openbare ruimte zorgt voor een fijnmazig netwerk dat het kantoren deel van Papendorp verbindt met het woongedeelte van Groenewoud en Papendorp Noord en zorgt voor de verbindingen binnen het plangebied (zie ook paragraaf 3.1.3 voor de routes en verbindingen op kaart)

Openbaar Vervoer
- Grote ruimtelijke ontwikkelingen krijgen ontsluiting op trein, tram en/of hoogwaardig openbaar vervoer.
- Rondom (toekomstige) haltes en stations wordt ontwikkeld in hogere dichtheden (woningen, werk, publiekstrekkers).
- Lokale voetgangersverbindingen sluiten aan op haltes van het openbaar vervoer met een omloopfactor van maximaal 1,4, gerekend vanaf de voordeur. De OV-haltes zijn zichtbaar vanuit het ontwikkelgebied door heldere loop- en zichtlijnen.
- OV-haltes zijn goed toegankelijk voor alle doelgroepen.
- De (OV- of weg-) infrastructuur maakt een betrouwbare doorstroming van het OV mogelijk.

Onderbouwing
Door Papendorp loopt een vrij liggende busbaan die is voorbereid op de komst van een tram. De mobiliteitshub XL is hieraan gekoppeld. Vanaf de mobiliteitshub XL is de HOV halte goed te bereiken. Tevens is de HOV-halte gekoppeld aan de fietsroute en fietsenstalling van de mobiliteitshub XL. Voor voetgangers zijn er routes voorzien langs de Orteliuslaan (droogplooproute), door de binnenterreinen van De Taats en de mobiliteitshub XL (groene route) en langs de Mercatorlaan (route door het woongebied). Aan de HOV halte en de mobiliteitshub zijn verschillende voorzieningen gekoppeld, waaronder de supermarkt en een sportschool.

Auto en (her)inrichting van straten
- Grote ruimtelijke ontwikkelingen krijgen directe aansluiting op stedelijke verbindingswegen.
- De (toekomstige) capaciteit van het omliggende wegennet is randvoorwaardelijk voor de ontwikkelmogelijkheden en functionele invulling van een locatie. Het gaat om de uurcapaciteit van de afwikkeling, de capaciteit vanuit luchtkwaliteits- en geluidsnormen de benodigde oversteekbaarheid en verkeersveiligheid.

- De stedenbouwkundige structuur en ruimtelijke functies krijgen zo'n invulling dat ze lopen, fietsen en OV-gebruik stimuleren en dat voor het autoverkeer de rustige momenten en routes met meer vrije capaciteit worden benut (al dan niet met bijdragen voor verkeersmanagementmaatregelen om zo ruimte te creëren voor extra verkeersstromen van en naar de ruimtelijke ontwikkeling).
- De herinrichting van aangrenzende stedelijke verbindingswegen tot stadsboulevard en inrichting van overige wegen in en bij het gebied tot 30 kilometer per uur straten zijn onderdeel van de ruimtelijke ontwikkeling.
- Voor goederenvervoer is maatwerk nodig om te bekijken op welke wijze goederenstromen schoon, stil en efficiënt ingepast kunnen worden. Laden en lossen vindt bij voorkeur inpandig plaats

Onderbouwing
In Papendorp Noord wordt zoveel mogelijk aangesloten op de bestaande wegenstuctuur (Orteliuslaan, Mercatorlaan, Taatsendijk) en wordt deze op een logische wijze voortgezet. Op deze wegen is voldoende capaciteit. Verder blijven de woongebieden zoveel mogelijk autovrij. Het verkeer wordt zo snel mogelijk naar de parkeerplaatsen geleid. De mobiliteitshub XL vormt hierbij een belangrijke voorziening. Het verkeer naar mobiliteitshub wordt zoveel mogelijk over de Orteliuslaan geleid. De aansluiting met de Marinus van Tyruslaan wordt hiervoor voorzien van een linksaf afslag. In het profiel en de bochtstralen is rekening gehouden met het verkeer van en naar Nedal (lang vrachtverkeer).

Parkeren en mobiliteitsmanagement
- De geldende fiets- en autoparkeernormen van de gemeente zijn van toepassing.
- Mobiliteitsmanagementmaatregelen en het realiseren/aanbieden van schone en (ruimte-) efficiënte vervoeropties zoals deelauto's en –fietsen zijn integraal onderdeel van een ruimtelijke ontwikkeling (bijvoorbeeld als onderdeel van ontwikkel /koop/ huurovereenkomsten of parkmanagement).
- Voorzieningen voor deelmobiliteit bij een ontwikkeling moeten voor iedereen toegankelijk zijn door aansluiting bij MaaS (Mobility as a Service).

Onderbouwing
Papendorp Noord is een maatwerkgebied ten aanzien van parkeren. De parkeernorm wordt gehanteerd op basis van mobiliteitsprofiel B. Zie verdere motivatie aan het begin van paragraaf 4.3. MaaS en deelmobiliteit zijn onderdeel van de mobiliteitshub XL.

4.4 Openbare ruimte / Groen/ ecologie

Het kader voor groen/ ecologie is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:
1. het beleid rondom groen/ecologie (Groenstructuurplan, Bomenbeleid, Natuurwaardenbeleid en Utrechtse soorten beleid);
2. een aantal moties;
3. en de huidige natuurwaarden in het plangebied.

Beleid

Groenstructuurplan
Het actualisatie groenstructuurplan 2017-2030 heeft als opgaven: 'stad en land verbinden, meer kwaliteit en meer groen in de stad en meer groen om de stad, groen en blauw voor 'gezonde verstedelijking' en 'klimaatadaptatie'.
In het plan zijn de bestaande en wenselijke stedelijke groenstructuren vastgelegd. Deze groenstructuren hebben zowel een landschappelijke, cultuurhistorische, recreatieve als ook ecologische functie. Ambitie van dit plan is om door combinatie van de opgaven een meerwaarde te creëren. Ontbrekende delen van de groenstructuur worden ingevuld. De open einden in de groenstructuur zijn op die manier te beschouwen als ruimtelijke reserveringen voor de realisatie van toekomstig, stedelijk groen.

De ambities zijn vastgelegd in een kaart: Visie Groenstructuur 2030. Deze kaart toont de ecologische, recreatieve, cultuurhistorische en ruimtelijke samenhang.

Het plangebied voor de ontwikkeling van Papendorp Noord maakt deel uit van de Groenstructuur. Want door het plangebied lopen twee verticale ecologische verbindingsroutes (noord-zuid richting): langs het kanaalpark en langs de westgrens (Orteliuslaan) van het plangebied. Ook loopt er een horizontale ecologische verbinding (oost-west richting) door het plangebied (Taatsenplein, Bevrijdingslaan en Churchilllaan) die van belang is. De oost-west verbinding verbindt het natuurgebied Strijkviertel met park Transwijk, via Papendorp Noord. Het rechthoekige groene gebied ten zuiden van de Bevrijdingslaan en de Churchilllaan is een stapsteen tussen Strijkviertel en park Transwijk en is ook aangewezen als stedelijke groenstructuur. Daarnaast sluit het gebied aan op het ‘Rondje Stadseiland’ dat langs het Merwedekanaal loopt en een groene route zal vormen. De plannen daarvoor zijn in de maak.
De bruine stippellijn geeft een gewenste uitbreiding van de groenstructuur aan. Hiermee kan er nog een kortere groene verbindingszone gemaakt worden van Strijkviertel langs het dakpark/ tuin naar het Merwedekanaal.
Op alle plekken die aangewezen zijn als groenstructuur dient het groen en de ecologie behouden en versterkt te worden.

De herinrichting van Papendorp Noord, en zeker de genoemde ‘wenselijke groenverbindingen’ hierboven kunnen bijdragen aan de opgaven “Gezonde Stad” en “Klimaatverandering”. Voor de klimaatopgave is meer groen nodig voor de opvang van water en verkoeling in de stad. Bij de herinrichting wordt daarom gezocht naar mogelijkheden om het groen in de openbare ruimte te verbeteren en te versterken.

Bomenbeleid Utrecht (2009)
In het bomenbeleid zet de gemeente Utrecht in op meer volwassen bomen en een groter belang van bomen in ruimtelijke projecten. Een zorgvuldige afweging voor behoud, verplanten, herplanten of kappen is daarbij van belang. De bomen langs de wegen in de gemeentelijke groenstructuur (Orteliuslaan, Taatsenplein, Bevrijdingslaan en Churchilllaanlangs en de weg langs het Merwedekanaal) maken deel uit van de hoofdbomen structuur.

Bomen helpen bij het aanpassen aan klimaatwisselingen. Ze zorgen namelijk voor verkoeling bij hitte en voor waterberging bij wateroverlast. Bomen zijn belangrijk voor de ruimtelijke kwaliteit en



Uitsnede uit de geactualiseerde kaart ‘Visie groenstructuur 2030 Utrecht’ met de parken en verbindingen die we willen ontwikkelen, verbeteren en beschermen

zorgen dat plekken herkenbaar zijn en een eigen identiteit hebben. De gemeente wil een heldere afweging kunnen maken voor het behoud van bomen in de stad. Daarnaast geven we bij ontwikkelingen in de gemeente extra aandacht aan de belangrijke boom-structuren: groepen of rijen bomen die waardevol zijn voor cultuurhistorie, voor de natuur of voor het landschap. Bijvoorbeeld bomen langs wegen, kanalen en rivieren. Als bomen weg moeten en niet verplant kunnen worden, dan moeten er nieuwe bomen worden geplant (herplantplicht).

Wet natuurbescherming
Op grond van de Wet natuurbescherming moeten initiatiefnemers onderzoek doen naar de effecten van hun activiteiten op beschermde dier- en plantensoorten en beschermde gebieden. Bij het vaststellen van een bestemmingsplan moet van tevoren duidelijk zijn dat de Wet natuurbescherming niet in de weg staat aan de uitvoering van het plan. Daarnaast moet worden gekeken naar de regels in de Provinciale Ruimtelijke Verordening Provincie Utrecht en de Provinciale Verordening Natuur en Landschap provincie Utrecht 2017.
Beschermde dier- en plantensoorten
Voorafgaand aan de vaststelling van een bestemmingsplan moet er worden onderzocht:

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

Beschermde gebieden
Natura 2000-gebieden
Bij het opstellen van een bestemmingsplan wordt door middel van een zogenaamde ‘voortoets’ bekeken of een passende beoordeling van dat plan moet worden gemaakt. Een passende beoordeling moet worden gemaakt als de waarschijnlijkheid of het risico bestaat dat het plan significante gevolgen heeft voor een of meerdere Natura 2000-gebieden (al dan niet in combinatie met andere plannen of projecten). Het bestemmingsplan kan in beginsel alleen worden vastgesteld als er zekerheid bestaat dat de natuurlijke kenmerken van het betreffende gebied niet worden aangetast.

Nationaal Natuur Netwerk (v.m. EHS) en Groene Contour
In de Provinciale Ruimtelijke Verordening (artikelen 4.11 en verder) zijn regels vastgelegd waar (afwijkingen) van bestemmingsplannen aan moeten voldoen. Daarnaast moet er worden voldaan aan de Verordening Natuur en Landschap Provincie Utrecht 2017 (m.n. landschapselementen, art. 5.1.4 VNL).

Utrechtse Soortenbeleid (2018)
Bij ruimtelijke ontwikkelingen willen we naast de soorten uit de wet natuurbescherming extra rekening houden met een aantal dier- en plantsoorten in Utrecht. Welke soorten dit zijn staat in de nota Utrechtse soortenlijst. De gemeenteraad heeft deze nota vastgesteld op 7 juni 2018. Bij het natuurwaardenonderzoek dient ook onderzoek gedaan te worden naar het voorkomen van de soorten op deze lijst.

Moties
De gemeente Utrecht heeft de wens dat gebieds- en/of gebouw ontwikkeling gaat bijdragen aan de transitie naar een klimaat neutrale, natuur-inclusieve, klimaat adaptieve, circulaire stad. Hiervoor zijn onder andere de volgende moties van toepassing:
Motie 2017 - 61, Utrecht bouwt BENG.
Coalitieakkoord Utrecht, 2018-2022.
Motie 2017 – 228, Plan puntensysteem diervriendelijk bouwen.
Motie 2019 – 336, Betere biodiversiteit.
Motie 2019 – 163, Groen van bijzaak naar standaard werkwijze
Motie 2019 – 134, klimaatadaptatie en onderhoud openbare ruimte gaan hand in hand.
Motie 2016 – 252, Utrecht bouwt circulair.

Het ‘groen tenzij’ principe dienen standaard opgenomen te worden in alle ontwikkelplannen. Dit principe houdt in dat we in Utrecht straten, pleinen, binnenterreinen, daken en gevels groen inrichten, tenzij dat op een specifieke plek niet kan vanwege de vereiste functionaliteit. Alle plannen die vanaf 2021 worden uitgevoerd, moeten getoetst worden op het ‘groen tenzij’ principe (door BING).

Bij ruimtelijke ontwikkelingen kijken we naar de mogelijkheden om met behulp van groen en water effectieve oplossingen te bieden voor stedelijke opgaven. Ons natuurlijke kapitaal draagt bij aan gezonde verstedelijking en klimaatadaptatie, als we anders bouwen, mobiliteit anders benaderen, minder ‘verstenen’ en meer functies van groen en blauw toe te passen.
Het is van belang om hier vanaf het begin van het planproces op in te zetten. Groenopgaven combineren we zoveel mogelijk met wateropgaven, omdat multifunctioneel inzetten van de ruimte leidt tot effectieve, robuuste oplossingen voor de stedelijke opgave en meerwaarde biedt voor de inwoners en de biodiversiteit.

Huidige situatie en natuurwaarden
Papendorp Noord is voor een groot deel verhard door wegen, parkeerplaatsen en bedrijventerreinen. Daarnaast bestaat een groot gedeelte uit grasland. Er zijn een aantal bosjes en bomenrijen langs de wegen. Maar de ruimte voor planten en dieren is hier nu beperkt door de weinige schuilmogelijkheden en de geïsoleerde ligging.

Vanuit de Natuurwaardenkaart is het voorkomen van de Haas, Konijn, Zwarte roodstaart, Meervleermuis en Kerkuil in het plangebied bekend. En vlakbij het plangebied de Kleine watersalamander, Bosmuis en Buizerd. Dit zijn soorten die vanuit de wet natuurbescherming beschermd zijn. Voor de Haas, Konijn, Bosmuis en Kleine watersalamander is provinciale vrijstelling van bescherming. Daarnaast is op de natuurwaardenkaart te zien dat er Utrechtse soorten voorkomen. Die worden door de gemeente Utrecht beschermd naast de soorten uit de wet natuurbescherming. In het plangebied komt Blauwborst, Kleine Karakiet, Tjiftjaf, Grote Kaardebol, Brede Latyrus en natuurlijk hooiland voor.

Ontwikkelingen rondom het plangebied
In verschillende gebieden rond Papendorp Noord vinden grote ontwikkelingen plaats. In de aangrenzende wijk Groenewoud komt een nieuwe woonwijk en Strijkviertel wordt verder ontwikkeld o.a. met natuurvriendelijke oevers. Daarnaast wordt er een groen ‘Rondje Stadseiland’ ingericht dat grenst aan het plangebied. Het is van belang om het groen en de ecologie in Papendorp Noord goed te verbinden met de omliggende gebieden. Daartoe zijn de ‘groene’ plannen van de omliggende gebieden bekend.



5. Onderzoek en haalbaarheid

5.1 Geluidhinder

Voor de geluidsituatie zijn twee elementen van belang: de regelgeving ten aanzien van wegverkeerlawaai en de consequenties van de aanwezigheid van een gezoneerd industriesterrein. Daarnaast zijn de (geluids) milieuzones van de bestaande bedrijfsbestemmingen van belang. De kaderstelling wordt gevormd door de verwachte normen uit de Omgevingswet. Naast de Rijksweg dient rekening te worden gehouden met de gemeentelijke wegen zoals de M.L. Kinglaan in het noorden, de Bevrijdingslaan in het zuiden en de Orteliuslaan in het westen. Daarbij houdt het plan rekening met een intensivering van het verkeer op de Mercatorlaan vanwege het voornemen om deze weg verlengen. Onder de normen van de Omgevingswet is woningbouw in Papendorp Noord mogelijk mits aan de voorwaarden uit de Geluidnota (zie verderop) wordt voldaan.

Wegverkeerslawaai

Eind 2019 heeft het 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 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 (luwe zijde).

De kaderstelling wordt naast de Nota ‘Volksgezondheid voor Iedereen’ gevormd door de Wet geluidhinder; de Wet ruimtelijke ordening en de Geluidnota Utrecht en na 1-1-2022 door de Omgevingswet. Omdat deze planvorming voorzien is na die datum planologisch te worden vastgelegd wordt deze laatste nu beschouwd en de Wet geluidhinder buiten beschouwing gelaten.

In de Omgevingswet worden voor wegverkeer normen gesteld voor o.a. nieuwe woningen. Dit gebeurt middels een standaardwaarde en een maximale waarde. Een geluidbelasting onder de standaardwaarde is zonder meer toelaatbaar; boven de maximale waarde is de bestemming wonen niet mogelijk en tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximale waarde is een afweging mogelijk. Om deze afweging te kunnen maken wordt aangesloten bij de eisen van de Geluidnota Utrecht. Kort gezegd is de essentie hiervan, dat een waarde boven dan de standaardwaarde kan indien iedere woning beschikt over een luwe zijde (geluidsbelasting onder de standaardwaarde); 30% van de verblijfsruimten aan deze luwe zijde en de buitenruimte bij voorkeur aan de luwe zijde maar zeker niet op een plek waar de standaardwaarde met meer dan 5 dB wordt overschreden. Deze voorwaarden zijn een compensatie met het oog op de gezondheid om te bouwen op een locatie met een hogere geluidbelasting.

Geluidnormen nieuwe woningen	Gemeentelijke wegen	Rijkswegen
Standaardwaarde	53 dB	55 dB
Ambitiewaarde Nota Volksgezondheid	63 dB	NVT - omdat de wettelijke grenswaarde strenger is dan de ambitiewaarde
Maximale waarde	70 dB	60 dB



Legenda:

- > maximale ontheffingswaarde Omgevingswet (>70 dB)
- tussen ambitiewaarde en maximale ontheffingswaarde (63 dB-70 dB)
- tussen voorkeurswaarde en ambitiewaarde (50 dB-63 dB)
- < voorkeursgrenswaarde Omgevingswet (<50 dB)

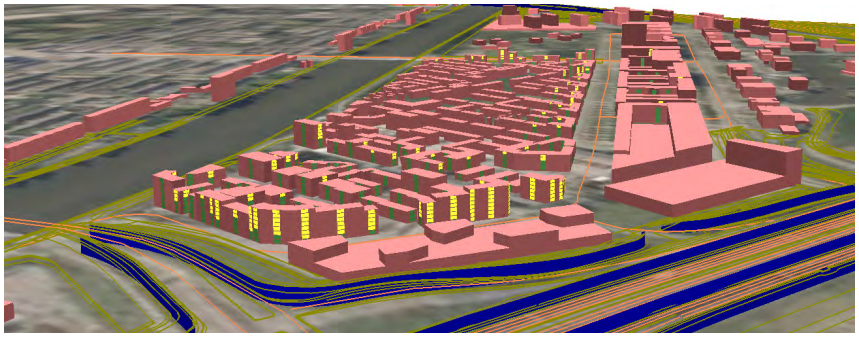
Geluidbelasting vanwege de gemeentelijke wegen

Duidelijk is te zien dat de ambitie van Utrecht met betrekking tot gezonde verstedelijking duidelijk hoger ligt dan de wettelijke normen (dus lager getallen) voor gemeentelijke wegen. Dit is ook in lijn met het beleid uit de Geluidnota om in Leidsche Rijn de eerdere wettelijke hogere kwaliteit bij eerste planologische besluitvorming te continueren.

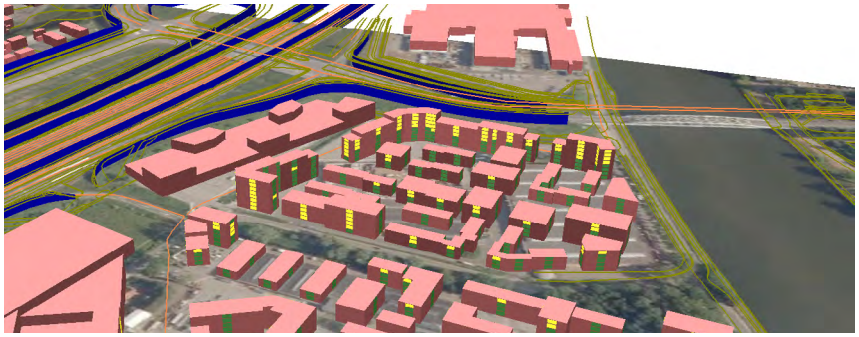
De ontwikkellocatie Papendorp Noord ligt binnen het invloedsgebied van gemeentelijke wegen en rijkswegen (A2/A12). Goed om te beseffen dat onder de Omgevingswet het gaat om het geluid van alle gemeentelijke wegen met een verkeersintensiteit van 1.000 auto's per etmaal bij elkaar. Hieronder vallen ook de 30 km/uur wegen. Naar deze wegen, de groep gemeentewegen en de groep rijkswegen, dient geluidsonderzoek te worden uitgevoerd. In het kader van het toedelen van functies aan locaties dient ook onderzocht te worden wat het effect van de planvorming (o.a. de verkeersaantrekkende werking van het plan) op zijn omgeving is. Als dit effect meer dan 1.5 dB is dienen er mitigerende maatregelen te worden getroffen en de grenswaarden in acht te worden genomen.

In het Omgevingsplan zal de toegestane geluidbelasting op nieuwe woningen en andere geluidgevoelige functies alsmede de voorwaarden (luwe gevel, situering buitenruimte en woningindeling voor woningen) die gelden bij het verlenen van een omgevingsvergunning worden vastgelegd. Op die manier is duurzaam geborgd dat de beoogde kwaliteit ten tijde van de besluitvorming uiteindelijk ook gerealiseerd wordt.

Geluidsbelasting vanwege gemeentelijke wegen
In de hiernaast opgenomen figuren is op basis van recent stedenbouwkundig ontwerp en een projectvariant van het verkeersmodel een inschatting gemaakt van de te verwachten toekomstige geluidbelastingen van de gemeentelijke wegen.







Legenda:

- > maximale ontheffingswaarde Omgevingswet (60 dB)
- tussen voorkeurswaarde en maximale ontheffingswaarde (50 dB - 60 dB)
- < voorkeursgrenswaarde Omgevingswet (50 dB)

Geluidbelasting vanwege de rijkswegen

De verwachting is dat voor het wegverkeer van de gemeentelijke wegen de geluidbelasting lager is dan de maximale waarde. Op sommige locaties wordt een overschrijding van de ambitiewaarde berekend (Mercatorlaan en langs de weg naar Nedal). Aan de zijde van de Orteliuslaan wordt wel voldaan aan de ambitiewaarde van 63 dB. De toepassing van bronmaatregelen in de vorm van een stiller wegdek of een snelheidsverlaging zijn naar verwachting op de Mercatorlaan noodzakelijk om te kunnen voldoen aan deze ambitiewaarde. Voor de overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde (standaardwaarde onder de nieuwe wet) moet er onverminderd worden voldaan aan de eis dat elke woning over een geluidluwe gevel beschikt. Hierdoor zijn éénzijdig georiënteerde woningen (meestal) niet mogelijk. Alleen bij beperkte overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde kan in sommige gevallen middels maatregelen aan de gevel (balkon met gesloten borstwering en absorptie op het plafond) voldaan worden aan de eis van een luwe gevel.

Geluidsbelasting vanwege de Rijkswegen
De geluidbelasting vanwege de Rijkswegen is in naaststaande figuren gepresenteerd.

De geluidbelasting vanwege de Rijkswegen is het hoogst in Groenewoud Noord en aan de Orteliuslaan. Mede vanwege de reeds aanwezige geluidsbeperkende maatregelen langs de A2 wordt er op beide locaties net aan de maximale waarde van 60 dB voldaan. Aan de Orteliuslaan zijn met name kantoren voorzien maar zijn er vanuit geluid geen beperkingen om ook woningen te realiseren (mits ze een geluidluwe gevel hebben). Uit nader onderzoek zal moeten blijken of bij verdere detaillering nog steeds aan de maximale waarden kan worden voldaan of welke geluidsbeperkende maatregelen hiervoor moeten worden getroffen. Ook kan de fasering een onderdeel van de voorwaarden zijn, denk hierbij bijvoorbeeld aan dat woningbouw pas

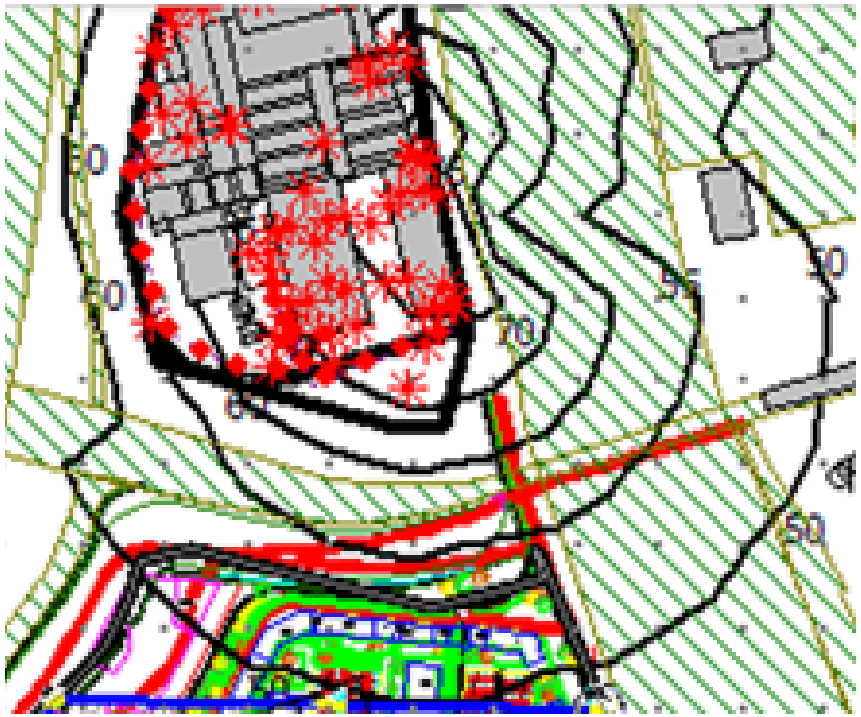
kan nadat de afscherming van de Taats Noord is gerealiseerd. Ook dit moet blijken uit het vervolgonderzoek.

Voor de overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde van deze bron (Rijksweg) moet er ook worden voldaan aan de eis van de geluidluwe gevel. In de binnen gebieden van de blokken in de Taats Noord zijn de geluidluwe gevels zichtbaar middels de groene vlakken. De aandachtspunten in het algemeen zijn de geluidluwe gevels op de hoeken. Iedere woning moet immers een gevel hebben die grenst aan het luwe binnengebied.

In Groenewoud Noord wordt ook op de (hogere) achtergevels de voorkeurwaarde vanwege de Rijksweg overschreden (zie de gele vlakken in onderstaande figuur). De geluidluwe gevel vraagt op deze locatie daardoor verdere aandacht. Het bouwen met even hoge en gesloten bebouwing zou daarbij kunnen helpen.

Het TB2020 van de Ring Utrecht bevat geluidsmaatregelen die mogelijk ook een oplossend vermogen kunnen hebben. Deze uitgangspunten uit het geluidregister (input voor de berekeningen van de Rijksweg) mogen gebruikt worden als TB onherroepelijk is.

Scheepvaartlawaai
Er bestaan voor scheepvaartlawaai geen normen die gelden ter plaatse van woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen langs een scheepvaartroute en deze direct beschermen. Wel zijn er emissie-eisen; dus voor de geluidsproductie. Voor het akoestisch onderzoek Leeuwesteyn is een DHV onderzoek (2004) in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat als referentiekader aangehouden. Dat betrof de geluidsemissie van varende binnenvaartschepen. Dit onderzoek kan ook voor Papendorp Noord worden gehanteerd.



Tenminste ten noorden van de blauwe lijn zal een aandachtsgebied worden vastgesteld waar het geluid van Nedal wordt getoets op de gevel van nieuwe woonbestemmingen. De getoonde geluidcontouren van Nedal zijn berekend op 5 m boven maaiveld en zonder rekening te houden met afschermende bouwwerken of taluds in de omgeving van Nedal.

Geluid van industrieterrein
Met het van kracht worden van de Omgevingswet zal de regeling zoals die gold in de Wet geluidhinder daarin worden opgenomen en zal deze op enkele punten wijzigen. Rondom de industrieterreinen

zoals Papendorp worden aandachtsgebieden vastgelegd. De zones voor industrieterreinen zullen vervallen Nieuwe woonbestemmingen binnen die aandachtsgebieden worden getoetst aan de geluidgrenswaarden voor de beoordelingseenheden Lden en Lnight.

Door realisering van dit bestemmingsplan verdwijnt van bepaalde plandelen de bestemming ‘Wet geluidhinder-gezoneerd industrieterrein’ uit het plangebied. Dit is alleen mogelijk als de milieuvergunning van de asfaltcentrale (een zogenaamde grote lawaaimaker) niet meer van kracht is.

Van het industrieterrein Papendorp waar deze gezoneerde plandelen onderdeel van uitmaakten, resteert daarna alleen het terrein van Nedal Aluminium B.V., aan de noordzijdevan de M.L. Kinglaan. Daarvoor zal een nieuw aandachtsgebied worden vastgesteld.

Vanwege de korte afstand het noordelijke deel van het plangebied Taats Noord tot Nedal zal dit deel zeker binnen het aandachtsgebied liggen. Waar binnen dat aandachtsgebied woningbouw mogelijk wordt gemaakt moet voor die woningen geluidonderzoek en een toets aan geluidgrenswaarden worden uitgevoerd op grond van de Omgevingswet. de eventuele consequenties van dit onderzoek worden verwerkt in het SP Groenewoud Noord

Geluidbelasting woningen
Uit voorlopig onderzoek blijkt dat de op de meest noordelijk gelegen woonbestemming, met een hoogte van 8 tot, aan de oostzijde, 10 lagen (30 m), de langtijd gemiddelde geluidbelasting niet hoger is dan de maximale grenswaarden voor industrielawaai volgens de Omgevingswet: 55 dB voor Lden en 45 dB(A) voor Lnight. Het maximale momentane geluidniveau LA,max is daar niet hoger dan 70, 65 en 60 dB(A) voor respectievelijk de dag, avond en nacht. Dit zijn aanvaardbare grenswaarden voor geluid van bedrijven.

5.2 Luchtkwaliteit

Wetgeving
De luchtkwaliteit beïnvloedt in belangrijke mate de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Bij lucht gaat het om de aanwezigheid van verontreinigende stoffen in de buitenlucht. Wegverkeer is, samen met de achtergrondconcentratie in Utrecht, in belangrijke mate bepalend voor de luchtkwaliteit. Door het plan neemt de intensiteit van het wegverkeer in de omgeving van het plangebied toe.
Het plan moet worden getoetst aan de Wet Milieubeheer. Artikel 5.16 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) geeft een opsomming van de bevoegdheden waarbij luchtkwaliteitseisen een directe rol spelen, zoals bij bestemmingsplannen. Een bestemmingsplan kan worden vastgesteld indien:

- Aannemelijk is gemaakt dat geen sprake is vaneen feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- Een project – al dan niet per saldo – niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- Aannemelijk is gemaakt dat de ontwikkelingen niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen aan de concentratie PM10 (fijn stof) en NO2 (stikstofdioxide) inde buitenlucht;
- Het voorgenomen besluit is genoemd of is niet in strijd is met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Er dient aangetoond te worden of op grond van artikel 5.16, lid 1 onder (a, b, c, en/of d) van de Wet milieubeheer luchtkwaliteitseisen geen belemmering vormen voor de uitvoering van het plan.
De Utrechtse gemeenteraad heeft bovendien in 2015 via een motie de opdracht gegeven om lagere waarde voor fijnstof te realiseren waarbij gekeken wordt naar de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) advieswaarden. Er zal ook gekeken moeten worden in hoeverre dit plan bijdraagt aan de ambitie van de gemeente ten aanzien van de WHO-advieswaarden voor fijn stof.

Onderbouwing en onderzoek
Vanuit luchtkwaliteit zijn twee aspecten van belang: de invloed van het plan (programma en vormgeving) op luchtkwaliteit en de aanwezigheid van eventuele gevoelige bestemmingen.

Gevoelige bestemmingen zijn plaatsen waar gevoelige groepen (kinderen, ouderen, zieken) lange tijd verblijven, zoals kinderdagverblijven, scholen, ziekenhuizen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening (Wet RO) adviseren de GG&GD en Milieu en Duurzaamheid bij voorkeur geen gevoelige bestemmingen te ontwikkelen binnen 50 meter van drukke binnenstedelijke wegen (>10.000 motorvoertuigen/etmaal) en binnen 300 meter van snelwegen. Dergelijke functies zijn niet opgenomen in Papendorp Noord.

Op basis van de huidige concentraties NO2 en fijn stof in de omgeving van het plangebied kan worden aangenomen dat de ontwikkeling aanvaardbaar is uit het oogpunt van luchtkwaliteit. Dit zal in de ruimtelijke procedure middels een luchtkwaliteitsonderzoek inzichtelijk worden gemaakt.

5.3 Externe veiligheid

Vervoer gevaarlijke stoffen
Het bouwplan is gelegen nabij de rijksweg A2, en het Amsterdam-Rijnkanaal (ARK), beide zogenaamde basisnetroutes. Dit betekent dat deze trajecten zijn aangewezen voor het transport van gevaarlijke stoffen en hebben daarmee een samenhangend veiligheidsrisico. Aangezien het invloedsgebied van de A2 (gelegen tot 355 meter van de A2) deels over het plangebied ligt, dient bij de vaststelling van de plannen rekening te worden gehouden met de risico's die dit transport met zich meebrengt. Voor het ARK is deze afstand 90 meter, deze ligt ook deels over het plangebied.

Plaatsgebonden risico
Het pr-plafond ofwel de basisnetafstand van de A2 ter hoogte van het plangebied is 0 meter en vormt daarmee geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling. Wel geldt er een zogenaamd plasbrandaandachtsgebied. Dit plasbrandaandachtsgebied is gelegen tot 30 meter van de buitenste kantstrepen van de A2. Binnen dit gebied wordt geen bebouwing voorzien. Het plasbrandaandachtsgebied van de A2 legt dus geen aanvullende eisen op aan de geplande bebouwing.

Voor het ARK geldt tevens dat de basisnet afstand 0 meter is. Het plaatsgebonden risico van het ARK vormt daarmee geen belemmering. Voor het ARK geldt wel een vrijwaringszone van 25 meter vanaf de kantlijn. Binnen dit gebied wordt geen bebouwing voorzien. De vrijwaringszone van het ARK vormt hiermee geen beperking.

Groepsrisico
Aangezien het plangebied binnen de invloedsgebieden van de A2 en het ARK ligt dient het groepsrisico van deze risicobronnen te worden verantwoord.

Op basis van de vuistregels van de handreiking risicoanalyse transport wordt geconcludeerd dat voor beide risicobronnen de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico niet wordt overschreden. Gezien de relatief grote afstand van de geplande bebouwing tot de transportroutes is het niet waarschijnlijk dat het groepsrisico groter zal zijn dan 10% van de oriëntatiewaarde. In dat geval kan worden volstaan met een beperkte verantwoording van het groepsrisico.

De verantwoording van het groepsrisico wordt uitgevoerd door het bevoegd gezag, in deze Gemeente Utrecht, waarbij in de toelichting van het bestemmingsplan moet worden beschreven hoe wordt omgegaan met bescherming en zelfredzaamheid van personen die zich in de gebouwen bevinden. Denk hierbij aan voldoende vluchtwegen, nooduitgangen aan de van de A2 of ARK gekeerde zijde, afsluitbare ventilatiesystemen etc. Tevens dient advies gevraagd te worden door het bevoegd gezag aan de veiligheidsregio ten aanzien van de zelfredzaamheid en rampenbestrijding.

Buisleidingen
In en nabij het plangebied bevinden zich geen buisleidingen die van belang zijn in het kader van de externe veiligheid.

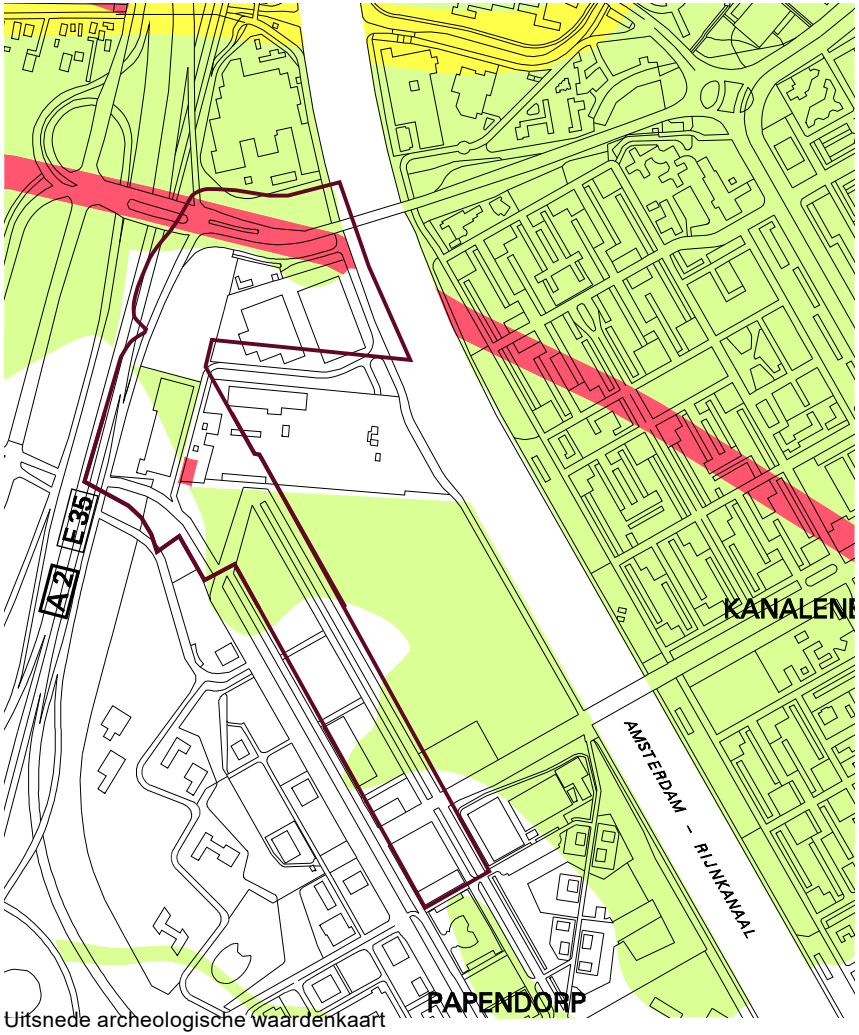
Risicobedrijven
In en nabij het plangebied is op dit moment geen sprake van (toekomstige)risicobedrijven.

5.4 Bedrijven en milieuzonering

Bij nieuwe ontwikkelingen dient voldoende afstand in acht genomen te worden tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen). Zo worden hinder en gevaar voorkomen en wordt het bedrijven mogelijk gemaakt zich binnen aanvaardbare voorwaarden te vestigen.
In het plangebied en haar directe omgeving zijn er twee aandachtspunten, namelijk Nedal en de bedrijven in Groenewoud Noord. De asfaltcentrale wordt buiten beschouwing gelaten. Deze verhuist naar buiten het plangebied om de ontwikkeling in Groenewoud mogelijk te maken en heeft geen invloed meer op het plangebied. Ook de huidige bedrijven binnen het gedeelte Groenewoud Noord wordt buiten beschouwing gelaten, deze maken plaats voor de ontwikkelingen in het gebied.

Nedal
Nedal Aluminium B.V. heeft milieucategorie 5.3. Hierbij dient echter opgemerkt te worden dat de geluidszone voor Nedal (en KWS) is opgesteld conform de ‘’handreiking industrielawaai en vergunningverlening’’ en niet conform de ‘’handreiking bedrijven en milieuzoneringen’’. Dit betekent dat voor het aspect geluid de ligging van de geluidzone bepalend is en niet de afstandstabel uit de VNG brochure. Zie hiervoor paragraag 5.1 Geluidhinder.

Bedrijven Groenewoud Noord
Nieuwe bedrijven in Groenewoud Noord mogen geen hinder veroorzaken voor aangrenzende woningen. De bedrijven die hier komen mogen daarom maximale milieucategorie van 3.1 hebben. De aan te houden afstand tot woningen is dan 30 m omdat het woongebied gezien het achtergrondgeluid van de omliggende wegen kan worden gezien als een ‘gemengd gebied’. De afstand van de bedrijven tot woningen is ruim 30 meter zodat sprake is van een goede ruimtelijke inpassing.



Uitsnede archeologische waardenkaart

Legenda:

- Gebied van hoge archeologische waarde
- Gebied van hoge archeologische verwachting
- Gebied van archeologische verwachting

5.5 Archeologie en monumenten

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 archeologische erfgoed door een structurele inpassing van de archeologie in ruimtelijke ordeningstrajecten. Eén van de 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 ‘verstoorder betaalt’-principe. De kosten die samenhangen met archeologisch onderzoek dienen worden betaald door de initiatiefnemer. 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 onder meer betrekking op archeologisch erfgoed. Samen met de toekomstige Omgevingswet maakt de Erfgoedwet een integrale bescherming van ons cultureel erfgoed mogelijk. Op grond van Hoofdstuk 9 Overgangsrecht blijft artikel 38a van de Monumentenwet 1988 van toepassing tot inwerkingtreding van de Omgevingswet. Artikel 38a schrijft voor dat in een bestemmingsplan rekening moet worden gehouden met in de grond te aanwezige dan wel te verwachten archeologische resten.

Verordening en bestemmingsplan

De gemeente Utrecht heeft ervoor gekozen ter bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen een verordening op te stellen voor het hele grondgebied van de gemeente. In de verordening

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

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

Gebieden van hoge archeologische waarde (rood) zijn gebieden waarvan bekend is dat er archeologische waarden zijn die niet beschermd zijn als archeologisch rijks- of gemeentelijk monument. Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 50 m^2 en dieper dan 50 cm. Gebieden van hoge archeologische verwachting (geel) zijn zones waar op grond van eerder uitgevoerd archeologisch onderzoek dan wel op basis van historisch-geografisch onderzoek archeologische waarden te verwachten zijn. Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 100 m^2 en dieper dan 50 cm. Bij gebieden met een archeologische verwachting (groen) zijn de verwachtingen lager. Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 1.000 m^2 en dieper dan 50 cm. Daarnaast zijn op de kaart witte gebieden aangewezen. Voor deze zones geldt geen verwachting en geen vergunningstelsel.

Archeologische verwachting voor Papendorp-Noord
De archeologische waarden/verwachtingen in plangebied Papendorp-Noord laten zich onder drie punten beschrijven:

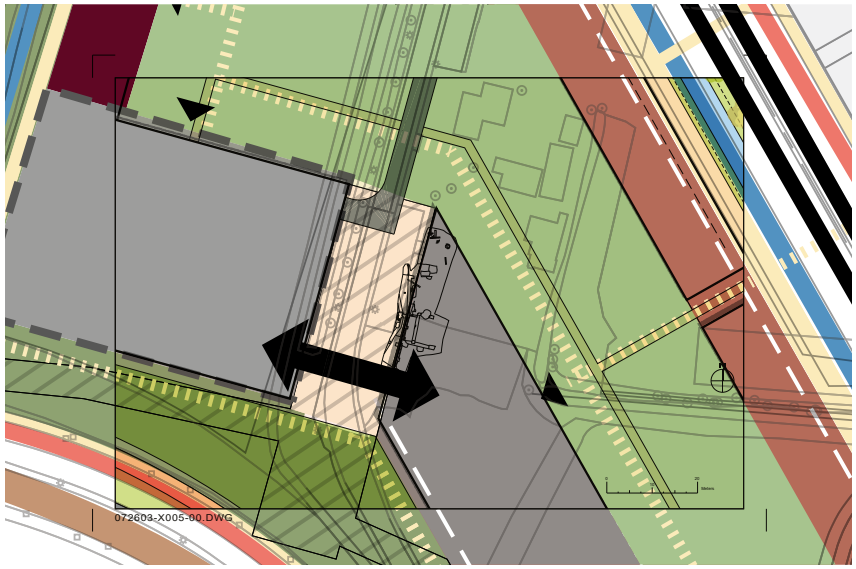
- In alle vier delen van het plangebied komen afzettingen voor van fossiele stroomgordels en crevassegeulen, die met name in de late prehistorie en Romeinse tijd hebben gezorgd voor relatief gunstige mogelijkheden voor bewoning en landgebruik. In het aangrenzende plangebied Groenewoud zijn in 2020 inderdaad aanwijzingen gevonden voor bewoning in de bronstijd en/of ijzertijd. Op de gemeentelijke archeologische waardenkaart zijn de betreffende gebieden groen gemarkeerd. Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 1.000 m^2 en dieper dan 50 cm. Op dit punt doet zich wel het probleem voor dat de geomorfogenetische kaart waarop de archeologische waardenkaart is gebaseerd, juist voor het grootste deel van het noordelijke deelgebied, Groenewoud-Noord, een lacune vertoont. Deze gebieden zijn indertijd niet gekarteerd, maar de stroomgordel- en crevasseafzettingen bevinden zich evident ook

hier, mét de daaraan verbonden archeologische verwachting. Een zorgvuldige omgang met erfgoedwaarden zou betekenen dat ook deze gebieden in het ontwerp- en realisatieproces worden beschouwd als zijnde ‘groen’ volgens de archeologische waardenkaart.

- De uiterste noordrand van het deelgebied Groenewoud-Noord en met name de noordoosthoek van Groenewoud-Noord valt binnen de beschermingszone van de limesweg, de Romeinse verbindingsweg die in de 1e-3e eeuw de militaire installaties op de zuidoever van de Rijn met elkaar verbond. Dit gegeven vormt een archeologisch (en cultuurhistorisch) element van de eerste orde, zeker ook in het licht van de aanstaande Werelderfgoedstatus van de resten van de Romeinse grens (limes) in Nederland, ook al maakt het betreffende tracégedeelte geen deel uit van de eigenlijke kern- of bufferzone van het Werelderfgoed. Op de archeologische waardenkaart is de beschermingszone van de limesweg rood gemarkeerd. Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 50 m^2 en dieper dan 50 cm.
- In de oostelijke berm van de Taatsendijk, iets ten zuiden van huisnummer 1, liggen de resten van de voormalige Taatse of Galekopper molen uit de 17e-19e eeuw. De kort na 1880 gesloopte wipwatermolen was verantwoordelijk voor het bemalen van de zuidelijker gelegen polder Papendorp. In 2002 kwamen goed bewaarde resten van met name de zogenaamde krimpmuren en achter- en voorwaterloop voor de dag bij de sloop van de woning Taatsendijk nr. 3. De monumentale resten zijn toen oppervlakkig gedocumenteerd en weer toegedekt, met het oog op eventuele integratie in toekomstige plannen. Op de archeologische waardenkaart is de locatie van de voormalige molen en molenaarswoning rood gemarkeerd. Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 50 m^2 en dieper dan 50 cm. In de uitwerking zal bekeken worden of en hoe dit ingepast kan worden in de Mbiliteitshub XL

Cultuurhistorie

In zijn huidige staat herbergt het plangebied weinig zichtbare cultuurhistorische sporen die die een betekenisvolle verwijzing vormen naar de geschiedenis van dit gebied. Het voornaamste relict is het oude tracé van de Taatsendijk, met zijn westelijke bermsloot (waarvan de noordelijke voorzetting nog bewaard is op de grens van de plandelen Groenewoud-Noord) en de eventueel zichtbaar te maken resten van de verdwenen Taatse of Galekopper molen. Het gaat om een karakteristiek stukje infrastructuur van het historische Nederlandse polderlandschap, bestaande uit een kade met ernaast gelegen wetering en wipwatermolen, tezamen verantwoordelijk voor de waterhuishouding van de polder Papendorp die het plangebied zijn naam gaf.



locatie van de resten van de voormalige Taatse of Galekopper molen in de oostelijke berm van de Taatsendijk

5.6 Bodemkwaliteit en ondergrond

Bodembeleid

Het bodembeleid gaat uit van:

- Nieuwe bodemverontreiniging moet worden voorkomen;
- Bij graafwerkzaamheden of (nieuw)bouw op gevallen van bodemverontreiniging zijn saneringsmaatregelen noodzakelijk. Tevens is sanering nodig als er sprake is van risico's voor de volksgezondheid en het milieu;
- Bij hergebruik van grond gelden de (toepassings)eisen uit de Nota bodembeheer 2017-2027, voor het plangebied is dit kwaliteit wonen;
- Bij grondwateronttrekkingen voor bouw of bodemenergie moet rekening gehouden worden met nabijgelegen grondwaterverontreinigingen. Door ligging in de zogenaamde dynamische zone kan aansluiting worden gezocht bij het Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer.
- Om te bepalen of het terrein geschikt is voor het toekomstig gebruik moet er inzicht zijn in de bodemkwaliteit.

Bodemkwaliteit

In het kader van de herinrichting van het projectgebied Papendorp Noord is inzicht in de bodemkwaliteit nodig. Zo moet de (actuele) bodemkwaliteit bekend zijn op die plekken waar nieuwbouw (van woningen/appartementen) gaat plaatsvinden en moet vastgesteld zijn dat de buitenruimte geschikt is voor het beoogde gebruik.

Het gebied zal een gemengd gebruik krijgen waarbij de meer bedrijfsmatige bestemmingen aan de A2-zijde worden gerealiseerd en bewoning in de luwte van de bedrijven zal plaatsvinden.

De structuur van het plangebied is grotendeels al aangebracht. Hierbij heeft reeds grondverzet plaatsgevonden. Met name het deelgebied Groenewoud Noord en het noordwestelijke deel van de mobiliteitshub zijn nog niet woonrijp gemaakt.

Voordat daadwerkelijk bodemonderzoek (veldwerk en analyses) kan worden uitgevoerd, moet eerst een 'historisch vooronderzoek' uitgevoerd worden waarbij inzichtelijk wordt wat bekend is van de bodemkwaliteit binnen het gebied (en ook van de direct aangrenzende percelen waar eventueel perceelsoverschrijdende bodemverontreinigingen zijn vastgesteld).

Een deel van het historisch vooronderzoek is in het kader van het opstellen van dit SPvE uitgevoerd door de bestudering van bestaande bodemrapporten, oude luchtfoto's, etc. Het gebied is in het verleden nagenoeg geheel onderzocht. Deze onderzoeken zijn oud en sinds die tijd heeft al veel grondverzet plaatsgevonden. De actualiteit en representativiteit van de onderzoeken is dan ook gering. Een samenvatting van deze onderzoeken is beschikbaar en heeft voor dit SPvE nauwelijks toegevoegde waarde.

Uit de beschikbare gegevens blijkt dat het plangebied over het algemeen licht verontreinigd is en daarmee, zonder uitvoering van sanerende maatregelen, geschikt is voor het beoogde gebruik. Het deelgebied Groenewoud Noord en het noordwestelijke deel van de mobiliteitshub zijn nog in gebruik. Niet uitgesloten wordt dat ter plaatse verontreinigingen aanwezig zijn die gesaneerd moeten worden.

Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer (2015)

Het gebied ligt in de bufferzone van het Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer. Hier kan sprake zijn van pluimen van verontreinigingen in het diepere grondwater. Er geldt een dieptebeperking voor de aanleg van bodemenergiesystemen tot de scheidende laag tussen het 1e en 2e watervoerend pakket (circa 50 m-mv). Bij bemalingen en grondwateronttrekkingen kan, indien nodig, aansluiting worden gezocht bij de saneringsaanpak van het Gebiedsplan, waarbij een bijdrageregeling geldt.

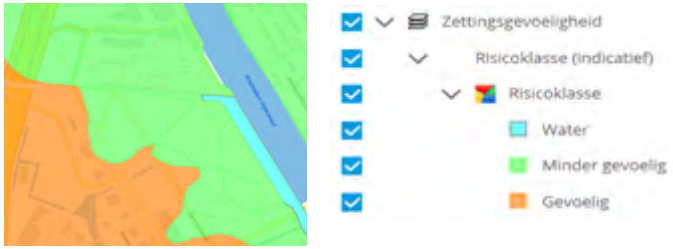
Toepassing volgens Nota bodembeheer (2017-2027)



Uitsnede toepassingskaart Nota Bodembeheer 2017-2027, gemeente Utrecht

De toepassingseis van grond is voor het noordelijke (oranje) deel “wonen”. Voor het zuidelijke (groene) deel is dat “landbouw/natuur). Ook voor PFAS kan, bij onverdachte locaties, gebruik gemaakt worden van deze kaart bij grondverzet.

Zettingsgevoeligheid



Uitsnede indicatieve zettingsgevoeligheid

Het gebied is indicatief, op basis van de bodemopbouw, mindergevoelig (groen) tot gevoelig (oranje) voor zetting.

Bodemenergie

WKOtool.nl (februari 2021)

In het reeds ingerichte deel van Papendorp zijn een groot aantal open bodemenergiesystemen aanwezig.



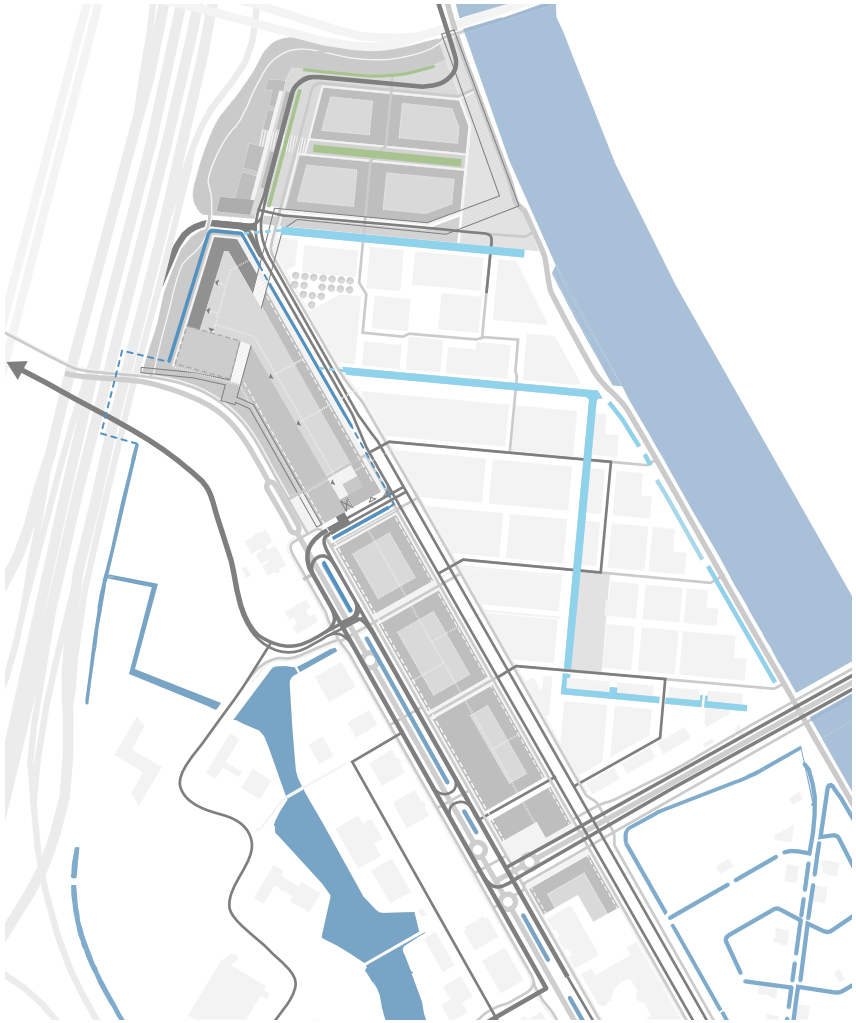
5.7 Water

Watersysteem

Papendorp Noord ligt ten noorden van het reeds deels, ontwikkelde kantorenpark Papendorp. Ook de nog te ontwikkelen woonwijk Groenewoud ligt in dit gebied. Het oppervlaktewatersysteem wordt gevoed vanuit Groenewoud, aan de oostzijde. Het water wordt daar aangevoerd door de twee oost-west georiënteerde watergangen. Ter plaatsen van de Mercatorlaan wordt het water en naar het zuiden geleidt en opnieuw aangesloten op de bestaande watergang in de Orteliuslaan. En naar een watergang die om de MobiliteitsHub XL heen loopt. Deze sluit aan op de bestaande duiker bij het Marinus van Tyrusviaduct en stroomt dan verder naar het bestaande watersysteem van kantorenpark Papendorp.
De huidige watergang tussen de Mercatorlaan en de Orteliuslaan ten zuiden van de tijdelijke P+R wordt gedempt.
De manier waarop de Mercatorlaan nu aan de noordkant bij de KWS centrale een bocht maakt is in het nieuwe plan op een andere manier opgelost. De huidige ‘diagonaal’ wordt opgebroken. De aanwezig watergang in dit deel wordt gedempt en komt terug parallel aan de Mercatorlaan.

Riolering

In Papendorp Noord wordt het hemelwater zoveel mogelijk binnen het plangebied verwerkt. Het afvalwater wordt verzameld door middel van vrij verval riolering aangesloten op het huidige vuil water stelsel van kantorenpark Papendorp.
Kantorenpark Papendorp heeft een eigen vuil water pomp dat het vuile water afvoert naar de rioolzuiveringsinstallatie in de Wetering van het Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden.
Hemelwater wordt vastgehouden, geïnfiltreerd en vertraagd. Dit vindt plaats op zowel kavel niveau als in de openbare ruimte. In Groenewoud Noord wordt onder de wegen een infiltratie riool toegepast, dit is een duurzame manier om te voldoen aan de waterberging. De deelgebieden De Taats, Taatsenplein en de



Watersysteem Papendorp Noord

mobiliteitshub XLwordt aangesloten op het bestaande hemelwater systeem van het kantorenpark Papendorp. Het watersysteem draagt zo bij aan de eisen en wensen met betrekking tot klimaatadaptatie. Overtollig water wordt afgevoerd naar oppervlaktewater.

5.8 Flora en fauna

Ecologische quickscan

Er is een quickscan natuurwetgeving voor het plangebied Papendorp Noord te Utrecht uitgevoerd, ten behoeve van op te stellen bestemmingsplan. Door middel van de quickscan wordt in beeld gebracht of de ontwikkeling mogelijk in strijd is
met de natuurwetgeving en hoe eventuele strijdigheid met de wet voorkomen kan worden. De ecologische quickscan is als bijlage bijgevoegd. In de ecologische quickcan bevat de volgende conclusie:

Beschermde gebieden

- Negatieve effecten op Natura 2000-gebieden zijn niet uit te sluiten.
- Een stikstofdepositie in stikstof gevoelige habitats is mogelijk, een aerius-berekening is daarom noodzakelijk*
- De voorgenomen plannen hebben geen aantasting van het NNN tot gevolg
- De werkzaamheden hebben geen negatief effect op beschermde beeldbepalende bomen of houtopstanden

Er is een eerste quick-scan berekeningn naar stikstof depositie uitgevoerd waaruit blijkt dat stikstof depositie geen belemmering is voor het plan (zie paragraaf 5.10)

Beschermde soorten

In het plangebied komen mogelijk verschillende soorten voor die beschermd zijn onder de Wet natuurbescherming en de Utrechtse soortenlijst.

Overzicht mogelijk aanwezige en aangetroffen beschermde soorten

Soorten van de Vogelrichtlijn van de Wet natuurbescherming (VR)

- Het plangebied is geschikt als foerageer- en broedgebied voor algemene vogelsoorten
- De voorgenomen plannen kunnen negatieve effecten hebben ten aanzien van het foerageer- en broedgebied van algemene vogelsoorten. Hiermee zal bij de ontwikkeling van de plannen rekening gehouden moeten worden.
- Er zijn mogelijk jaarrond beschermde nesten van huismussen, gierzwaluwen, ransuil, buizerd, sperwer, steenuilen en zwarte roodstaarten in het plangebied aanwezig. Een soortgericht onderzoek naar deze jaarrond beschermde nesten en relevante functionaliteiten is dan ook noodzakelijk

Soorten van de Habitatrichtlijn van de Wet natuurbescherming (HR)

- door de geplande ruimtelijke ontwikkeling worden mogelijkerwijs verblijfplaatsen van vleermuizen (in de bedrijfshallen, kantoorpanden, de woning aan de Taatsendijk 1c en de bomen rond KWS Infra) vernietigd of verstoord.
- tevens worden mogelijke foerageergebieden en vliegroutes vernietigd of verstoord waardoor negatieve effecten op de vleermuis niet opvoorhand uit te sluiten zijn.
- er dient hier een aanvullend onderzoek naar plaats te vinden.

Nationaal beschermde soorten van de Wet natuurbescherming (Nat)

- de voorgenomen plannen hebben mogelijk een negatief effect op algemeen voorkomende (bunzing, egel, haas, konijn, eekhoorn, huisspitsmuis en veldmuis). Voor deze soorten geldt in provincie Utrecht in het kader van ruimtelijke ontwikkeling een algehele vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming
- tevens kan de steenmarter in het plangebied leven, deze soort is niet vrijgesteld en de geplande ruimtelijke ontwikkeling kan leiden

Soort (groep)	Bescherming	Functie plangebied	Mogelijk effect	Ontheffing nodig indien negatief effect	Maatregelen
Gebieden	-	Natura2000/NNN	Ja	-	Aerius berekening
Flora	USL	Groeiplaats grote kaardenbol en veldlathyrus	Ja	Nee	Nader advies
Vlinders en libellen	HR/Nat/	-	Nee	Nee	-
Kevers en slakken	HR	Leefgebied platte schijfhoorn	Ja	Ja	Nader onderzoek
Amfibieën en reptielen	HR	Leefgebied rugstreeppad	Ja	Ja	Nader onderzoek
Vissen	HR/Nat/USL	Leefgebied kleine modderkruiper en bittervoorn	Ja	Nee	Nader advies
Vogels	VR/USL	Foerageer- en nestgebied	Ja	Nee, mits maatregelen getroffen worden	Werk buiten broedseizoen en realisatie geschikt leefgebied.
Nader advies USL					
Vogels					
(nest jaarrond beschermd)	VR	Foerageer- en nestgebied huismus, gierzwaluw, buizerd, steenuil, ransuil, sperwer	Ja	Ja	Nader onderzoek
Zoogdieren	Nat	Leef- en foerageergebied steenmarter	Ja	Ja	Nader onderzoek
Zoogdieren					
(vleermuizen)	HR	Verblijfplaatsen, foerageergebied en vliegroutes	Ja	Ja	Nader onderzoek

tot negatieve effecten, een aanvullend onderzoek naar deze soort is dan ook noodzakelijk.

Soorten van de Utrechtse soortenlijst (USL)

- een aantal soorten die in het gebied voorkomen staan op de Utrechtse soortenlijst, het betreft de grote kaardenbol, veldlathyrus, kleine modderkruiper, bittervoorn, kleine karekiet, merel en de tjiftjaf. Ook de aanwezigheid en verspreiding van deze soorten zullen in kaart gebracht moeten worden.

Mitigerende maatregelen

- op dit moment is er geen duidelijkheid over de omvang van de plannen en de uitvoering hiervan, derhalve wordt uitgegaan van een worse-case scenario waarbij het hele plangebied ontdaan wordt van begroeiing, alle sloten gedempt worden, de bomen gekapt worden en de woningen en bedrijfspanden aan de noordzijde gesloopt worden. Indien een of meer van deze stappen niet uitgevoerd worden, dan kan dat een grote invloed hebben op de te verwachten effecten.

5.9 Stikstofdepositie

Wetgeving

De biodiversiteit (soortenrijkdom) in Europa gaat achteruit. Om deze te beschermen zijn in Nederland ongeveer 160 Natura 2000-gebieden aangewezen met een Europese beschermingsstatus.
Bij een aanvraag voor een omgevingsvergunning bij de gemeente, geldt er in principe een aanhaakplicht (artikel 2.2aa van het Besluit omgevingsrecht) voor de Wet natuurbescherming (Wnb). Een verdere toename van de stikstofdepositie kan leiden tot ‘significante effecten’ op de beschermde natuurgebieden (Natura 2000).
Voor aanvragen waarbij op voorhand duidelijk is dat een Wnb-vergunning noodzakelijk is, is het loskoppelen van beide vergunningentrajecten toegestaan, zolang deze keuze is gemaakt vóór indiening van de aanvraag voor de omgevingsvergunning.
Alleen wanneer met een berekening met AERIUS Calculator wordt aangetoond dat er op voorhand geen significante bijdrage is van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden is een Wnb-vergunning niet van toepassing.
Als er stikstofdepositie groter dan 0,00 mol N/ha/jaar plaatsvindt wordt in het kader van een Wnb-vergunning eerst een voortoets uitgevoerd. Het project kan alsnog worden vergund als er geen significante negatieve effecten zijn in Natura 2000-gebieden of als de verslechtering van de stikstofdepositie optreedt op hectares, waarin de Kritische Depositiewaarde niet wordt overschreden.
Indien in de voortoets niet kan worden uitgesloten dat er geen significante effecten optreden is vervolgonderzoek nodig in de vorm van een Passende Beoordeling. Dit is een uitgebreid ecologisch onderzoek. Extern salderen, mitigatie of een ADC-toets zijn altijd onderdeel van een Passende Beoordeling.

Onderbouwing en onderzoek

Er zal in de ruimtelijke procedure middels een stikstofdepositieonderzoek aangetoond moeten worden dat zowel de aanlegfase (bouw) en gebruiksfase niet leiden tot een toename aan

stikstofdepositie in de omliggende Natura 2000-gebieden. Hierbij is voor vaststelling van het bestemmingsplan met name de gebruiksfase maatgevend. De verkeersinvloed van het plan valt binnen 5 km van het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen. Het extra verkeer van het plan zal dus meegenomen moeten worden in een berekening voor de toekomstige gebruiksfase. Gezien de afstand tot het Natura 2000-gebied en de hoeveelheid verkeer zal de gebruiksfase naar alle waarschijnlijkheid geen extra stikstofdepositie opleveren. Het bestemmingplan kan dus op basis van een stikstofdepositieonderzoek met een dergelijke berekening in AERIUS Calculator vastgesteld worden.
Voor de daadwerkelijke realisatie van het plan en vergunningverlening voor de bouw zal echter ook aangetoond dienen te worden dat ook de bouwfase niet leidt tot significante effecten (extra stikstofdepositie). In een voortoets kan onderbouwd worden dat kleine, tijdelijke deposities van tijdelijke bronnen binnen het project op zichzelf en in cumulatie, op voorhand niet kunnen leiden tot significant negatieve effecten. Hierbij kan als uitgangspunt worden gehanteerd dat een project met alléén kleine tijdelijke deposities in de aanlegfase kleiner dan of gelijk aan 0,05 mol N/ha/jaar gedurende maximaal 2 jaar (of een equivalent hiervan) in beginsel niet vergunningplichtig is voor het aspect stikstofdepositie. Indien (middels een voortoets) niet kan worden uitgesloten dat er geen significante effecten optreden is vervolgonderzoek nodig in de vorm van een Passende Beoordeling. Dit is een uitgebreid ecologisch onderzoek. Extern salderen, mitigatie of een ADC-toets zijn altijd onderdeel van een Passende Beoordeling.

Op basis van een eerste quick-scan berekening voor de bouwfase, op basis van de huidige meest recente gegevens van het plan, zal de depositiebijdrage van de bouwfase < 0,05 mol/ha/jr. bedragen. Hierbij is uitgegaan van de maximale bouwomvang en een bouwperiode van 2 jaar voor het gehele plan. Op basis van bovenstaande kan geconcludeerd worden dat het aspect stikstofdepositie geen belemmering vormt voor de uitvoering van het plan.



- te herplanten / te kappen bomen
- nieuw te planten bomen
- te handhaven bomen
- nader te onderzoeken bomen

bomenkaart Papendorp Noord

5.10 Bomen

De bestaande bomen zijn zoveel mogelijk ingepast. Op de volgende plekken is dat niet mogelijk:

- ter plaatse van de wijzigingen in de wegenstructuur (nabij de afslag 8a Papendorp, de versmalling van de Mercatorlaan en ten behoeve van de ontsluiting van de Moblititeitshub XL aan de Orteliuslaan)

Bomen in de binnengebieden zijn niet aangegeven.

De bomen die niet kunnen worden ingepast worden herplant, mits de conditie van de boom dat toelaat. De bomen aan de Orteliuslaan en Mercatorlaan krijgen langs de verlengde Mercatorlaan een nieuwe plek.

Bomen in Groenewoud Noord

Voor de bomen in Groenewoud Noord geldt dat in het stedenbouwkundig plan nader onderzocht wordt welke bomen er ingepast kunnen worden. Daarbij zal er zorgvuldig worden gekeken naar de grens tussen Groenewoud en Groenewoud Noord (het Bospark) en het de aansluiting op het Amsterdam Rijn Kanaal (het Oeverpark)

Bospark

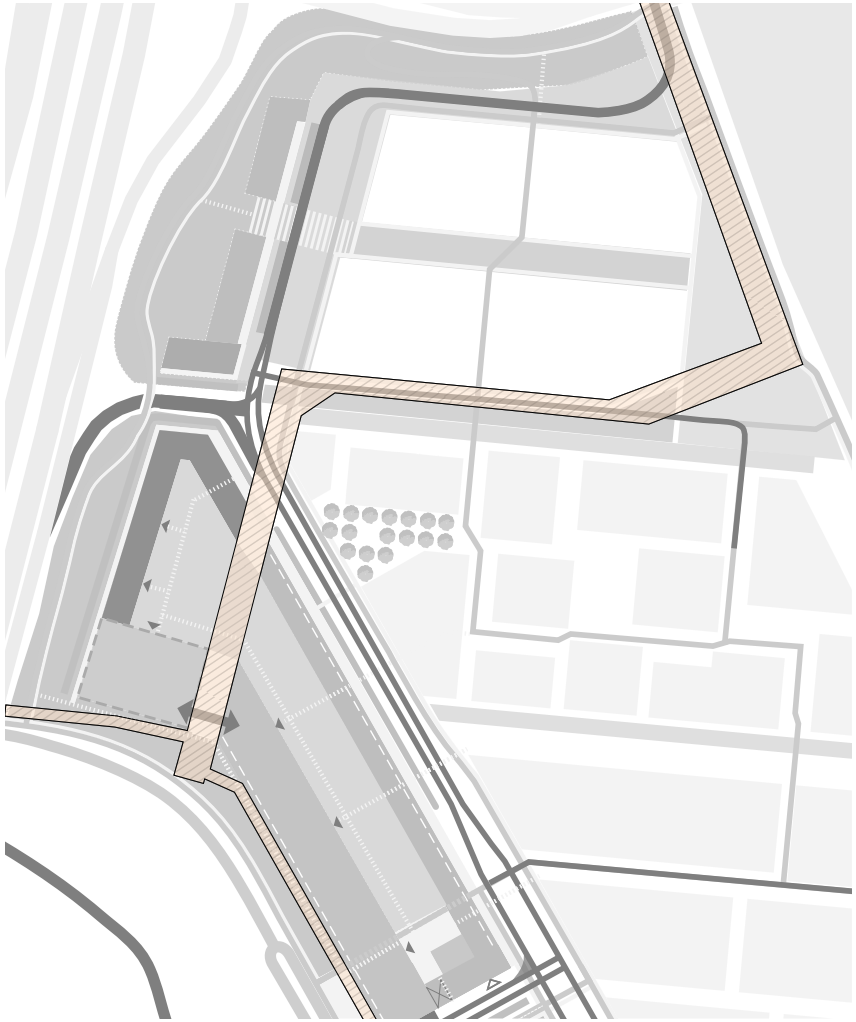
De huidige smalle watergang tussen Groenewoud en Groenewoud Noord wordt bij voorkeur uitgebreid. De watergang heeft aan de Groenewoud zijde een harde oever. De Groenewoud Noord zijde krijgt bij voorkeur een zachte, flauwe (natuurvriendelijke) rietoever. Omwille van versterking van de recreactieve en ecologische waarde. Er worden daarvoor onder andere nieuwe bomen bij aangeplant en door meer verschillende soorten te gebruiken. In hoeverre dit ontwerp haalbaar is zal beschouwd worden in relatie tot de huidige bomen, en het aantal bomen dat mogelijk niet inpasbaar zou zijn door de beoogde natuurvriendelijke oever. In de uitwerking voor Groenewoud Noord

wordt de inrichting van dit bospark nader bepaald en daarmee ook de haalbaarheid van het verbreden van het water incl. natuurvriendelijke oever.

Oeverpark
De parkstrook zelf is hier ingericht met heester- en boomgroepen. In de uitwerking wordt bekeken of de bestaande bomen langs het Amsterdam Rijn Kanaal kunnen worden geïntegreerd in het ontwerp van het Oeverpark.

5.11 Kabels en leidingen

De bestaande kabels en leidingen onder de Taatsendijk bij de Hub zijn ingepast in het plan. In dit tracé liggen veel verschillende kabels en leidingen, hetgeen het een belangrijk tracé maakt en ingewikkeld om deze te verplaatsen. Door deze in te passen zijn geen belemmering voor de ontwikkeling.



locatie tracé kabels en leidingen


K

6. Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

De ontwikkeling van Papendorp Noord is onderdeel van het deelgebied Papendorp. Deelgebied Papendorp is onderdeel van de opgave Leidsche Rijn. Voor de opgave Leidsche Rijn is een integrale grondexploitatie opgesteld en voor de ontwikkeling van het deelgebied Papendorp is een deel-grondexploitatie opgesteld.
Ten gevolge van het voorliggende plan is het plangebied Groenewoud Noord toegevoegd aan de deelgrondexploitatie Papendorp. De kosten en de opbrengsten worden verrekend in deze grondexploitatie. De Mobiliteitshub XL wordt een op zichzelf staande exploitatie, de kosten en opbrengsten van deze ontwikkeling worden daarom niet verrekend in de deelgrondexploitatie van Papendorp.
De gronden binnen het plangebied zijn grotendeels in eigendom van de gemeente. Voor de ontwikkeling van het gebied is het nodig om een deel van de gronden van het voormalige KWS-terrein te verwerven. Deze verwerving vormt een onderdeel van de in voorbereiding zijnde contractuele afspraken binnen het project Groenewoud (naastgelegen ontwikkeling). Dit betreft een grondruil, met aanvullende financiële afspraken.
Op de gronden van de gemeente zijn thans bedrijfshallen gevestigd. Bestaande contracten zijn beëindigd. De bedrijfshallen zullen ten behoeve van de ontwikkeling worden gesloopt.
De verantwoordelijkheid voor de economische uitvoerbaarheid ligt bij de gemeente. De grondexploitatiekosten worden gedekt door de opbrengsten uit gronduitgifte ten behoeve van de ontwikkeling van het vastgoed.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het plangebied bestaat uit kantoorgebruikers en vastgoedeigenaren. De belangen van de laatste worden behartigd door de Vereniging Parkmanagement Papendorp. In de voorbereiding van het SPVE is met de VPP regelmatig overleg geweest over de richting van de ontwikkeling. Zowel huurders als eigenaren in het gebied onderschrijven de ambitie om Papendorp te veranderen naar een woon-werk locatie. Belangrijke gesprekspartners bij de totstandkoming van het SPvE waren Rijkswaterstaat , Nedal, Loostad (ontwikkelaar Groenewoud), Vereniging Parkmanagement, Fietsersbond en makelaars. De overleggen zullen in de verdere uitwerking ook worden voortgezet om de belangen van de partijen in de uitwerking te kunnen borgen.

6.3 Technische uitvoerbaarheid.

De technische uitvoerbaarheid is op hoofdlijnen beoordeeld. Daaruit is geconstateerd dat de technische uitvoerbaarheid geen knelpunten kent, anders dan de gebruikelijke. Aandachtspunt voor de technische uitvoerbaarheid is vooral het omleggen van kabels en leidingen, de bereikbaarheid en voorkomen en beperken van overlast. De ontwikkeltijd bedraagt minimaal 10 jaar, en in die periode zullen bedrijven bereikbaar en bewoners van het gebied en/of Kanaleneiland zo min mogelijk hinder moeten ervaren. In de bouwfase zullen hier nadere afspraken over gemaakt moeten zijn, onder andere over bouwtijden, bouwdagen en gebruik van materieel.



7. Verantwoording proces

Belangrijke gesprekspartners bij de totstandkoming van het SPvE waren Rijkswaterstaat , Nedal, Loostad (ontwikkelaar Groenewoud), Vereniging Parkmanagement, Fietsersbond en makelaars. Het SPVE Papendorp Noord heeft ter inzage gelegen van 16 juli 2021 tot 16 september 2021. In deze periode zijn drie reacties binnengekomen, van Rijkswaterstaat, Vereniging Parkmanagement Papendorp en Nedal.

Deze reacties hebben niet geleid tot inhoudelijke aanpassingen aan het SPVE. De tekst in het SPVE is op enkele plekken wel aangepast met als doel de tekst te verduidelijken en/of onjuistheden te herstellen.
Met genoemde partijen is gemeente al regelmatig in overleg. De overleggen worden in de verdere uitwerking voortgezet om de belangen van de partijen in de uitwerking te kunnen borgen.



8. Vervolgtraject

8.1 planproces

Na vaststelling van het SPVE door de gemeenteraad volgen de volgende stappen:

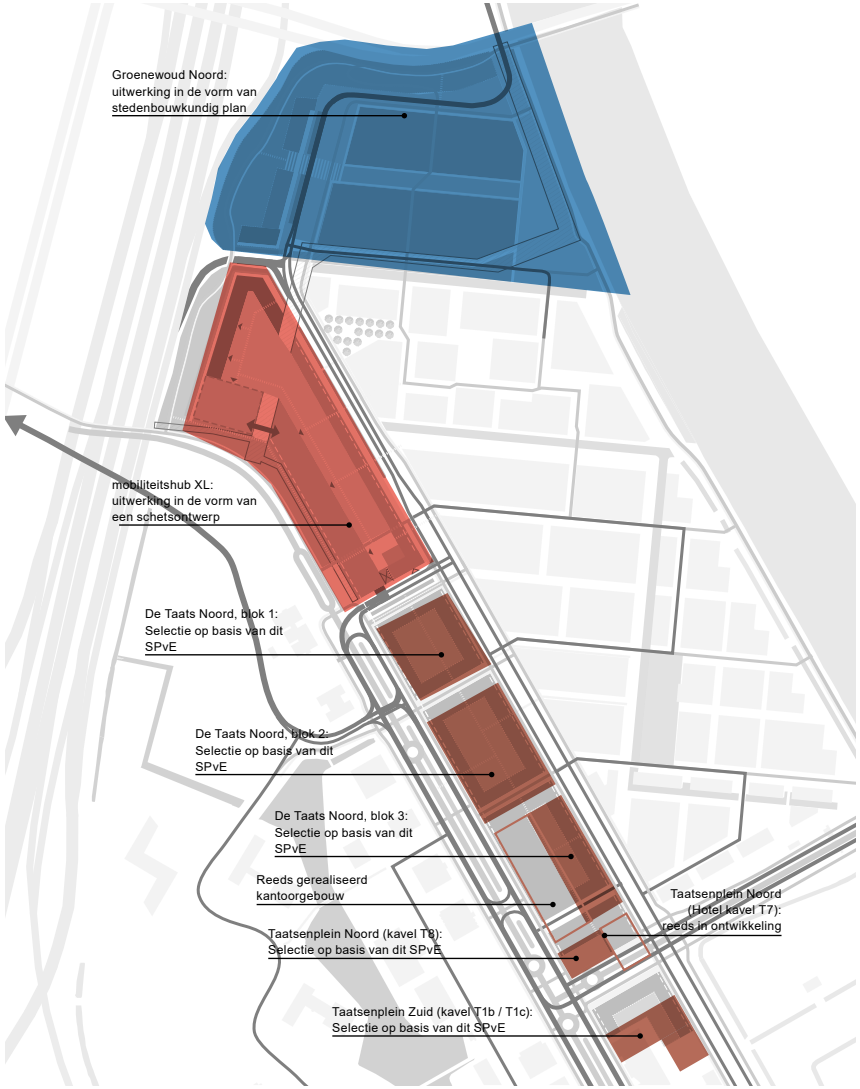
- Opstellen omgevingsplan en in procedure brengen
- Uitwerken stedenbouwkundig plan voor deelgebied Groenewoud Noord
- Uitwerken ontwerp van de openbare ruimte

Parallel aan de besluitvorming over het SPVE wordt een schetsontwerp opgesteld voor de mobiliteitshub XL. Ook dit zal ten behoeve van besluitvorming over de kredietaanvraag en de te nemen vervolgstappen aan de raad worden voorgelegd.

Na afronding van bovenstaande stappen kan begonnen worden met het bouwrijp maken van het gebied. Na bouwrijp maken zal gestart worden met de 1e ontwikkelingen, die volgens het Utrechts selectiebeleid bij gronduitgifte in de markt worden gezet.

De kavels in De Taats en aan het Taatsenplein worden op basis van dit SPvE in de markt worden gezet. Daarvoor wordt het programma van eisen aangevuld met beeldkwaliteitseisen.

De planning is om in de 2e helft van 2023 de eerste uitgifte te kunnen organiseren.



Gemeente Utrecht

Bezoekadres: Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht
Postadres: Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Telefoon: 030 - 286 00 00