Gemeente Utrecht

Bestemmingsplan



2e Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4

Vastgesteld, datum volgt na vaststelling



2e Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding 7

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

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders 11

2.1 Rijksbeleid 11
2.2 Provinciaal en regionaal beleid 13
2.3 Gemeentelijk beleid 17
2.4 Conclusie 33

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie 35

3.1 Inleiding 35
3.2 Beschrijving van het plangebied 35
3.3 Beschrijving van de bestaande functies in het plangebied 41
3.4 Conclusie 41

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving 43

4.1 Projectbeschrijving 43

Hoofdstuk 5 Onderzoek en randvoorwaarden 69

5.1 Inleiding 69
5.2 Milieueffectrapportage 69
5.3 Geluidhinder 69
5.4 Geur 72
5.5 Bedrijven en milieuzonering 73
5.6 Externe veiligheid 76
5.7 Luchtkwaliteit 77
5.8 Bodem 78
5.9 Bomen 81
5.10 Natuurbescherming 82
5.11 Water 85
5.12 Archeologie en cultuurhistorie 90
5.13 Kabels en leidingen 97
5.14 Gezondheid 97
5.15 Duurzaamheid 98
5.16 Bezonning 101
5.17 Trillingshinder 101
5.18 Windhinder 102
5.19 Conclusies 103

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid 105

6.1 Economische uitvoerbaarheid 105
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 105

Hoofdstuk 7 Juridische plantoelichting 111

7.1 Inleiding 111
7.2 Planvorm 111

7.3 Opbouw regels 111
7.4 Artikelsgewijze toelichting 111
7.5 Lijst van Bedrijven functiemenging 117
7.6 Lijst van Horeca-activiteiten 119
7.7 Handhaving 120

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Doelstelling

Het bedrijventerrein 2e Daalsedijk is een industrieel en in onbruik geraakt gebied in de gemeente Utrecht. Met het vertrek van de wisselbouwwerkplaats heeft het gebied zijn betekenis als bedrijventerrein voor de Spoorwegen verloren. Op het terrein 2e Daalsedijk zijn gebouwen zonder concrete toekomstwaarde gesloopt, waardoor er nu grote lege kavels liggen. Gebouwen met een reële gebruikswaarde zijn op tijdelijke basis in gebruik genomen. Gebouwen met een cultuurhistorische waarde zijn behouden, in afwachting van een nieuwe bestemming.

Op 2 april 2015 heeft de gemeenteraad het document Ontwikkelvisie & Ontwikkelkader 2e Daalsedijk vastgesteld (zie bijlage 4). Dit document bestaat uit een 'Ontwikkelvisie', waarin de visie voor het plangebied in hoofdlijnen uiteen wordt gezet. Voor deelgebied 1 van de planontwikkeling is een deeluitwerking 'Ontwikkelkader' opgesteld, waarin het kader voor concrete planvorming is opgenomen.

De Ontwikkelvisie voorziet in een geleidelijke transformatie van de bedrijfslocatie naar gemengd stedelijk gebied. Het plan geeft daarmee een gebied met een sterke eigen identiteit terug aan de stad. De bijzondere buitenruimte en monumentale gebouwen zullen zichtbaar worden voor passanten en toegankelijk voor ondernemers, bewoners en bezoekers. Bedrijventerrein 2e Daalsedijk verandert hiermee van een onzichtbare plek in een levendig gebied waar wonen, werken en cultuur samenkomen en elkaar versterken.

Op dit moment is deelgebied 1 al in ontwikkeling onder de naam Wisselspoor. Voor de deelgebieden 2 tot en met 4 zijn de kaders vastgelegd in het Ontwikkelkader 2e Daalsedijk deelgebied 2 tot en met 4 (zie bijlage 5).

De hoofddoelstelling van dit bestemmingsplan is om de transformatie van het zuidelijk deel van het voormalige bedrijventerrein: deelgebieden 2 tot en met 4, juridisch-planologisch mogelijk te maken. Voor deelgebied 1 van de gebiedsontwikkeling is inmiddels een actueel bestemmingsplan van kracht (2e Daalsedijk Wisselspoor, deelgebied 1).

In het bestemmingsplan zijn de wijzigingen in de wet- en regelgeving en het beleid van de verschillende overheden op het gebied van de ruimtelijke ordening, die zich in de loop van de tijd hebben voorgedaan, verwerkt. Met dit bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij recent tot stand gekomen bestemmingsplannen binnen de gemeente, om de uniformiteit van bestemmingen en regelgeving te bevorderen.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied ligt ten noordwesten van het centrum van Utrecht, in de Daalsebuurt. In onderstaande afbeelding is het plangebied weergegeven met een rode contour. Het plangebied is aan de noordzijde begrensd door de plangrens van het bestemmingsplan 2e Daalsedijk Wisselspoor, deelgebied 1, in het westen door de spoorverbinding Utrecht-Amsterdam, in het oosten door de 2e Daalsedijk en in het zuiden door de spoorverbinding Utrecht-Amersfoort.



ligging plangebied

1.3 Geldende plannen

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

Bestemmingsplan	Vastgesteld door Raad	Onherroepelijk
Ondiep	4 oktober 2007	25 maart 2009

De huidige bestemming is 'Bedrijfsdoeleinden', waarbij bedrijven tot en met categorie 3 zijn toegelaten. De geplande ontwikkeling is niet mogelijk binnen de toegestane functies en bebouwingsvlakken. Een herziening van het bestemmingsplan is noodzakelijk.

1.4 Leeswijzer

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

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (hierna ook: SVIR) vastgesteld. In de SVIR geeft het kabinet een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. Het kabinet schetst hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. In de structuurvisie worden belangrijke accenten geplaatst op het brede gebied van ruimtelijke ordening en bestuurlijke verantwoordelijkheden, die sterk verschillen met het voorgaande nationaal ruimtelijke beleid. Daarbij wordt het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Hieronder valt bijvoorbeeld het landschapsbeleid. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid.

De SVIR vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de Mobiliteits Aanpak, de structuurvisie voor de Snelwegomgeving en de ruimtelijke doelen en uitspraken in de PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de Agenda Landschap, de Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.

De nationale belangen uit de SVIR die juridische borging vragen, staan in de AMvB Ruimte (ook wel bekend als Besluit algemene regels ruimtelijke ordening – Barro). De AMvB Ruimte is gericht op doorwerking van nationale belangen in bestemmingsplannen. Bij het opstellen van bestemmingsplannen moeten gemeenten zich houden aan bij AMvB of verordening gestelde regels. Nieuwe of gewijzigde regels moeten binnen een bepaalde termijn in de bestaande bestemmingsplannen worden verwerkt. Dit kan betekenen dat gemeenten bestemmingsplannen moeten aanpassen aan de nieuwe AMvB Ruimte. De AMvB Ruimte is in december 2011 in werking getreden.

Conclusie
Het plan past binnen de visie van het Rijk. Voor de doorwerking van het beleid wordt verwezen naar de volgende paragrafen.

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

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

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

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

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

1. project Mainportontwikkeling Rotterdam;
2. kustfundament;
3. grote rivieren;
4. Waddenzee en waddengebied;
5. defensie, en
6. erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

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

Conclusie
Het plangebied ligt in een radarverstoringsgebied van radarstation Soesterberg (nationaal belang van defensie). In dit gebied gelden beperkingen voor bestemmingsplannen voor een goede werking van de radar op het radarstation. Het gaat hier om hoogtebeperkingen voor bouwen, bouwwerken en windturbines. De ontwikkeling uit dit bestemmingsplan heeft gelet op de gestelde maximale bouwhoogte in de regels van het bestemmingsplan, geen invloed op het functioneren van de radar. Voor het overige is het plangebied niet gelegen in een van de gebieden waarvoor het Barro regels stelt. Het Barro vormt dan ook geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

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

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

Het doel van de motivering op grond van de Ladder is een zorgvuldige afweging bij ruimtelijke besluiten, die zorgt voor zuinig ruimtegebruik en het tegengaan van overprogrammering en leegstand. Het besluit voldoet hiermee aan een goede ruimtelijke ordening.

De toetsing aan de Ladder kan bij het opnemen van uitwerkingsplichten en wijzigingsbevoegdheden in het bestemmingsplan, doorschuiven naar de fase van de vaststelling van het uitwerkings- of wijzigingsplan.

Een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, moet een motivering bevatten van de behoefte aan die ontwikkeling. Wanneer het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied moet het bestemmingsplan een motivering bevatten waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien. De Ladder is kaderstellend voor alle juridisch verbindende ruimtelijke besluiten van de decentrale overheden, waaronder het bestemmingsplan. De geplande ontwikkeling van het terrein aan de 2e Daalsedijk vindt plaats binnen stedelijk gebied.

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

Utrecht behoort op dit moment tot één van de sterkst groeiende provincies van Nederland. In de regionale woningmarktmonitor (BRU, 2013) is opgenomen dat de regionale woningvoorraad in de periode 2012-2030 moet groeien met 61.000 woningen om het woningtekort niet verder te laten groeien. In de provinciale ruimtelijke structuurvisie (2013) is voor de regio Utrecht een woningbouwprogramma van ruim 40.000 woningen (2013-2028) opgenomen, gebaseerd op mogelijke ontwikkellocaties en verwacht ontwikkeltempo. Er wordt hierbij opgemerkt dat met dit voorgenomen programma het tekort hoog zal blijven. Dit klopt met de behoefte van 61.000 woningen, zoals die uit de regionale woningmarktmonitor blijkt.

Voor wat betreft woonmilieus is er vooral vraag naar centrumstedelijke, dorpse en groenstedelijke woonmilieus. Door de toenemende vergrijzing is er een toenemende vraag naar 'nultreden'-woningen en woningen met zorg. Voor een concurrerend vestigingsmilieu is een

selectieve aanvulling van het aanbod van een extensiever woonmilieu in een groene omgeving van belang.

Voor de gemeente Utrecht wordt uitgegaan van een woningbouwprogramma van 27.750 woningen. Van dit programma zijn 22.750 woningen in het stedelijk gebied gesitueerd, waarvan ongeveer de helft in de Vinex-locatie Leidsche Rijn (11.500 woningen). De andere helft van het programma binnen de rode contouren is voorzien in diverse kleinere en grotere projecten, zoals de Merwedekanaalzone, de 2e Daalsedijk, het Veemarktterrein en de Cartesiusdriehoek. Tot 2040 wordt er in Utrecht geen krimp voorzien.

De voorgenomen ontwikkeling voor de 2e Daalsedijk, deelgebieden 2 tot en met 4, voorziet in de bouw van 1.050 woningen in verschillende woningtypen in een centrumstedelijke opzet en draagt bij aan vermindering van dit tekort.

Voor de behoefte aan het niet-woonprogramma dat in dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, is onderzoek gedaan in het kader van de Ladder voor duurzame verstedelijking (zie bijlage 7).

Om het beoogde 'niet-woonprogramma' te onderbouwen volgens de Ladder voor duurzame verstedelijking is de eerste stap om vast te stellen welke functies kunnen worden aangemerkt als stedelijke ontwikkeling. Het plangebied is op dit moment volledig bestemd met de functie 'bedrijfsdoeleinden' (bestemmingsplan Ondiep, 2009). De functieaanduidingen B(2) en B(3) maken een bedrijfsfunctie mogelijk. De in het kader van de transformatie beoogde bedrijfsfunctie en creatieve bedrijven zijn daarmee al mogelijk op basis van de bestaande bestemmingsplanregeling en hoeven geen verdere behandeling.

De overige functies (maatschappelijke voorzieningen, cultuur, dienstverlening, horeca, detailhandel, sport en hotel) passen momenteel niet binnen de bestaande bestemmingsplanregeling en kunnen in beginsel aangemerkt worden als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Hoewel een functiewijziging onder de 500 m^2 bvo niet als stedelijke ontwikkeling beschouwd wordt, zijn deze functies voor de volledigheid wel meegenomen in de analyse (detailhandel). Ook de hotelfunctie is reeds in de onderbouwing meegenomen, hoewel een hotelfunctie alleen bij delegatie door de raad aan het college van B&W mogelijk is gemaakt.

Enerzijds komt de behoefte voor voorzieningen voort uit de eigen vraag van de gebiedsontwikkeling, anderzijds uit het feit dat voor bepaalde functies een benedengemiddeld aanbod is gevestigd in de wijk of buurt. Uit de rapportage blijkt dat de beoogde functies positief bijdragen aan de werkgelegenheid en passen bij het hoogstedelijke karakter van de herontwikkelingslocatie, waar wonen, werken en leven samenkomen. Omdat het beoogde industriële concept elders in de stad niet voorhanden is, zal hiervan geen onaanvaardbaar effect uitgaan op het woon-, leef- en ondernemersklimaat. Met de ontwikkeling is sprake van zorgvuldig ruimtegebruik.

Conclusie
Het in het bestemmingsplan opgenomen programma wordt gerealiseerd in bestaand stedelijk gebied, voorziet in een behoefte en leidt niet tot overprogrammering. Uit de rapportage volgt de conclusie dat uitgaande van de marktvraag, de gewenste identiteit, de ruimte op de benoemde ontwikkelvelden en de huidige bebouwing een passend programma is opgesteld voor het plangebied. Het plan voldoet aan de Ladder voor duurzame verstedelijking. Het programma wordt in hoofdstuk 4 verder beschreven.

2.2 Provinciaal en regionaal beleid

2.2.1 Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en Verordening 2013

De Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (PRS) is op 4 februari 2013 vastgesteld. Bij de PRS is een Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 (PRV) gemaakt. De structuurvisie geeft aan wat de provincie de komende jaren samen met haar partners wil bereiken op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling. De verordening zorgt voor de doorwerking van de structuurvisie naar de gemeenten.

De provincie moet aantrekkelijk blijven om te wonen, werken en recreëren. Het ruimtelijk beleidsvizier is daar op gericht. Het ruimtelijke beleid is gebaseerd op vier pijlers die bijdragen aan de aantrekkelijkheid, leefbaarheid en kwaliteit van de provincie:

- een duurzame leefomgeving;
- beschermen kwaliteit;
- vitale dorpen en steden;
- dynamisch landelijk gebied.

Deze pijlers leiden tot de volgende twee belangrijkste beleidsopgaven; opgaven die nodig zijn om

Utrecht aantrekkelijk te houden als vestigingsplaats:

- Accent op de binnenstedelijke opgave, waarbij ten minste 2/3 van de woningbouwopgave binnenstedelijk gerealiseerd zal worden. Dit sluit aan bij de vraag, vergroot het draagvlak voor voorzieningen en openbaar vervoer en vermindert de druk op het landelijk gebied. Verminderen van het overschot aan kantoren en herstructurering van bedrijventerreinen, maken ook deel uit van de binnenstedelijke opgave.
- Behoud en versterken kwaliteit landelijk gebied. De binnenstedelijke opgave vraagt als contramal ook om een aantrekkelijk en bereikbaar landelijk gebied met hoge kwaliteit van landschap, natuur en recreatieve voorzieningen. De zware terugval van financiële middelen voor natuur en recreatie om de stad kan onder andere worden opvangen door hier rood voor groenconstructies mogelijk te maken. De cultuurhistorische waarden van onder meer de linies, de buitenplaatsen en het agrarische landschap dragen bij aan een aantrekkelijk landelijk gebied. De landbouw is een belangrijke drager van het agrarische cultuurlandschap. Die rol vergt ruimte voor een economisch duurzame landbouw. De aanwezigheid van zo'n 1,2 miljoen inwoners biedt afzetmogelijkheden voor de producten die dit oplevert. Bij dit alles is het kunnen beleven van rust en ruimte van belang.

Op 12 december 2016 hebben Gedeputeerde Staten van de Provincie Utrecht (GS) de Herijking van de PRS en PRV vastgesteld. De Herijking voorziet de provincie van een actueel ruimtelijk beleidsinstrumentarium, dat ruimte biedt en uitnodigt tot ontwikkelingen die bijdragen aan meer ruimtelijke kwaliteit en aan bescherming van deze kwaliteit, maar ook sturingsmogelijkheden biedt om ongewenste ontwikkelingen te voorkomen.

De Herijking 2016 bevat een langetermijnvisie voor de provincie: Utrecht 2040, Van Strategie naar Uitvoering. De kern van de langetermijnvisie betreft een strategie van duurzame ontwikkeling en behoud van aantrekkingskracht. De visie streeft naar een uitgebalanceerde groei van de kwaliteit van de regio, waarbij binnen stedelijk gebied ruimte is voor goed wonen en werken en een goede bereikbaarheid.

Conclusie
Het plan voorziet in een binnenstedelijk project en levert een bijdrage aan de woningbouwopgave en de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en is daarmee in overeenstemming met het provinciaal beleid.

2.2.2 Beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling (2016)

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

De drie hoofdambities voor binnenstedelijke ontwikkeling zijn:

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

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

Conclusie
Het plan past als binnenstedelijke ontwikkeling, binnen de hoofdambities van het provinciaal beleidskader.

2.2.3 Economische visie 2020

In september 2011 is de Economische Visie 2020 'Focus op Kennis en Creativiteit' van de provincie Utrecht verschenen. Er is beschreven hoe de provincie de economische ontwikkeling voor zich ziet en hoe zij daaraan de komende tien jaar een bijdrage wil leveren. De economische visie is een toekomstbeeld met een aantal opgaven en is bedoeld als kapstok voor programma's en projecten op het terrein van economie.

De uitgangspositie voor de economische ontwikkeling van de provincie Utrecht is uitstekend. Vier factoren liggen ten grondslag aan het economische succes van de provincie, ook in de toekomst. Het zijn de grote concentratie aan opleidings- en kennisinstituten, stedelijkheid, cultuur en historie, aantrekkelijke en gevarieerde landschappen en de knooppuntpositie in het hart van Nederland, in de Randstad en vlakbij Schiphol.

De economische strategie van de provincie bestaat uit:

- een focus op kennis en creativiteit door middel van een gericht stimuleringsbeleid;
- het accommoderen van de dynamiek van de gevestigde economische sectoren.

Om onderscheidend te kunnen zijn binnen het grote aantal regio's en steden dat zich toelegt op kennis en creativiteit profileert de provincie zich met een aantal specifieke speerpunten binnen life sciences, de creatieve industrie en de duurzaamheidseconomie. Deze sectoren zijn kansrijk, onderscheidend en belangrijk voor de economische ontwikkeling in de provincie.

Naast de focus op kennis en creativiteit voert de provincie een accommoderingsbeleid voor de gevestigde sectoren als de zakelijke dienstverlening, onderwijs, horeca, zorg, handel en transport. De provincie wil er aan meewerken dat deze sectoren zich duurzaam kunnen ontwikkelen.

Conclusie
De ontwikkeling 2e Daalsedijk draagt met de werkfuncties die worden gefaciliteerd bij aan de doelstelling van de Economische visie 2020 van de provincie.

2.2.4 Bodem-, Water- en Milieuplan 2016-2021

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

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

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

Conclusie
Voor het bestemmingsplan is een watertoets doorlopen, waarbij aandacht is besteed aan het wateraspect. In hoofdstuk 5 wordt ook ingegaan op de overige basiskwaliteiten. Hieruit komen geen belemmeringen naar voren voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

2.2.5 Mobiliteitsplan 2015-2028

Het Mobiliteitsplan bestaat uit een Mobiliteitsvisie en een Mobiliteitsprogramma en is vastgesteld door Provinciale Staten op 7 juli 2014. De Mobiliteitsvisie bevat de lange termijn doelen om de unieke verbindende knooppuntpositie van de provincie goed te laten functioneren. Daarnaast beschrijft de visie welke rol de provincie op zich neemt om deze doelen te realiseren, zonder dit af te wentelen op toekomstige generaties en andere gebieden. Dit wordt iedere vier jaar geconcretiseerd in een Mobiliteitsprogramma waarin is verwoord welke acties (op kortere termijn) nodig zijn en welke samenhang deze hebben met de lange termijn doelen.

Een goede bereikbaarheid is van groot belang voor de kracht, aantrekkelijkheid en de concurrentiepositie van de provincie. Er wordt ingezet op een mobiliteitsnetwerk dat mensen en goederen snel op hun bestemming brengt, maar dat ook dienstbaar is aan de maatschappelijke behoeftes als duurzame welvaart, leefbaarheid en welzijn.

Van belang hierbij is:

- het versterken van bestaande netwerken;
- het verbinden van netwerken;
- het verbinden van vraag en aanbod aan infrastructuur en mobiliteitsdiensten.

Conclusie
De planvorming staat de uitvoering van het mobiliteitsbeleid niet in de weg.

2.2.6 Cultuur- en erfgoednota 2016-2019

De Cultuur- en erfgoednota 2016-2019 'Alles is NU' is in april 2016 verschenen. De provincie staat midden in de maatschappelijke, economische en bestuurlijke dynamiek. In het cultuur- en erfgoedbeleid zijn opgaven geformuleerd aan de hand van trends. De opgaven zijn:

- onderzoeken en ontwikkelen: voor het draagvlak en de draagkracht van culturele instellingen is het essentieel dat zij midden in de samenleving staan, met een open blik kijken naar de ontwikkelingen en de kansen die zich voordoen, met een nieuwsgierige en leergierige houding andere wegen verkennen en samenwerkingsverbanden aangaan;
- hebben en houden: de provincie staat, samen met andere overheden en particuliere eigenaren, voor de maatschappelijke opgave het cultureel erfgoed in stand te houden. Het verankeren van cultuurhistorische waarden in het ruimtelijk beleid is belangrijk;
- promoten en profileren: cultuur en erfgoed zijn publieke waarden, de provincie vindt het belangrijk dat zoveel mogelijk mensen daarvan genieten en gebruik maken. Initiatieven die ertoe bijdragen erfgoed zichtbaar en beleefbaar te maken worden gestimuleerd;
- kennen en kunnen: investeren in de ontwikkeling van mensen is een belangrijke opgave voor het provinciale cultuur- en erfgoedbeleid.

Conclusie
De ontwikkeling 2e Daalsedijk draagt met het behoud en hergebruik van waardevolle panden en elementen bij aan de Cultuur – en erfgoednota 2016-2019 van de provincie.

2.2.7 Waterkoers 2016-2021

Water is een belangrijke pijler van een veilige, gezonde en prettige leefomgeving. Vanuit die achtergrond werkt Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden aan bescherming tegen overstromingen, een gezond grond- en oppervlaktewatersysteem en het zuiveren van afvalwater. Het waterschap heeft haar ambities en visies vastgelegd in de Waterkoers 2016-2021.

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

Conclusie
Voor het bestemmingsplan is een watertoets doorlopen, waarbij aandacht is besteed aan de wateraspecten (zie hoofdstuk 5). Hieruit komen geen belemmeringen naar voren voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Collegeprogramma 'Utrecht Utrecht: ruimte voor iedereen'

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

- Plaats voor iedereen

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

- Gezonde groei voor iedereen

Het tweede deel van het akkoord bevat maatregelen over wonen, mobiliteit, nieuwe energie en een gezonde omgeving om in te leven. Het college vindt dat er voor iedereen ruimte moet zijn om in Utrecht te wonen en dat Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar moet blijven. Ook wil de gemeente graag koploper zijn in de verandering naar een duurzame energievoorziening en economie. De stad wil fietsers de ruimte bieden en doorfietsen mogelijk maken. Daarom wordt structureel gebouwd aan het fietsnetwerk. Tot en met 2030 lopen de totale gemeentelijke investeringen op naar zo'n 20 miljoen euro. Hierbij worden zoveel mogelijk doorgaande fietsroutes gemaakt en wordt rekening gehouden met diverse fietssnelheden en aansluiting op de regionale fietsroutes. Barrières van snelwegen, kanalen en sporen worden weggenomen en er wordt geïnvesteerd in ondertunneling, bijvoorbeeld bij de 1e Daalsedijk-Spijkerstraat.

- De kracht van iedereen

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

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

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

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

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

Conclusie
Het plan voorziet in een binnenstedelijke ontwikkeling met ruimte voor de fiets, heeft een hoge ambitie op het gebied van een gezonde omgeving en duurzaamheid en past daarmee in de doelstellingen van het collegeprogramma. De fietsroute 1e Daalsedijk-Spijkerstraat is onderdeel van het collegeprogramma.

2.3.2 Omgevingsvisie Utrecht

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

1. De koers: het beleid voor de lange termijn.

Utrecht kiest voor een gezonde groei als koers voor de lange termijn. Utrecht groeit van een gemeente met 340.000 inwoners in 2016 naar ongeveer 410.000 inwoners in 2030. Daarom bouwen we de komende jaren duizenden woningen. Bij het bouwen van nieuwe woningen staan gezondheid, leefbaarheid en duurzaamheid voorop. De gemeente wil de woningen binnen het stedelijk gebied bouwen en daarbij flink investeren in de openbare ruimte en voorzieningen.

2. Thematisch beleid: het gemeentelijke beleid over een bepaald onderwerp.

Het thematisch beleid, ook wel sectoraal beleid genoemd, beziet een bepaald aspect van de fysieke leefomgeving, bijvoorbeeld geluidhinder, verkeer of bodemkwaliteit. Deze aspecten vertegenwoordigen een belang dat door het gemeentebestuur wordt meegewogen, als het bestuur een besluit neemt over een activiteit die invloed kan hebben op de fysieke leefomgeving. Bij het bouwen van een nieuwe woonwijk, onderzoekt de gemeente of dat wel kan gezien de geluidhinder rond die woonwijk, of het verkeer wel goed afgewikkeld kan worden en of de bodemgesteldheid het bouwen van woningen toelaat. De uitkomst van dat onderzoek kan bijvoorbeeld zijn dat de gemeente het bouwen niet gaat toestaan of onder bepaalde voorwaarden.

3. Gebiedsbeleid: beleid dat alleen in een bepaald gebied geldt.

In gebiedsbeleid staat wat de gemeente in een gebied, wijk of buurt wil. De koers en het thematische beleid worden vertaald in beleid voor dat gebied, voor zover dat mogelijk is. Uit het gebiedsbeleid kan afgeleid worden welke veranderingen de gemeente wil toestaan en welke waarden in het gebied behouden moeten blijven.

De omgevingsvisie is digitaal te raadplegen via: www.utrecht.nl/bestuur-en-organisatie/beleid/omgevingsvisie. Niet alle gemeentelijke beleidskaders hebben betrekking op het plangebied. Hieronder worden daarom alleen de relevante beleidskaders nader toegelicht.

2.3.2.1 De Koers

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

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

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

2.3.2.2 Thematisch beleid

2.3.2.2.1 Wonen

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

- Versnellen en (langdurig) verhogen bouwproductie;
  We benutten de groei van onze stad om onze partners te stimuleren de bouwproductie hoog te houden om aan te sluiten op de gezamenlijke ambities. Daarmee werken we naar streefpercentages voor de lange termijn.
- Meer gemengde wijken;
  De Utrechtse wijken krijgen meer een mix van woonsegmenten waar sociale huur tot duurdere koopwoningen zijn te vinden.

- Doorstroming;
  Gemengde projecten, verhuisketens en toename van kwalitatief goede woningen in de middencategorie zorgen voor een betere doorstroming.
- Een (t)huis voor iedereen;
  We streven naar een passend woningaanbod binnen een redelijke termijn voor alles (toekomstige) inwoners van Utrecht, ook voor de mensen die daar (tijdelijk) zelf niet in kunnen voorzien.
- Duurzaamheid en toekomstbestendigheid;
  We bouwen aan een duurzamere woningvoorraad en richten ons op thema's als energieneutraliteit en terugdringing gasaansluitingen.

Conclusie
De ontwikkeling voorziet in een gemengd woningbouwprogramma met een aandeel in sociale huur (30%) en betaalbare koop, tot NHG grens (15%).

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

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

De beleidsregels 'Wijziging samenstelling van de woningvoorraad (woningsplitsen en omzetten)' zien onder meer op het beoordelen van de gevolgen voor het woon- en leefklimaat, enerzijds door de eisen met betrekking tot de minimale omvang van woningen en anderzijds door het in beeld brengen van de gevolgen van extra woningen binnen de context van de bestaande situatie. De bestemmingsregeling kan daarom nauw aansluiten bij de wijze waarop het beleid over omzetting en woningvorming is neergelegd in die beleidsregels.

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

Vitale stadswijken, functiemengingin woonwijken (2013)
In de notitie 'Vitale Stadswijken, functiemenging in woonwijken' is uitgewerkt hoe binnen de woonwijken met functiemenging om zal worden gaan. Het doel van de notitie is de beleidsrichting aan te geven en randvoorwaarden te scheppen voor het faciliteren van meer functiemenging in woonwijken en het bieden van een toetsingskader voor initiatieven in afwijking op het bestemmingsplan.

C*onclusie*
Het bestemmingsplan geeft ruimte voor niet-woonfuncties om functiemenging te bevorderen en past daarmee binnen dit beleidskader.

2.3.2.2.2 Natuur

GroenstructuurplanUtrecht 'Stad en land verbonden' en 'Actualisatie van Groenstructuurplan Utrecht'
De gemeente Utrecht wil het groen in de stad voor iedereen bereikbaar houden en de kwaliteit verbeteren. Grote groengebieden en belangrijke groene verbindingen wil de gemeente verder ontwikkelen, verbeteren en beschermen.
Groen maakt een stad leefbaar, mooi en het is goed voor het milieu. Woont u in Utrecht? Dan willen we bijvoorbeeld dat u een mooie fietstocht kunt maken langs een groene route. Of dat u kunt ontspannen in een mooi park. Veel groen is ook aantrekkelijk voor bezoekers van de stad. In het groenstructuurplan Utrecht Stad en land verbonden is dit verwoord in 3 ambities:

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

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

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

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

In de visie op de stedelijke groenstructuur Utrecht 2030 is een deel van het plangebied weergegeven als "uitbreiding van (wenselijke) verbindingen 2007".

Conclusie
In de visie op de stedelijke groenstructuur Utrecht 2030 is voor het plangebied voorzien in een groene zone als onderdeel van een gewenste verbinding langs de spoorlijn. Het bestemmingsplan voorziet in een groengebied met de mogelijkheid voor routes voor langzaam verkeer en levert daarmee - conform het beleid - een bijdrage aan de uitbreiding van het groenareaal en de verbindingen in de stad.

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

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

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

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

Conclusie
De bestaande bomen in het plangebied zijn in beeld gebracht. Bomen op het terrein worden zo veel mogelijk behouden. Dit geldt in het bijzonder voor de bomen aan de 2e Daalsedijk die onderdeel uitmaken van een historische route zoals ook benoemd in het bomenbeleid Utrecht. In hoofdstuk 5 is een bomenparagraaf opgenomen.

2.3.2.2.3 Bouwen

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

Voor de hoogbouwvisie is gewerkt met de volgende vaststaande uitgangspunten:

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

stad met twee centra: het huidige centrum met stationsgebied en het toekomstige Centrum Leidsche Rijn. De kloof tussen de twee stadsdelen wordt in de toekomst gedicht door de zogeheten Centrale Zone, die ruwweg parallel loopt aan de A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal.

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

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

Conclusie
Het plangebied ligt in de zone "Binnentuin" en grenst aan de zone "Centrale Zone". Het plangebied kan daarmee als overgangsgebied tussen deze zones worden beschouwd. De beoogde fietstunnel benadrukt de (fysieke) overgang tussen deze zones.

In de zone "Binnentuin" kan een buurt voorkomen waarvan de gemiddelde bouwhoogte de 15 meter overstijgt. Accenten zijn hier incidenteel tot (in principe) het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte toegestaan. De vraag waar accenten in de zone "Binnentuin" gezet kunnen worden blijft te allen tijde maatwerk. Een accent heeft tot doel een bijzondere plek in de wijk of buurt te markeren. Een accent vergroot de herkenbaarheid en de identiteit van een wijk of buurt. De wijze waarop een accent wordt vormgegeven is afhankelijk van de locatie en is per wijk of buurt verschillend.

In dit bestemmingsplan worden - met uitzondering van de zone langs de 2e Daalsedijk - gemiddeld maximaal vijf (17 meter) tot zeven bouwlagen (23 meter) mogelijk gemaakt. In de zuidoosthoek van het plangebied, wordt de mogelijkheid geboden voor een gebouw van maximaal 26 meter. De beoogde ontwikkeling is daarmee in overeenstemming met de hoogbouwvisie.

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

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

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

Voor vergunningplichtige bouwwerken geldt het volgende:

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

De nota kent drie niveaus; 'open' of 'respect' of 'behoud'.

A. Open
Verandering of handhaving van het bebouwingsbeeld is beide mogelijk, zowel naar structuur als architectuur maar met behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent:

- een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld;
- er is ruimte voor vernieuwing;
- bij gedeeltelijke veranderingen van de structuur wordt aangesloten op de bestaande omgeving.

B. Respect

Essentiële eigenschappen van de aanwezige bebouwings- en omgevingskarakteristieken worden gerespecteerd. Dit betekent:

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

C. Behoud
Behoud en herstel van het aanwezige bebouwingsbeeld en versterken van de bestaande of historisch bepaalde karakteristiek van stedenbouwkundige, architectonische, landschappelijke of cultuurhistorische aard. Dit betekent:

- primaire oriëntatie op monumentale en beeldbepalende kwaliteiten en eigenschappen van de gebouwen;
- authenticiteit staat voorop, zowel voor nieuwe als voor bestaande gebouwen;
- geen nabouwen van maar voortbouwen op de historische context, waarbij "voortbouwen op" zowel op een traditionele als vooruitstrevende manier mag plaatsvinden;
- nieuwe interpretaties zijn mogelijk.

Het kwaliteitsniveau van de ontwikkeling van de 2e Daalsedijk is uitgewerkt in een Beeldkwaliteitsplan (Wisselspoor deelgebied 2-4, Stedenbouwkundige randvoorwaarden en beeldkwaliteitsplan, BGSV, mei 2019, zie bijlage). In het stuk is de ambitie opgenomen om van het plangebied een showcase van integrale duurzame ontwikkeling te maken. Het plan is erop gericht een duurzaam en verrassend stuk stad te ontwikkelen. In het beeldkwaliteitsplan wordt een stedenbouwkundige opzet weergegeven met onder andere een toelichting over het behoud van bestaande gebouwen.

Conclusie
De ontwikkeling past binnen het beleidsniveau 'open' en heeft de aanduiding 'ontwikkelingsgebied'. In de bijlage van de toelichting (zie bijlage 6) en de regels (zie bijlage 1) van het bestemmingsplan is een beeldkwaliteitsplan (BKP) opgenomen waarin uitgangspunten voor de welstandstoets zijn uitgewerkt en vastgelegd.

2.3.2.2.4 Erfgoed en cultuurhistorie

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

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

Conclusie
In het plangebied zijn gebouwen met cultuurhistorische waarde aanwezig. Deze gebouwen, waaronder de Onderdelenloods en de Bovenbouwwerkplaats, blijven behouden en krijgen een nieuwe functie.

Archeologie
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.

Conclusie

In paragraaf 5.12 Archeologie wordt verder ingegaan op de archeologische en cultuurhistorische waarden in het plangebied. Het bestemmingsplan voldoet aan de beleidsuitgangspunten.

2.3.2.2.5 Verkeer en mobiliteit

Nota stallen en parkeren (2013) en Addendum Nota parkeernormen fiets en auto (2019)
De gemeenteraad heeft op 28 maart 2013 de Nota Stallen en Parkeren vastgesteld. Met de uitwerkingsnota 'Parkeernormen Fiets en Auto' bepaalt de gemeente de benodigde capaciteit van het (fiets)parkeren. Voor de veiligheid, leefbaarheid en aantrekkelijkheid van Utrecht geeft de gemeente meer ruimte aan voetgangers en fietsers. Dit betekent dat er op sommige plekken op straat minder ruimte komt voor geparkeerde auto's. De gemeente stimuleert auto's om langs de rand van de stad te parkeren: in één van de drie herkenbare grote P+R terreinen, bij NS-stations en andere OV-knooppunten. Als stimulans voor binnenstedelijke ontwikkelingen, en daarmee voor een aantrekkelijke en bereikbare stad zijn de autoparkeernormen in betaald parkeergebied verlaagd. Ook schept de gemeente flexibiliteit door de vrijstellingsmogelijkheden van de parkeernormen te verruimen. Nieuw in de gemeentelijke aanpak is de verplichting om bij nieuwbouw, uitbreiding van bestaande gebouwen of in geval van een functiewijziging ook fietsenstallingen te realiseren. De parkeernormen hebben een bandbreedte, om optimale flexibiliteit en maatwerk te bieden bij de realisatie van bouwplannen. Voor parkeernormen kent de nota een gebiedsindeling. De tweede Daalsedijk maakt nu geen onderdeel uit van een parkeerzone. Het gebied sluit aan op zowel de A2 zone, vanuit Pijlsweerd en de B1 zone in de Tweede Daalsebuurt. De Tweede Daalsedijk is aangewezen als een van de binnestedelijke ontwikkelgebied, welke de mogelijkheid heeft om binnen de ontwikkeling betaald parkeren in te voeren.

Op 28 maart 2019 heeft de gemeenteraad het addendum Nota parkeernormen fiets en auto vastgesteld. Het addendum bevat een aantal algemene wijzigingen en wijzigingen voor bepaalde gebieden, de maatwerklocaties. De algemene wijzigingen hebben betrekking op de parkeernorm voor sociale- en middenhuurwoningen en juridische en technische wijzigingen.

Het addendum geeft alle locaties aan waar maatwerk voor geldt en geeft een nadere invulling aan mogelijke maatwerkoplossingen. Bij verschillende ontwikkelingen is het noodzakelijk om uit te gaan van een kleiner aantal parkeerplaatsen in het gebied dan op grond van de bijlage Nota Parkeernormen fiets en auto van de Nota Stallen en Parkeren mogelijk is. Op de lange termijn zal de Nota Parkeernormen hierop aangepast worden. Voor de korte termijn is het addendum op de Nota parkeernormen fiets en auto vastgesteld. De locaties voor maatwerk zijn het centrumgebied (binnenstad en stationsgebied) en de grote werkgebieden buiten de binnenstad, te weten Papendorp, Oudenrijn, Rijnsweerd, Leidsche Rijn Centrum en de Uithof. Daarnaast zijn er acht binnenstedelijke ontwikkelgebieden aangewezen als maatwerklocatie: belastingkantoor, Kruisvaartkwartier, Merwedekanaalzone, Rotsoord, Tweede Daalsedijk, Veemarkt, Cartesiusdriehoek en Werkspoorkwartier.

Conclusie
In de algemene bouwregels van dit bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen over parkeren. In hoofdstuk 4 is het thema parkeren nader uitgewerkt.

Slimme routes, slim regelen, slim bestemmen (2016)
De gemeenteraad heeft op 26 mei 2016 dit mobiliteitsplan vastgesteld. Dit plan bestaat uit 3 delen:

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

De belangrijkste uitgangspunten van het beleid zijn:

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

Aantrekkelijk openbaar vervoer voor de langere afstanden
Naast de voetganger en de fietser is het openbaar vervoer belangrijk. De bus en tram leggen snelle verbindingen met de binnenstad, Utrecht Sciencepark, Leidsche Rijn Centrum, wijken, de regio en de

rest van Nederland. Hierdoor wordt het openbaar vervoer een betere keuze.

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

Conclusie
Het plangebied wordt ingericht overeenkomstig het mobilititeitsplan 'Slimme routes, slim regelen, slim bestemmen'. In hoofdstuk 4 wordt dit beschreven.

2.3.2.2.6 Gezond stedelijk leven

Nota Gezondheid voor iedereen – VolksgezondheidsbeleidUtrecht 2019-2022
Op 17 oktober 2019 heeft de gemeenteraad de Nota Gezondheid voor iedereen-Volksgezondheidsbeleid Utrecht 2019-2022 vastgesteld. De ambitie van de nota is dat mensen op een prettige, gezonde manier in de groeiende stad Utrecht kunnen wonen, werken en leven. Met de nota worden kansen benut door gezondheid te koppelen aan gebiedsontwikkeling, duurzaamheid, mobiliteit en sociale- en economische ontwikkelingen. De speerpunten voor de beleidsperiode die extra gezondheidswinst helpen te realiseren zijn: gezonde leefomgeving, gezond en veilig opgroeien, gezond gedrag, gezond rondkomen, gezond werkgeverschap, psychische gezondheid en gezond ouder worden.

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

Er wordt gekozen om idealiter geen nieuwe woningen binnen 100 meter van een autosnelweg te realiseren. Tevens wordt de markt uitgedaagd om bij nieuwe gebiedsontwikkelingen aan drukke binnenstedelijke wegen (> 10.000 voertuigen per etmaal), waarover nog geen bestuurlijke afspraken zijn gemaakt, met (innovatieve) maatregelen te komen die de gezondheidseffecten door luchtverontreiniging en geluidbelasting minimaliseren met behoud van een goed binnenmilieu en een prettige woon-en verblijfskwaliteit. Voor groepen mensen die extra gevoelig zijn voor luchtverontreiniging (ouderen, mensen met een zwakke gezondheid en kinderen van 0-18 jaar) wordt bij het bestemmen van nieuwbouw van voorzieningen (scholen, kinderopvang en woon(zorg)voorzieningen) bij drukke binnenstedelijke wegen (>10.000 mvt/etm) een minimale afstand van 50 meter en bij autosnelwegen een minimale afstand van 300 meter aangehouden. Voor bestaande voorzieningen die renovatie, aanbouw of vervangende nieuwbouw nodig hebben, al dan niet met een bestemmingsplanwijziging, wordt in goed overleg met de vertegenwoordigers van de voorziening onderzocht of een alternatieve locatie ruimtelijk en binnen de financiële kaders mogelijk is. Ook wordt onderzocht of er reguliere maatregelen te treffen zijn om het binnenmilieu te verbeteren. Bij tijdelijke schoolgebouwen en noodlokalen wordt er ook naar gestreefd om aan het afstandscriterium te voldoen. Als dit niet mogelijk is, wordt naar een zo kort mogelijke overbruggingsperiode gestreefd. In een verdichtende stad zijn stille plekken schaars, wij beschermen daarom deze plekken. Ook staan we geen horecavoorzieningen toe in stille hofjes en rustige woonstraten om zo geluidsoverlast te beperken.

Bij bouwplannen moeten alle soorten woningen (sociale huur, midden huur, koopwoningen etc.) in het plan een vergelijkbare lucht- en geluidskwaliteit hebben. Daarnaast worden er passende maatregelen genomen om de gevolgen van klimaatverandering zoals hittestress te beperken door bijvoorbeeld groene daken en gevels te realiseren en door bij de ruimtelijke inrichting voor meer plekken voor verkoeling te zorgen. Wij hanteren hierbij voor de openbare ruimte het principe 'groen tenzij'. Daarnaast is er ook ruimte voor biodiversiteit, dit versterkt de natuurbeleving en daarmee indirect de gezondheid.

Conclusie
De gezonde leefomgeving is een belangrijk vertrekpunt voor de planvorming. In paragraaf 5.14 is ingegaan op het thema gezondheid.

Geluidnota Utrecht 2014-2018 (2014)

De Geluidnota Utrecht 2014-2018 is op 11 februari 2014 vastgesteld. Dit beleid gaat over het beperken en minimaliseren van geluidhinder bij ruimtelijke ontwikkelingen in Utrecht.

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

De belangrijkste regels uit de Geluidnota zijn:

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

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

Conclusie
In paragraaf 5.3 Geluid wordt ingegaan op de geluidssituatie in het plangebied. Aan het geluidbeleid wordt voldaan.

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

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

Conclusie
In het plangebied moet rekening worden gehouden met het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor. In paragraaf 5.6 Externe veiligheid is ingegaan op de situatie in het plangebied.

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

Conclusie
In paragraaf 5.7 Luchtkwaliteit is ingegaan op de situatie in het plangebied.

Utrecht: energiek middelpuntvan het land, Energieplan Utrecht en duiding van het college bij het Energieplan (2016) en de Utrechtse Energieagenda's 2016 - 2019
De gemeenteraad heeft op 14 januari 2016 het Energieplan besproken en het document Duiding van het College bij het Energieplan vastgesteld. Deze documenten geven samen richting aan het energiebeleid in Utrecht voor de komende jaren. Het Energieplan is door 165 Utrechters opgesteld en hierbij stond de volgende vraag centraal: realiseer een klimaatneutraal Utrecht. Aan de hand van de onderwerpen wonen, werken, vervoer en centrale energievoorziening in Utrecht zijn, om dit te bereiken, te nemen maatregelen geformuleerd. Bewustwording via het verbeteren van informatievoorziening is hierbij belangrijk en de gemeente heeft een grote en pro-actieve rol bij de overgang naar duurzame energie.

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

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

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

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

Conclusie
De ontwikkelaar spant zich in om alle nieuwbouw (woningen) te laten voldoen aan nul-op-de-meter (NOM). Als dit voor hoge gebouwen niet haalbaar is, wordt geprobeerd om op een andere plek binnen het plangebied of eventueel buiten het plangebied voldoende energie op te wekken, om zo een klimaatneutraal gebied te realiseren. De strategie moet passen binnen het Energieplan (2016).

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

Naar verwachting wordt in 2019 een nieuwe regierol voor de gemeente op het gebied van energietransitie vastgelegd (Klimaatakkoord). Dit betekent dat gemeenten in 2021 een transitievisie Warmte en een Regionale Energiestrategie moeten opstellen. Beide documenten zullen worden verankerd in de Omgevingsvisie.

Conclusie
Het verwarmen van woningen en gebouwen (nieuwbouw) met aardgas is niet meer toegestaan. De ontwikkelaar spant zich in om alle nieuwbouw (woningen) te laten voldoen aan nul-op-de-meter (NOM). De strategie moet passen binnen de Visie op de warmtevoorziening (2017).

2.3.2.2.7 Bodem, ondergrond en water

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

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

Conclusie
In paragraaf 5.8 Bodem is ingegaan op de situatie in het plangebied.

2.3.2.2.8 Sport recreatie en toerisme

A room with a view, Beleidsnota hotels Utrecht 2010-2020 (2010) en bijstelling hotels (2019)
Het hotelbeleid is weergegeven in de nota A room with a view, Beleidsnota hotels Utrecht

2010-2020 (2010). De komende 10 jaar wordt een gemiddelde groei van de toeristische sector van 3%-5% per jaar voorzien. Gezien de groei van de stad, de ambities op toeristisch en cultureel vlak en het huidige tekort aan kamers op piekmomenten, gaat Utrecht uit van 5% groei. Dat betekent dat er tot 2020 marktruimte is om 1000 kamers toe te voegen aan het huidige bestand van 1400 kamers. Die groei wil de gemeente faciliteren.

Op 19 december 2019 is de beleidsnota hotels Utrecht 2010-2010 door de gemeenteraad bijgesteld vastgesteld. In de periode 2019-2021 worden naar verwachting 1.500-1.800 nieuwe hotelkamers gerealiseerd bovenop het bestaande aantal van ongeveer 2.000 hotelkamers. Voor Utrecht betekent dit een inhaalslag in kwantiteit en kwaliteit van hotelconcepten. Vanwege deze relatief grote toevoeging in een korte tijd is het nodig om tijdelijk een pas op de plaats te maken en eerst het effect van deze toename af te wachten voordat er eventueel meer nieuwe hotels toegevoegd worden. Dit betekent dat er tot 1 januari 2023 in principe geen nieuwe hotels worden toegestaan met bestemmingsplanwijzigingen. Voor aanvullende bijzondere concepthotels met maximaal 50 kamers of bijzondere doelgroephotels kan onder voorwaarden (over locatie, kwaliteit initiatiefnemers, segmentatie en duurzaamheid) een uitzondering worden gemaakt. Uitbreidingen van bestaande hotels met een kwaliteitsdoel blijven ook beperkt mogelijk.

Conclusie
Het bestemmingsplan maakt een hotelfunctie niet rechtstreeks juridisch-planologisch mogelijk, wel kan het college (via een delegatiebesluit van de raad aan het college) de bestemming van twee van de (in het delegatiebesluit aangewezen) gebouwen met cultuurhistorische waarde in het plangebied wijzigen om hotels mogelijk te maken. Van deze bevoegdheid kan gebruik worden gemaakt op basis van een concreet initiatief.

Beleid tijdelijk verblijf (short stay)
Op 19 december 2019 is het beleid tijdelijk verblijf (short stay) door de gemeenteraad vastgesteld. Het aantal short stay-accomodaties in Utrecht is de laatste jaren gegroeid. Een toenemende mobiliteit van werknemers en internationale studenten zorgt voor een stijgende vraag naar deze accommodaties. De huisvesting van tijdelijke (internationale) werknemers of studenten mag echter niet ten koste gaan van de leefbaarheid en van de beschikbaarheid van voldoende permanente woonruimte voor verschillende doelgroepen in de stad. Om deze belangen op een goede manier te kunnen wegen zijn uitgangspunten opgesteld. Onder tijdelijk verblijf of short stay wordt verstaan: het bedrijfsmatig (met het oogmerk om winst te behalen) verstrekken van logies met een minimumperiode van twee weken tot 6 maanden met uitloop tot maximaal 12 maanden. Dit gebruik valt onder de bestemming hotel met aanduiding logies voor tijdelijk verblijf. Dit gebruik is niet toegestaan onder een woonbestemming. De regels voor het verlenen van vergunningen voor tijdelijk verblijf zijn vastgelegd in de Beleidsregels tijdelijk verblijf (short stay).

Conclusie
Het bestemmingsplan maakt short stay niet direct juridisch-planologisch mogelijk.

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

Conclusie
Het beleidskader geeft ruimte voor het realiseren van horeca op bijzondere plekken in de wijk. In het plangebied wordt horeca mogelijk gemaakt in de bijzondere gebouwen met een cultuurhistorische waarde. Horeca levert in het gebied een bijdrage aan het gewenste gemengde karakter van het gebied en past hiermee in het gemeentelijk beleidskader. De op het nieuwe Ontwikkelingskader Horeca 2018 aangepaste Lijst van horeca-activiteiten is een bijlage van de regels van dit bestemmingsplan.

2.3.2.3 Gebiedsbeleid

2.3.3 Gebiedsgericht beleid

In gebiedsbeleid maakt de gemeente de koers en het thematische beleid passend binnen een specifiek gebied. Voor het plangebied is het gebiedsbeleid Ontwikkelvisie & Ontwikkelkader 2e Daalsedijk opgesteld.

Ontwikkelvisie & Ontwikkelkader 2e Daalsedijk
Op 2 april 2015 heeft de gemeenteraad het document Ontwikkelvisie & Ontwikkelkader 2e Daalsedijk vastgesteld. Dit document bestaat uit een 'Ontwikkelvisie', waarin de visie voor het plangebied in hoofdlijnen uiteen wordt gezet. Voor de verwachte eerste fase van de planontwikkeling is een deeluitwerking ('Ontwikkelkader') opgesteld, waarin het kader voor concrete planvorming is opgenomen.

Bij de vaststelling van de ontwikkelvisie in 2015 heeft de gemeenteraad een aantal moties aangenomen. Deze moties handelen over duurzaamheidsopgaven, parkeernormen en autovrij wonen, fietsroutes, groen en aandacht voor bouwverkeer. In het plan zijn de moties verwerkt (zie hieronder).

De Ontwikkelvisie uit 2015 is voor de deelgebieden 2 tot en met 4 nader uitgewerkt in Ontwikkelkader Wisselspoor deelgebied 2-4 (zie bijlage 5). Deze uitwerking vormt het kader voor nu voorliggend bestemmingsplan en de ontwikkeling van de deelgebieden. Paragraaf 4.1 Projectbeschrijving gaat nader in op de inhoud van de Ontwikkelvisie en het Ontwikkelkader. De genoemde moties zijn in het Ontwikkelkader meegenomen en verwerkt; zie hiervoor het onderstaande overzicht.

Nummer motie	**Inhoud motie**	**Wijze van verwerken**
2015/M20	Het mogelijk maken om te experimenteren met autovrij wonen. Hiervoor een locatie binnen het te ontwikkelen gebied aan te wijzen waar woningbouw kan plaatsvinden zonder parkeerplaatsen voor bewoners en waarbij de toekomstige bewoners bewust instemmen met het feit dat zij geen aanspraak op een parkeervergunning kunnen maken.	Een deel van het zuid-oostelijk deel van deelgebied 4 is aangewezen als autovrij gebied waar geen parkeerplaatsen voor bewoners gerealiseerd mogen worden. In deze hoek zullen met name kleinere woningen voor studenten en starters komen.

2015/M21	Binnen bestaande kaders gebruik maken van de mogelijkheden die er zijn om samen met betrokken partijen: meer groene plekken in de straten op te nemen (waaronder wadi's en groene bermen); zo veel mogelijk gebruik te maken van groene daken, groene gevels en verticale tuinen.	Deelgebied 1 bestemmingsplan Samen met de werkgroep Lineair Park, in co-creatie, ligt er nu een ontwerp voor het Lineair Park en het 'pocket park' aan de 2e Daalsedijk. Daarbij is gebleken dat omwonenden behoud en versterkingen van het groene karakter heel belangrijk vinden. In het ontwerp van het 'pocket park' wordt tevens uitgegaan van het behouden van bestaande beeldbepalende bomen. Bij de verdere ontwikkeling van het gehele plangebied blijft het inpassen van (extra) groen een belangrijk aandachtspunt. Daarnaast zijn bij verschillende woningtypen voorzieningen voor groene gevels meegenomen in de vorm van plantenbakken en klimdraden. Overige deelgebieden Ten aanzien van de overige deelgebieden wordt de werkwijze van deelgebied 1 voortgezet waarbij in co-creatie invulling gegeven gaat worden aan de inrichting van het Spoorplantsoen. Daarnaast zijn er in het beeldkwaliteitsplan aanbevelingen ten aanzien van groene gevels en groene daken opgenomen. De platte daken moeten het regenwater zo lang mogelijk bufferen om het daarna vertraagd af te voeren naar de openbare ruimte. Voor platte daken zijn drie, eventueel te combineren, mogelijkheden: energiedaken, groene daken of dakterrassen. De NOM-ambitie en de hiervoor noodzakelijke hoeveelheid dakoppervlak voor PV panelen (energiedaken) zal hier leidend in zijn.

2015/M22	Voor de uitwerking van de Ontwikkelvisie Tweede Daalsedijk te streven naar een BREEAM gebiedsontwikkeling score voor de ontwerpfase en de realisatiefase van minimaal excellent, bij voorkeur outstanding (uitstekend).	Synchroon heeft voor Wisselspoor deelgebied 1 een BREEAM pre-assessment uit laten voeren. De resultaten hebben geleid tot een maatregelenmatrix, aan de hand waarvan Synchroon het besluit heeft genomen om te willen voldoen aan het predicaat BREEAM Excellent (in de nieuwe terminologie 4 sterren) voor de ontwerpfase (de maatregelen zijn middels vergunningen en overeenkomsten geborgd voor de realisatiefase). De Certificering geschiedt op basis van BREEM-NL Gebied 2012. Concrete duurzaamheidsmaatregelen die daarvoor nodig zijn terug te vinden in paragraaf 5.2 van het (ontwerp)bestemmingsplan. In de uitwerking van de plannen wordt uitgegaan van o.a. energieneutraal met EPC=0, all electric (zonnepanelen, warmtepompen en bodemenergiesystemen), geen aardgasaansluitingen, GPR 8,0 en de maatregelen voor een 'Rainproof' Wisselspoor. Overige deelgebieden Indien we de BREEAM-gebied certificering voor deelgebied 2 t/m 4 willen continueren, hebben we te maken met een certificering conform BREEAM-NL Gebied 2018 met eveneens het streven voor de gebiedsontwikkeling een minimale score 'Excellent' en bij voorkeur 'Outstanding' te behalen. In de certificering voor BREEAM-NL Gebied 2012 wordt nog onderscheid gemaakt tussen de certificering van de Ontwerp- en Realisatiefase. In de nieuwe beoordelingsrichtlijn (BREEAM-NL Gebied 2018) is dit onderscheid komen te vervallen. Ander belangrijk verschil is dat het certificaat conform BREEAM-NL Gebied 2012 per fase 5 jaar geldig is en dit voor de nieuwe BRL 7 jaar bedraagt. Elk certificaat heeft dus een beperkte geldigheidsduur en verkrijgt het gebied een tijdelijke kwalificatie en zal – als dat wenselijk is – telkens opnieuw gecertificeerd moeten worden. Wij stellen voor de certificering aan te vragen nadat het totale gebied is ingericht en het project is gerealiseerd en afgerond. Tijdens de planontwikkeling stelt Synchroon een BREEAM-maatregelenmatrix op, welke gedurende de (gefaseerde) uitwerking van de gebiedsontwikkeling wordt gemonitord. We stellen voor om deze maatregelenmatrix telkens bij het voorleggen van het VO-inrichtingsplan aan de BIng-commissie en bij het indienen van de omgevingsvergunning van een deelplan

		te actualiseren en samen met de gemeentelijke experts te toetsen aan de uitgangspunten.
2015/M25	Te bewerkstelligen dat er bij de omwonenden van het plangebied een nulmeting wordt gedaan, om eventuele verzakking of andere schade door de bouw in de Spoorzone goed in beeld te hebben. Te bewerkstelligen dat er een eenduidige schade- en aansprakelijkheidsprocedure wordt ingericht, waar bewoners op kunnen terugvallen bij optredende problemen als gevolg van de bouw- of bouwverkeer. Te bewerkstelligen dat er bij de bouw gewerkt wordt met de boormethode in plaats van heien en andere innovatieve bouwmethodes om overlast te beperken.	Een nulmeting is onderdeel van de verzekeringsvoorwaarden van de aannemer en wordt uitgevoerd bij de woningen die grenzen aan het betreffende deelgebied dat in uitvoering is. De in aanmerking komende woningen (gebouwen) worden in- en uitwendig opgenomen door een hiervoor gecertificeerd (BRL5024) bureau en de opnames worden gedeponeerd bij een notaris. Om trillingen als gevolg van bouwverkeer te beperken worden de bouwwegen geasfalteerd en geldt een snelheidsbeperking. Alle funderingspalen worden geboord aangebracht.
2015/M26	De realisatie van de onderdoorgangen (van en naar Cartesiusdriehoek en vanuit het zuiden van het ontwikkelgebied onder de spoorlijn Utrecht-Amersfoort) is randvoorwaardelijk voor een succesvolle ontsluiting van het te ontwikkelen gebied. Onderzoeken of het bouwverkeer via een tunnel tussen de Cartesiusdriehoek en het ontwikkelgebied kan worden afgewikkeld tijdens de bouwperiode en de raad hierover informeren.	In het verlengde van de Locomotiefstraat komt een fietstunnel die Wisselspoor en de Cartesiusdriehoek met elkaar verbindt. Bewoners van het Wisselspoor kunnen zo eenvoudig gebruik maken van de voorzieningen in de Cartesiusdriehoek (en omgekeerd) en via het tunneltje heeft de Cartesiusdriehoek een goede directe fietsverbinding richting het centrum. In 2020-2021 wordt de spooronderdoorgang tussen Wisselspoor en Cartesiusdriehoek gebouwd en ingepast onder het spoor. Het bouwverkeer wordt niet via deze tunnel naar de Cartesiusdriehoek afgewikkeld; de onderdoorgang heeft niet genoeg hoogte voor bouwverkeer. Om de overlast van het bouwverkeer zoveel mogelijk en meer evenredig over de buurt te spreiden zal de bouwroute onderlangs het spoor lopen. Tot aan het einde van de bouwactiviteiten zal deze bouwroute voor het zware en onveilige bouwverkeer van > 3.500 kg worden gebruikt. Het overige voor de bouwwerkzaamheden noodzakelijke transport < 3.500 kg (werknemers, busjes, etc.) zal via de 2e Daalsedijk lopen om een gelijkmatige verdeling van de overlast van het bouwverkeer te bewerkstelligen. Daarnaast wordt onderzocht of het bouwverkeer nog verder verminderd kan worden door maatregelen zoals het toepassen van bouwhubs en regels omtrent het aan en afvoeren van materiaal.
2015/M27	Maximaal de minimale parkeernorm van het kader Stallen en Parkeren te hanteren voor het ontwikkelgebied.	In deelgebied 2-4 wordt maximaal de minimale parkeernorm gehanteerd. Voor een deel van het zuid-oostelijke deel (deelgebied 4) geldt dat hier voor bewoners geen parkeerplaatsen mogen worden gerealiseerd (voor de woningen van deze bewoners geldt een parkeernorm van 0).

2015/M28	In de verdere planuitwerking op zoek gaan naar een alternatieve ontsluitingsmogelijkheid voor autoverkeer in plaats van de geplande tweerichtingsontsluiting op de Seringstraat. Aan de raad terug te koppelen welke afspraken er zijn gemaakt met betrekking tot het vorige beslispunt.	De auto ontsluiting op de Seringstraat is vervallen. Dit is al verankerd in het bestemmingsplan voor deelgebied 1. De Amsterdamsestraatweg is de belangrijkste toegangsweg naar het gebied. Het Wisselspoor is met de auto alleen te bereiken via de 2e Daalsedijk en de smalle eenrichtingsstraten in de Daalsebuurt. Om het rustige karakter van de woonstraten in de Daalsebuurt te behouden, is een autoluw karakter randvoorwaarde voor de toekomstige ontwikkelingen van het Wisselspoor. Zo mag de totale verkeersdruk in de plansituatie (Bloemenbuurt en ontwikkeling 2e Daalsedijk deelgebied 1 t/m 4) maximaal 5.800 motorvoertuigen per etmaal bedragen. Twee lussen/toegangswegen zullen het grootste deel van het autoverkeer naar en in het plangebied dirigeren en ontsluiten elk een deel van het nieuwe programma, dusdanig dat een goede spreiding van het verkeer over de bestaande woonstraten gewaarborgd wordt. Een deel van het nieuwe programma in de zuidelijke punt wordt voor een specifieke doelgroep (bijvoorbeeld studenten, starters, ouderen) en volledig autovrij. Tussen de lussen komen verkeerskundige autoknips, en er komen knips op de 2e Daalsedijk. Eén tussen de Knopstraat en Papaverstraat en een autoknip tussen de Goudsbloemstraat en Jasmijnstraat. Op deze plekken worden veilige oversteken voor voetgangers gemaakt. Door het knippen van de 2e Daalsedijk is er voor auto's geen mogelijkheid meer om de 2e Daalsedijk op en af te rijden, dit komt de oversteekbaarheid ten goede. De knips worden gemaakt door paaltjes in de weg. Beide paaltjes zullen geplaatst worden bij de ontwikkeling van deelgebied 2-4.
2015/30	NS dient ruim voor de start van de uitvoering van de bouwwerkzaamheden, in overleg met bewoners en andere belanghebbenden, met een plan van aanpak te komen waarbij het (zware)bouwverkeer in goede banen wordt geleid en daarmee de verkeersveiligheid tijdens de bouwwerkzaamheden voor de voetgangers, fietsers en andere weggebruikers gewaarborgd wordt.	Synchroon heeft onderzoek gedaan naar de bouwlogistiek en daarin ook de mogelijkheden bekeken om de onderdoorgang naar de Cartesiusdriehoek te gebruiken zoals voorgesteld in motie 26. Dat is voor wat betreft Wisselspoor deelgebied 1 niet mogelijk. Het is in volgordelijkheid niet haalbaar om voor de geplande start van de realisatie van deelgebied 1vanaf 2019 een adequate onderdoorgang tussen 2e Daalsedijk en Cartesiusdriehoek te realiseren. Synchroon heeft voor deelgebied 1 een voorstel voorgelegd waarin het bouwverkeer – en daarmee de overlast – zo veel mogelijk over de beschikbare routes en meer evenredig door en langs de Bloemenbuurt wordt verspreid. Overige fasen Zie de wijze van verwerking van motie 2015/26.

Beeldkwaliteit
Tegelijkertijd met het Ontwikkelkader voor deelgebied 2 tot en met 4 is een Beeldkwaliteitsplan opgesteld (zie bijlage 6). Dit Beeldkwaliteitsplan vormt een bijlage van het Ontwikkelkader voor deelgebied 2 tot en met 4. In dit beeldkwaliteitsplan voor deelgebied 2-4 wordt aangesloten op de sfeer en identiteit zoals die is vastgelegd in het beeldkwaliteitsplan Wisselspoor voor deelgebied 1. De stedenbouwkundige, landschappelijke en architectonische randvoorwaarden worden zoveel mogelijk doorgezet in deelgebied 2-4, zodat een samenhangende buurt ontstaat met een eenduidige sfeer en identiteit. De cultuurhistorische bebouwing die als waardevol is aangemerkt wordt behouden en ingepast.

Tevens worden karakteristieke inrichtingselementen behouden en hergebruikt en blijven bomen uit de oorspronkelijke inrichting zoveel mogelijk behouden.

Conform de standaard eisen vanuit de gemeente Utrecht wordt er in principe uitgegaan van het Handboek Openbare Ruimte (HOR) en het Handboek Straatmeubilair. Aanvullend op dit document is het gewenst om het cultuurhistorische en stoere karakter van Wisselspoor te waarborgen en te ondersteunen, waardoor op bepaalde plekken een afwijkende inrichting de voorkeur kan hebben. De ontwerpkeuzes en materialisering van deelgebied 1 worden doorgezet.

2.4 Conclusie
Voor het plangebied kan de conclusie worden getrokken dat de ontwikkeling past binnen de beschreven beleidskaders en dat uitvoering wordt gegeven aan de eerdere moties.

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft inzicht in de huidige situatie in het plangebied en analyseert het gebied in ruimtelijk en functioneel opzicht. Voor zover de verschillende onderdelen van dit hoofdstuk daartoe aanleiding geven, wordt aan het einde van de verschillende paragrafen een aantal conclusies en uitgangspunten voor het bestemmingsplan geformuleerd.

3.2 Beschrijving van het plangebied

3.2.1 Historische ontwikkeling

De 2e Daalsedijk was in de 11e en 12e eeuw een gedeelte van de wegverbinding van Utrecht naar Amsterdam. Lange tijd was deze weg zelfs de enige verbinding, maar in 1812 kwam daar verandering in, toen in opdracht van Napoleon de Amsterdamsestraatweg (Route Imperiale no. 2) werd aangelegd. Hiermee werd het belang van de 2e Daalsedijk minder. In 1843 ontstond vanwege de aanleg van de tweede Spoorverbinding van Nederland van Utrecht naar Amsterdam behoefte aan werkruimte voor onderhoud en bevoorrading langs het spoor.

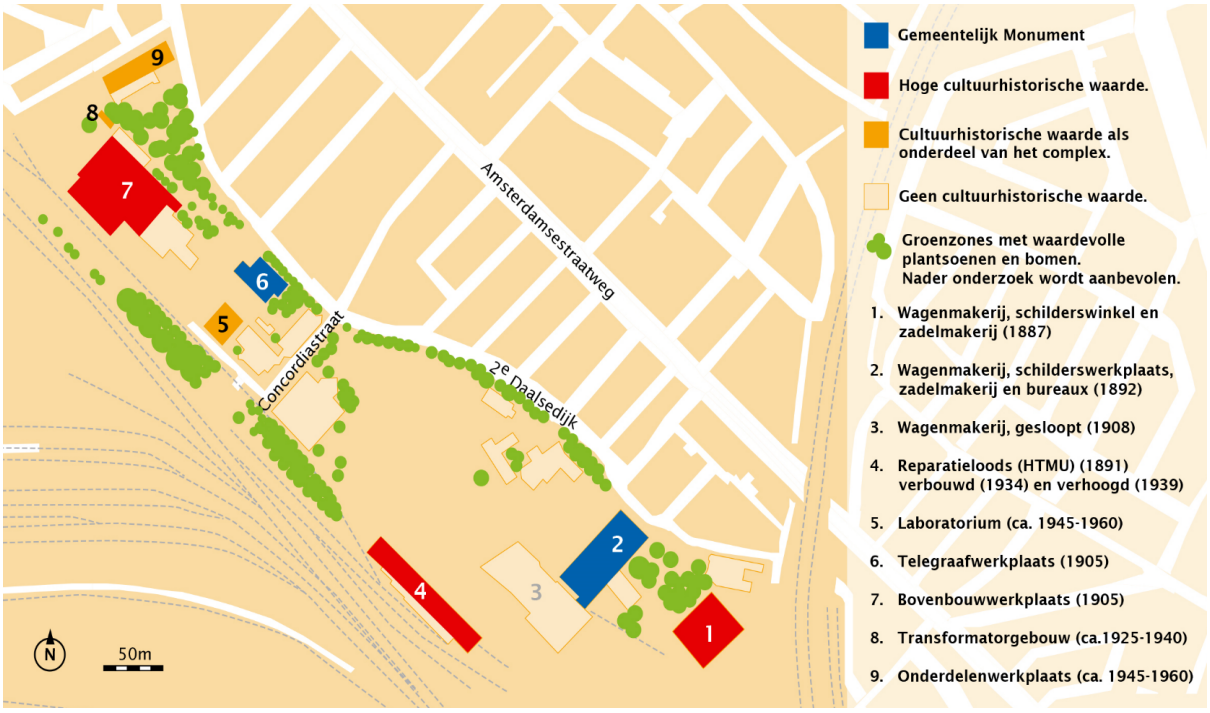
Die behoefte nam verder toe met de aanleg van de spoorverbinding van Utrecht naar Zwolle in 1863. Vanaf omstreeks 1860 bouwden diverse spoorwegmaatschappijen het gebied tussen de 2e Daalsedijk en beide spoorverbindingen van zuid naar noord om tot een industrieel terrein met werkplaatsen, loodsen, rails, schoorstenen en ketelhuizen. De Koninklijke Nederlandsche Fabriek voor Werktuigen en Spoormaterieel, in de volksmond bekend als Werkspoor, werd opgericht in 1828 en was met 5000 werknemers de grootste werkgever van Utrecht. Gaandeweg werd dit gebied daardoor één van de centrale werkplaatsen in Nederland. Het bedrijf stond internationaal bekend om haar treinen van onverwoestbare kwaliteit en het betrokken personeel, met als specialiteit het maken van rijtuigen en bagagewagens.

Eind vorige eeuw nam het belang van het gebied als Centrale Werkplaats af en kwamen gebouwen leeg te staan. Sommige gebouwen werden gesloopt, andere gebouwen verhuurd als kantoor of bedrijf. Andere (historische) gebouwen waren in afwachting van een nieuwe bestemming. De waardevolle gebouwen op deze locatie zijn door de gemeente Utrecht zorgvuldig beschreven in het document 'Werken aan het spoor: Cultuurhistorische waardestelling van de spoorweggebouwen in de Cartesiusdriehoek en aan de 2e Daalsedijk' uit september 2008 (hierna: cultuurhistorisch rapport).

Aan de andere zijde van de 2e Daalsedijk is in de periode 1880-1920 een woongebied met voornamelijk seriële arbeiderswoningen ontstaan, waarin werknemers van de Centrale Werkplaats woonden. Ook deze bebouwing is van zuid naar noord tot stand gekomen. Langs de Amsterdamsestraatweg zijn winkels en horecagelegenheden gevestigd. Op sommige plekken in de buurt is vervangende nieuwbouw gerealiseerd.

3.2.2 Monumenten, beeldbepalende elementen en cultuurhistorie

In het hierboven genoemde cultuurhistorisch rapport van de gemeente Utrecht wordt de cultuurhistorische waarde van het bedrijventerrein aan de 2e Daalsedijk beschreven.



overzicht gebouwen met cultuurhistorische waarde

Als stad waar het grootste spoorwegknooppunt van Nederland ligt, kent Utrecht een grote verscheidenheid aan erfgoed dat te maken heeft met de spoorwegen. Verspreid over de stad liggen stations, spoorbruggen, spoorwachtershuizen en drie monumentale hoofdgebouwen. De invloed van de spoorwegen is ook terug te zien in de woningbouw, want voor het personeel, zowel arbeiders als de werknemers op kantoor, werden vanaf het einde van de negentiende eeuw woningen gebouwd. Ook de Cartesiusdriehoek en de 2e Daalsedijk horen bij dit erfgoed. Op het bedrijventerrein liggen delen van spoorlijnen en groengebieden, die als waardevol worden aangemerkt.

In het plangebied is een aantal gebouwen met cultuurhistorische waarde gesitueerd. Twee van deze gebouwen zijn aangewezen als gemeentelijk monument. De bouwwerken vormen vanwege de geschiedenis een essentieel onderdeel van het spoorwegerfgoed in de stad. Onder de resterende gebouwen aan de 2e Daalsedijk bevinden zich bovendien enkele karakteristieke werkplaatsgebouwen uit het einde van de negentiende en het begin van de twintigste eeuw. Met hun sheddaken, poorten en originele draagconstructies hebben ze een industriële uitstraling die kenmerkend is voor de spoorwegenbedrijvigheid uit die periode, waarvan inmiddels al veel verdwenen is.





impressie plangebied met waardevolle bebouwing

Het ten noorden van het plangebied gelegen gebouw functioneerde voorheen als Bovenbouwwerkplaats. Hier werd het gedeelte van de sporen gefabriceerd dat boven de bielzen ligt: de wissels en op maat gemaakte spoorstaven. De Bovenbouwwerkplaats is aangemerkt als een gebouw met hoge cultuurhistorische waarde en is van belang als karakteristiek voorbeeld van een spoorwegwerkplaats en als onderdeel van het spoorwegerfgoed in de gemeente Utrecht. Tevens heeft het oorspronkelijke gebouw architectuurhistorische waarde vanwege de karakteristieke en zorgvuldige vormgeving. Het heeft stedenbouwkundige waarde door de beeldbepalende ligging tussen het spoor en de 2e Daalsedijk. De nog aanwezige rails hebben eveneens cultuurhistorische waarde behorende bij de functie van de spoorwegwerkplaats.

3.2.3 Structuurbepalende elementen

Het plangebied van de 2e Daalsedijk ligt op steenworp afstand van Utrecht Centraal Station en de oude binnenstad en vormt daarmee een bijzondere binnenstedelijke locatie. Het plangebied ligt ten zuiden van de Daalsebuurt en wordt ingesloten tussen de 2e Daalsedijk en de treinsporen richting Amsterdam en Amersfoort. Op dit moment zijn in de meeste voormalige werkgebouwen andersoortige bedrijven gehuisvest dan de spoorgerelateerde bedrijven die er voorheen waren gehuisvest. Een deel van het terrein wordt momenteel niet gebruikt. De plek is geïsoleerd van haar omgeving: rondom het plangebied staat een hekwerk, slechts op een aantal plekken is een afgesloten toegang. Het terrein is daardoor niet publiek toegankelijk. Het bedrijventerrein wordt gekarakteriseerd door de historische industriële bebouwing en (in mindere mate door) een aantal recentere bedrijfs- en kantoorpanden. Er staan geen woningen. De grote korrel van de kantoorgebouwen en werkloodsen vormt een sterk contrast met de kleine korrel van de arbeiderswoningen in de Daalsebuurt. Dit contrast kenmerkt het bedrijventerrein de 2e Daalsedijk (korrelgrootte= de schaal van parcellering van gebouwen).

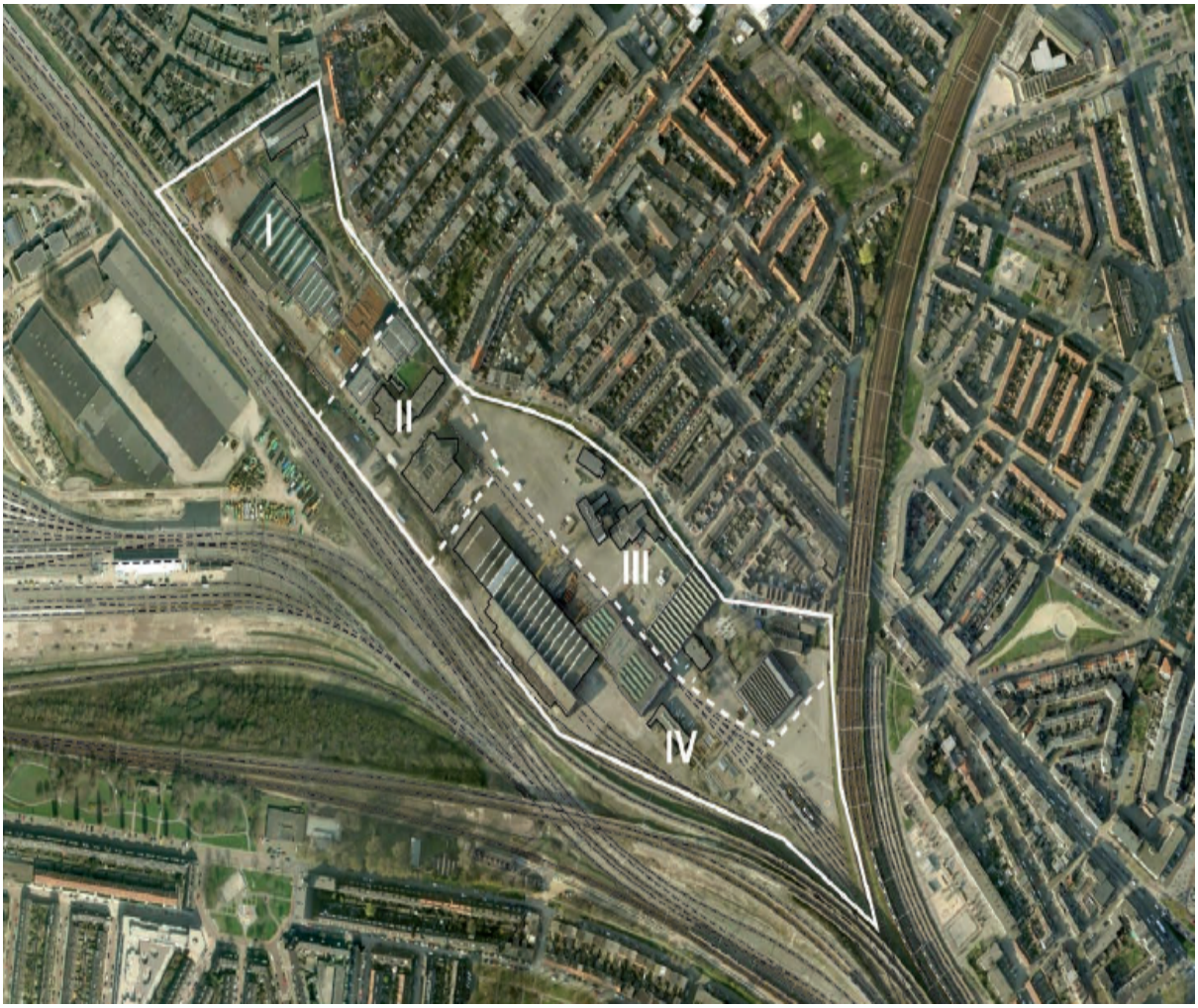
De 2e Daalsedijk is onderdeel van de Daalsebuurt. De Daalsebuurt maakt deel uit van de Bloemenbuurt. De Daalsebuurt ligt ten zuiden van de buurt Ondiep. De Daalsebuurt is een stenige buurt die bestaat uit smalle woonstraten met arbeiderswoningen. De bouwblokken hebben een ondiepe maat en de bebouwing bestaat vooral uit 2-laagse en 3-laagse woningen.

Van de open terreinen zijn delen verhuurd. Deze terreinen worden door verschillende bedrijven

onder meer gebruikt voor de opslag van materialen. Dat zorgt ervoor dat er nu weinig samenhang is in het gebied en dat de buitenruimte een versnipperd en rommelig karakter heeft. Enkele gebouwen zijn door de creatieve sector wel al ontdekt voor tijdelijke evenementen en culturele activiteiten. Deze trend is waardevol voor de ontwikkeling van het plangebied vanwege de kenbaarheid en biedt kansen voor verdere transformatie van het gebied. De cultuurhistorische gebouwen zijn aantrekkelijk als motor voor versterking van de identiteit om toekomstige ontwikkelingen op gang te brengen. Recent is een gebouw in deelgebied 3 geheel gerenoveerd en in gebruik genomen (Stichting Uco).



overzijde plangebied aan de 2e Daalsedijk



ligging deelgebieden langs spoor en woongebied



vogelvlucht bestaande situatie plangebied

De bedrijfsgebouwen uit de jaren '80 hebben over het algemeen weinig tot geen beeldbepalende kwaliteiten. De aanwezige rudimenten van spoorlijnen, de bestrating van stelconplaten, oude bielzen en de ruige beplanting versterken het industriële en ruige karakter van de locatie. De stad is vanuit de 2e Daalsedijk "voelbaar" door zicht op bijzondere gebouwen als de Dom, de watertoren en het Utrecht Centraal Station.

Door de geïsoleerde ligging en het afgesloten karakter van het plangebied heeft het gebied op dit moment nauwelijks betekenis voor de stad. Alleen vanuit de trein zijn de beeldbepalende gebouwen in het gebied goed zichtbaar. De industriële gebouwen en de bijzondere elementen in de buitenruimte nodigen uit om het plangebied te ontwikkelen tot een openbare plek met een bijzondere betekenis voor de stad: een binnenstedelijk woonwerkmilieu dat zowel door het maken van nieuwe openbare ruimte als door toevoeging van bijzondere functies en programma's, waarde toevoegt aan de stad.

Groenstructuur miniem
De stenige Daalsebuurt heeft weinig tot geen groenvoorzieningen. Langs de 2e Daalsedijk ligt een langgerekte groenstrook met daarin een aantal bredere groene plekken met speelvoorzieningen. Aan de kant van het bedrijventerrein vormt het groen een smalle continue zone tussen de Daalsebuurt en het plangebied. Het groen heeft de vorm van een langgerekt plantsoen met gemaaid gras, een aantal grote bomen en goed onderhouden hagen. In de omliggende bestaande buurten bestaat er echter een groot gebrek aan groene kwaliteit.

Het aanwezige groen langs de spoorlijnen heeft een bijzonder ruig karakter met rails, bielzen en stelconplaten. Deze elementen zijn kenmerkend voor de buitenruimte in het plangebied. Bij ontwikkeling van het plangebied ontstaan kansen om het groen op deze locatie een meer openbaar karakter te geven voor de huidige bewoners van de Daalsebuurt.

Infrastructuur
De Daalsebuurt is te kenmerken als een buurt in de Utrechtse binnenstadschil met smalle straatjes met compacte, vooroorlogse rijtjeswoningen. De Amsterdamsestraatweg is een belangrijke ontsluitingsweg voor de buurt en het plangebied. De woonstraten in de Daalsebuurt zijn vrijwel allemaal eenrichtingsverkeer en sluiten aan op de Amsterdamsestraatweg. Via de woonstraten worden de bedrijven op bedrijventerrein 2e Daalsedijk ontsloten van de Amsterdamsestraatweg.

De verbindingen richting het centrum zijn voor fietsers en automobilisten beperkt tot een

onderdoorgang van het spoor aan de Amsterdamsestraatweg. Op de Amsterdamsestraatweg rijden meerdere bussen richting het centrum, Utrecht CS en station Zuilen. Ten noorden van het plangebied ligt station Zuilen op slechts vijf minuten loopafstand. Utrecht CS en de binnenstad liggen op 10 minuten fietsafstand.

Doordat het bedrijventerrein 2e Daalsedijk volledig privaat is, lopen er nu geen doorgaande wandel- of fietsroutes door het gebied. Bij de ontwikkeling van het plangebied kunnen nieuwe wandel- en fietsverbindingen richting het centrum en de twee nabijgelegen treinstations kansen bieden om het autogebruik in en rond het plangebied verder te beperken.

3.3 Beschrijving van de bestaande functies in het plangebied

De gronden van het plangebied zijn in het bestemmingsplan 'Ondiep' geschikt voor de bestemming 'bedrijfsdoeleinden', waarbij voor het plandeel dat grenst aan de 2e Daalsedijk en Chrysantstraat bedrijven uit categorie 1 en 2 zijn toegestaan en voor het overige deel bedrijven in de categorie 1 tot en met 3 zijn toegestaan. Daarnaast is aan de bedrijfsactiviteiten ondergeschikte kantoorruimte toegestaan, waarbij zelfstandige kantoren niet zijn toegestaan. Binnen de bestemming 'bedrijfsdoeleinden' zijn tevens daarbij behorende voorzieningen, zoals nutsvoorzieningen, groenvoorzieningen, ontsluitingswegen, parkeervoorzieningen, waterbeheer en waterberging en sierwater toegestaan.

Op het terrein aan de 2e Daalsedijk zijn gebouwen zonder concrete toekomstwaarde gesloopt, waardoor er nu grote lege kavels liggen. Gebouwen met een reële gebruikswaarde zijn verhuurd of op tijdelijke basis in gebruik genomen, bijvoorbeeld als oefenruimte voor een culturele instelling, creatieve bedrijvigheid en dienstverlening, lesterrein voor een autorijschool, een sportschool, een gerechtsdeurwaarder en een kappersopleidingsinstituut. Gebouwen met een cultuurhistorische waarde zijn behouden, in afwachting van een nieuwe bestemming.

3.4 Conclusie

Het plangebied is gelegen aan de 2e Daalsedijk en is onderdeel van de Daalsebuurt. De Daalsebuurt bestaat in hoofdzaak uit woningen. Het plangebied bestaat in tegenstelling tot haar omgeving volledig uit bedrijvigheid en is in de laatste decennia in onbruik geraakt. De gebouwen en de ongebouwde ruimte worden deels verhuurd voor verschillende functies. Het bedrijventerrein Wisselspoor wordt in meerdere fasen ontwikkeld. De bestaande bebouwing met cultuurhistorische waarde wordt behouden en ontdaan van niet oorspronkelijke aan- en uitbouwen.

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

4.1 Projectbeschrijving

4.1.1 Ontwikkelkader

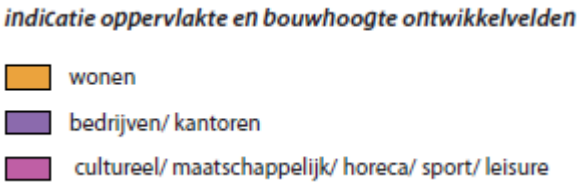
Zoals in de eerder genoemde Ontwikkelvisie (2015) aangegeven voegt de ontwikkeling van de 2e Daalsedijk een bijzonder stedelijk milieu toe aan de stad. Het plangebied zal in de komende jaren van bedrijfslocatie geleidelijk transformeren naar gemengd stedelijk gebied en voegt daarmee een gebied met een sterke eigen identiteit toe aan de stad. De bijzondere buitenruimte en monumentale gebouwen zullen zichtbaar worden voor passanten en toegankelijk voor ondernemers, bewoners en bezoekers. Het bedrijventerrein 2e Daalsedijk verandert hiermee van een onzichtbare en afgesloten plek in een levendig gebied waar wonen, werken en cultuur samenkomen en elkaar versterken. Het ruige en industriële karakter, de aanwezige cultuurhistorische bebouwing en de beeldbepalende elementen in de buitenruimte worden omarmd en dienen als uitgangspunt voor de in te zetten ontwikkeling van het gebied.

De uitgangspunten uit de Ontwikkelvisie zijn verder uitgewerkt in een Ontwikkelkader, zie bijlage 5 en een Beeldkwaliteitsplan, zie bijlage 6 waarin de stedenbouwkundige, landschappelijke- en architectonische randvoorwaarden voor de uitwerking van deelgebied 2 tot en met 4 zijn vastgelegd.

Alle waardevolle gebouwen worden behouden en krijgen een nieuwe bestemming. Het plangebied zal een ander karakter krijgen dan de bestaande Daalsebuurt, net zoals dat nu ook al het geval is. Het contrast tussen de kleine arbeiderswoningen en de grote industriële bebouwing vormt het uitgangspunt voor de ontwikkeling van de locatie. Ook de buitenruimte krijgt een 'eigen' identiteit die uitgaat van de aanwezige materialen en karakteristieken in het gebied.



Ontwikkelvisie en ontwikkelkader 2015; een mix van wonen en werken



Ontwikkelingen in de omgeving
Aan de andere zijde van het spoortracé Amsterdam - Utrecht CS wordt de Cartesiusdriehoek ontwikkeld. Dit terrein is eveneens in eigendom van NS. Het circa 16 hectare grootte bedrijventerrein wordt ontwikkeld tot een aantrekkelijke, gezonde, groene, gemengde en stedelijke woonlocatie met ongeveer 2.800 woningen. Tussen de sporen ontstaat een nieuw stuk stad, waarbij in een stedelijke context gewoond wordt rondom een groot autovrij park. De inrichting van het groen nodigt uit om te bewegen en te sporten. De auto krijgt er weinig ruimte; dit is bij uitstek een locatie om de fiets en het ov te gebruiken. Elkaar ontmoeten kan in het Cartesiuspark en in het herbestemde CAB gebouw, de industriële blikvanger van het gebied. Het Cartesiuspark wordt omsloten door stedelijke halfopen bouwblokken.
In het verlengde van de Locomotiefstraat komt een fietstunnel die Wisselspoor en de Cartesiusdriehoek met elkaar verbindt. Bewoners van het Wisselspoor kunnen zo ook eenvoudig gebruik maken van de voorzieningen in de Cartesiusdriehoek en via het tunneltje heeft de Cartesiusdriehoek een goede directe fietsverbinding richting het centrum.

4.1.2 Functies

4.1.2.1 Wonen
Utrecht groeit, en doet dit volgens het leidend principe van gezonde verstedelijking. Betaalbaar wonen voor een diversiteit aan huishoudens is daarbij een van de aandachtspunten. Passend en betaalbaar kunnen wonen zijn hierin belangrijke doelstellingen.

Utrecht richt zich de komende periode met name op het stimuleren van het vergroten van het aanbod in deze segmenten. Utrecht wil dat binnen de gemeentegrenzen in 2040 35% van de woningvoorraad behoort tot de sociale voorraad (woningen tot de liberalisatiegrens) en 25% tot de midden categorie (op het huidige prijsniveau midden huur tot €950,- en betaalbare koop). Volgens het coalitieakkoord blijft hiervoor het Actieplan Midden Huur onverminderd van kracht. De gemeente Utrecht zet met het Actieplan Midden Huur in op een redelijke prijs-kwaliteitsverhouding van de midden huurwoningen, ook om doorstroom vanuit de sociale huur te bevorderen.

Wonen in deelgebied 2-4
De ontwikkeling van deelgebied 2 tot en met 4 geeft een uniek antwoord op de nog steeds aanhoudende vraag naar woonruimte voor een brede doelgroep variërend van stedelijke gezinnen, één- en tweepersoonshuishoudens tot studenten en starters in de goedkope en middensegmenten. De locatie ligt op steenworp afstand van het centrum, is levendig en heeft een eigen karakter. De woondoelgroep voelt zich aangetrokken voor het 'vrije' milieu en associeert zichzelf graag met de kunstenaars en ondernemers die de locatie al ontdekt hebben. Door ook publieke functies als horeca en cultureel-maatschappelijke ondernemingen toe te voegen wordt de aantrekkingskracht van het gebied verder versterkt. De ontwikkeling richt zich dus op mensen, die bewust kiezen voor het nieuwe stedelijke leven. Daarbinnen is er ruimte voor iedereen.

De bedrijvige mix betekent dan ook een grote verscheidenheid aan doelgroepen: starters, studenten, gezinnen, senioren, woongroepen, huur en koop. Dit laat zich vertalen in een grote verscheidenheid aan woningtypen: stadsappartementen (ook voor gezinnen), lofts, vriendenhuis, penthouses, zorgwoningen en ook – in beperkte mate – stadswoningen. Het is voor de invulling van het plangebied belangrijk flexibel in te kunnen springen op toekomstige woonbehoeften en initiatieven.

Met het bewust inzetten op een gemengd woonmilieu geeft de 2e Daalsedijk concrete invulling aan de ambities uit het Coalitieakkoord 2018-2022. In de visie van de gemeente wordt prioriteit gegeven aan de sociale huursector, de betaalbaarheid van huren, de kwaliteit en de duurzaamheid van woningen en een vergroting van het aantal woningen in het middensegment. In Wisselspoor zal daarom conform de Ontwikkelvisie 30% als sociale woningbouw worden gerealiseerd.

Het totale in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte woonprogramma voor Wisselspoor deelgebieden 2 tot en met 4 bestaat (afhankelijk van de uiteindelijke verdeling en de grootte van de

uiteindelijke woningen) uit maximaal 1.050 huur- en koopwoningen, waarbij -conform de Ontwikkelvisie (2015)- 30% in de sociale huur wordt gerealiseerd. Aanvullend op de Ontwikkelvisie zal 15% betaalbare koop (tot NGH grens) worden gerealiseerd.

Daarnaast is het van belang om datgene te bouwen wat aansluit bij de wensen van de verschillende doelgroepen. Dit betekent dat er onder meer comfortabele appartementen voor ouderen uit de buurt, gezinswoningen en appartementen voor gescheiden ouders worden gebouwd. Voor een deel van het programma geldt dat er voor bewoners geen parkeerplaatsen mogen worden gerealiseerd.

Mogelijkerwijs kunnen de volgende woonvormen worden gerealiseerd:

• Woonvormen voor ouderen: door bijvoorbeeld de toename van ouderen groeit ook de groep dementerenden. Hiervoor moeten locaties komen waar kleinschalige opvang gerealiseerd kan worden. Daarnaast is behoefte aan 'beschutte' woonvormen waarbij ouderen zelfstandig wonen maar wel met elkaar in contact zijn.

• Woonvormen voor specifieke doelgroepen: gemengd wonen is een voorbeeld van een woonconcept als onderdeel van de sociale huur, waarbij dragende en vragende bewoners samenleven. Ze wonen ieder in een eigen kamer of studio. Ze delen een gezamenlijke ruimte, zoals een grote woonkeuken of een gezamenlijke binnentuin. Van dragende bewoners wordt verwacht dat zij een trekkersrol op zich nemen om activiteiten te organiseren en daarmee een actieve woongemeenschap te creëren. De vragende bewoners krijgen vaak hulp aan huis van het buurtteam of een ambulant begeleider van een zorginstelling.

Voorzieningen in het Wisselspoor
Het bestemmingsplan maakt in totaal een niet-woonprogramma mogelijk van 28.000 m^2 bvo; dit is globaal de omvang van de bestaande gebouwen in het plangebied. Het gaat daarbij om de functies lichte (creatieve) bedrijvigheid, dienstverlening, cultuur, horeca, detailhandel, maatschappelijke voorzieningen en sport. Met uitzondering van de (creatieve) bedrijvigheid zijn de verschillende niet woon-functies begrensd in een maximaal metrage. Wat betreft de niet-woninggerelateerde functies zal gezocht worden naar functies - zoals jonge creatieve bedrijven - die geen grote verkeer aantrekkende werking hebben. Dit om het gebied zoveel mogelijk autoluw te houden.

De niet-woonfuncties worden mogelijk gemaakt in de bestaande - te handhaven - gebouwen in het plangebied. De functies dienstverlening en detailhandel zijn in geringe mate ook toegestaan buiten de bestaande gebouwen. De industriële sfeer wordt versterkt door behoud van de cultuurhistorische gebouwen en door een bijzondere inrichting van de openbare ruimte, door bijvoorbeeld hergebruik van in het terrein aanwezige elementen (betonplaten, rails etc.).

Functie	**Maximaal metrage in m2 bvo**
(creatieve) bedrijvigheid (categorie A/B)	-
Horeca (categorie B, C en D), alleen ter plaatse van de aanduiding horeca	3.500 m^2 (maximaal 2.000 m^2 per vestiging)
Culturele voorzieningen	2.750 m^2
Maatschappelijke voorzieningen	8.300 m^2
Sport	1.000 m^2
Dienstverlening	3.550 m^2
Detailhandel	400 m^2 (maximaal 100 m^2 per vestiging)
Hotel	n.t.b.

4.1.2.2 Creatieve bedrijvigheid, dienstverlening en cultuur

De identiteit van dit gebied en het karakter van de bestaande bebouwing lenen zich uitstekend voor de huisvesting van creatieve bedrijvigheid. Er bestaat grote behoefte vanuit de Utrechtse creatieve sector aan inspirerende en betaalbare werk-, oefen-, presentatie- en ontmoetingsruimtes in de buurt van het stadscentrum, bij voorkeur in bedrijfsverzamelgebouwen. Met de groei van de stad groeit die behoefte mee, terwijl het aanbod aan ruimte met voor deze doelgroep betaalbare huurniveaus eerder af dan toe neemt. Bovendien zijn broedplaatsen vaak tijdelijk, terwijl er in de creatieve sector behoeft is aan permanente huisvesting.

In het gebied is momenteel al een groot aantal bedrijven en organisaties in de creatieve sector gevestigd, deels in de gebouwen met hoge cultuurhistorische waarde. Het betreft een mix van startups, ZZP-ers en gevestigde bureaus, werkzaam in uiteenlopende disciplines zoals podiumkunsten, beeldende kunst, reclame, architectuur, fotografie en vormgeving.

Op grond van de gewenste identiteit van het gebied en het rapport 'Een bloeiende creatieve industrie in een levendige stad' zal het bestaande aantal vierkante meters creatieve bedrijvigheid in het gebied voor de lange termijn worden behouden en verder worden uitgebouwd. Uitgangspunt is daarbij dat de huidige partijen (huurders en onderhuurders) permanent op hun locaties in het

gebied gevestigd kunnen blijven of na eventuele restauratie en/of renovatie van de bestaande panden hierin kunnen terugkeren. Zij zijn immers geworteld in de wijk en dragen al jaren bij aan de maatschappelijk en economisch waarde-vermeerderende placemaking in het gebied. Het bestemmingsplan maakt uitsluitend lichte bedrijvigheid mogelijk die goed met een woonfunctie is te mengen (categorie A en B uit de lijst van bedrijven). Om de genoemde creatieve bedrijvigheid in het gebied te borgen is in de regels van het bestemmingsplan een minimum aan m^2 bvo opgenomen.

Een gemengde bestemming van de creatieve bedrijfsverzamelgebouwen (broedplaatsen) wordt uitdrukkelijk gestimuleerd, waarbij naast de (creatieve) bedrijvigheid ook voorzieningen zoals horeca, die bijdragen aan de identiteit van het gebied, toegelaten worden op verschillende plekken. Daarbij past ook het ruimte (blijven) bieden aan dienstverlening en culturele voorziening in het gebied (oefen)ruimte voor theater en kunst.

De bestaande gebouwen in het gebied zijn bij uitstek geschikt voor het behoud en uitbreiding van de huisvesting van dienstverlening en een eventuele culturele voorziening, ook omdat de huur in deze gebouwen voor dergelijke (al dan niet vanuit cultuurbudget gesubsidieerde) functies op een aantrekkelijk niveau gehouden kunnen worden. Het gaat hierbij nadrukkelijk niet uitsluitend om de in het plan aangewezen hotspots.

De regels van het bestemmingsplan maken maximaal 2.750 m^2 bvo aan culturele voorzieningen mogelijk, en maximaal 3.550 m^2 bvo dienstverlening. Daarnaast moet er een minimum oppervlak van 3.600 m^2 verhuurbaar oppervlak aan creatieve bedrijvigheid worden gerealiseerd. Een deel van deze voorzieningen is reeds aanwezig in het plangebied; SWK theater, UCO gebouw.

Aanvullend kan gedacht worden aan betaalbare, individuele atelierwoningen in de nieuwbouw, waar kunstenaars en creatieve ondernemers kunnen werken aan huis. Ook naar dit type woningen is vanuit de creatieve sector veel vraag en te weinig aanbod in de stad.

Wat betreft de niet-woninggerelateerde functies zal worden gezocht naar functies - zoals de genoemde culturele voorziening en creatieve bedrijven en organisaties - die geen grote verkeeraantrekkende werking hebben. Dit om het gebied zoveel mogelijk autoluw te houden. De categorisering van verschillende type broedplaatsen uit het rapport 'Een bloeiende creatieve industrie in een levendige stad' biedt daar handvatten toe.

Afspraken in regionaal verband concentreren binnen Utrecht kantoorontwikkeling op de locaties Stationsgebied, Papendorp en Leidsche Rijn Centrum. Daarom is ontwikkeling van nieuwe kantoren in Werkspoor niet mogelijk.

4.1.2.3 Horeca, detailhandel, maatschappelijke voorzieningen en sport

Horeca

Een gemengde bestemming wordt uitdrukkelijk gestimuleerd, waarbij naast (creatieve) bedrijvigheid ook voorzieningen zoals horeca die bijdragen aan de identiteit van het gebied, toegelaten worden op verschillende plekken. Het bestemmingsplan maakt maximaal 3.500 m^2 bvo horeca mogelijk met een maximale omvang van 2.000 m^2 bvo per vestiging. De plekken waar horeca is toegelaten zijn op de verbeelding van het bestemmingsplan aangegeven met een aanduiding.

Het bestemmingsplan maakt de categorieën B, C en D uit de Lijst van horeca-activiteiten mogelijk. Het gaat hier om dag- en avondhoreca. Afhaalzaken zijn niet toegelaten in het plangebied.

Onder voorwaarden is additionele horeca toegestaan. Het gaat dan om horeca-activiteiten die ondergeschikt zijn aan de hoofdfunctie die ter plaatse is toegestaan. Deze additionele activiteiten worden juridisch-planologisch gezien niet onder de afzonderlijke functie 'horeca' geschaard, maar gerekend tot de bestemming van de hoofdfunctie van de instelling (sociaal-culturele/culturele/maatschappelijke/sportdoeleinden). Hiermee worden onder meer bedoeld de kantines bij buurthuizen, scholen en sportfaciliteiten, of horecavoorzieningen bij musea en dergelijke.

Detailhandel

Met het oog op een optimale functiemenging is kleinschalige detailhandel welkom in het plangebied. De omvang hiervan is gelimiteerd tot 400 m^2 bvo (motie “krantje croissantje” met een maximum van 100 m^2 bvo per winkelunit). Conform het geldende beleid wordt niet uitgegaan van het toevoegen van een omvangrijk aantal vierkante meters detailhandel.

Maatschappelijke voorzieningen

Maatschappelijke voorzieningen lenen zich uitstekend voor de beoogde functiemenging en kunnen ook een plek krijgen in het plangebied Wisselspoor. Belangrijk is dat de functies passen in een woonomgeving. Bestaande gebouwen zijn daar heel geschikt voor, ook omdat de huur in deze gebouwen voor dergelijke functies op een aantrekkelijk niveau gehouden kunnen worden. Het bestemmingsplan maakt maximaal 8.300 m^2 bvo aan maatschappelijke voorzieningen mogelijk, een deel van dit metrage is reeds in het gebied gevestigd (Hair kappersopleiding).

Ondanks het aanbod in omliggende buurten en wijken van Wisselspoor is een aanvullende vraag vanuit de nieuwe bewoners van Wisselspoor mogelijk. Hierbij kan gedacht worden aan de functies zorg en welzijn.

Door de toename van woningen in Wisselspoor neemt de behoefte aan onderwijshuisvesting - een kinderdagverblijf wordt daar ook onder begrepen - in dit gebied toe. Het uitgangspunt voor primair onderwijs is dat kinderen in de eigen buurt naar school kunnen gaan. De ligging van het gebied maakt de locatie Wisselspoor geschikt voor (vervolg)onderwijs. De vestiging van onderwijs wordt ook mogelijk gemaakt.

Sport
In de 2e Daalsedijk-buurt is geen behoefte aan formele sportvoorzieningen zoals sportvelden, gymzalen of sporthallen. In de omliggende buurten is -naar verwachting- voldoende sportruimte om ook de nieuwe bewoners uit Wisselspoor te laten sporten. In de Cartesiusdriehoek wordt waarschijnlijk een sporthal toegevoegd. Voor sportvelden wordt verwezen naar het sportpark Marco van Basten en sportpark Ondiep. De zwembaden de Kwakel en Den Hommel zijn goed te bereiken voor bewoners van de wijk Noordwest. Het bestemmingsplan maakt ruimte voor maximaal 1.000 m^2 bvo aan sportvoorzieningen, bijvoorbeeld in de vorm van een (reeds gevestigde) sportschool.

In het Spoorpark, welke via de onderdoorgang ook doorloopt aan de zijde van de Cartesiusdriehoek is ruimte voor speelvoorzieningen, en informele sporten zoals bootcamp en thai chi.

4.1.2.4 Hotel

De marktruimte voor nieuwe hotels in Utrecht wordt de komende jaren ruimschoots overtroffen. Daarom geldt er voor nieuwe hotelkamers een pas op de plaats tot 1 januari 2023. Onder voorwaarden zijn bijzondere middelgrote concepthotels en bijzondere doelgroephotels wel mogelijk. De definitie van een bijzonder concepthotel is een middelgroot hotel van maximaal 50 kamers, met een uitzonderlijke invulling van het concept, dat zowel voor directe omwonenden als bezoekers aantrekkelijk is en met ten minste een andere publieksfunctie dan alleen logies. De definitie van een bijzonder doelgroephotel is een (keten)hotel met een uitzonderlijke invulling van het concept, dat vanuit een onderscheidend thema een voor Utrecht specifieke doelgroep weet te bedienen. Voor beide uitzonderingen geldt dat ze nadrukkelijk kunnen voorzien in een eigen vraag en de markt zodoende verruimen en hiermee aanvullend gaan functioneren op het bestaande hotelaanbod. Zowel een bijzonder concepthotel als een middelgroot hotel moet aan alle onderstaande voorwaarden voldoen:

- locatie: het hotel biedt duidelijke meerwaarde aan een gebiedsontwikkeling of is in een monumentaal of bijzonder pand gehuisvest;
- kwaliteit initiatiefnemers: harde toezegging van ontwikkelaar en exploitant voor de realisatie van het hotel, waarbij bewezen referenties zijn van reeds gerealiseerde plannen;
- segmentatie: bedient aantoonbaar een eigen doelgroep met voor Utrecht aanvullende hotelconcepten (eigen businessplan en marktonderzoek met inzicht in vraag, aanbod en onderscheidend vermogen zijn verplicht), zodat hiermee in een kwalitatieve verbreding van het aanbod wordt voorzien;
- duurzaamheid: het concept is bij voorkeur alternatief aanwendbaar (bijvoorbeeld om te vormen naar woningen) en draagt bij aan de duurzaamheidsdoelstellingen van de ambitie Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen. Dat kan bijvoorbeeld door invulling te geven aan sociaal ondernemerschap (social return), gezonde horeca, faciliteren van gezonde mobiliteit, het beperken van hinder voor de buurt en het creëren van voordelen voor de buurt. Het initiatief ook bij aan de duurzame verstedelijking van Utrecht door een energieneutrale exploitatie, het bijdragen aan de regionale circulaire economie, en het natuurinclusief en klimaatadaptief (her)-ontwikkelen van het gebouw.

Het bestemmingsplan maakt een hotelfunctie niet rechtstreeks mogelijk. Wel kan het college op een later moment - op basis van een concreet initiatief - medewerking verlenen voor de realisering van een hotelconcept in bijvoorbeeld de HTMU loods. Hiervoor is een delegatiebesluit opgesteld.

4.1.3 Verkeer en parkeren

De ontwikkellocatie 2e Daalsedijk is als maatwerklocatie opgenomen in het, door de gemeenteraad op 28 maart 2019 vastgestelde addendum Nota Stallen en Parkeren. Dit maakt het mogelijk om deze locatie autoluw te ontwikkelen, waardoor de verkeersdruk voor de omliggende straten niet onevenredig hoog wordt. Daarom besluit de gemeenteraad ook om van het plangebied A2-gebied (centraal stedelijk gebied met betaald parkeren) te maken. Voor de volledigheid zijn ook de parkeer- en verkeersgeneratie effecten conform B1-gebied (stedelijk gebied, betaald parkeren) uitgewerkt binnen dit bestemmingsplan.

Verkeersgeneratie
In het kader van de ontwikkeling 'Wisselspoor' (deelgebied 1-4) heeft de gemeenteraad met de vaststelling van de 'Ontwikkelvisie 2e Daalsedijk' vastgesteld, dat de verkeersdruk in de bestaande omgeving niet meer dan 2.400 motorvoertuigen per etmaal mag toenemen ten opzichte van de referentiesituatie (3.400 motorvoertuigen per etmaal). De totale verkeersdruk voor het plangebied en de bestaande Bloemenbuurt mag daarmee in totaal maximaal 5.800 motorvoertuigen per etmaal bedragen.

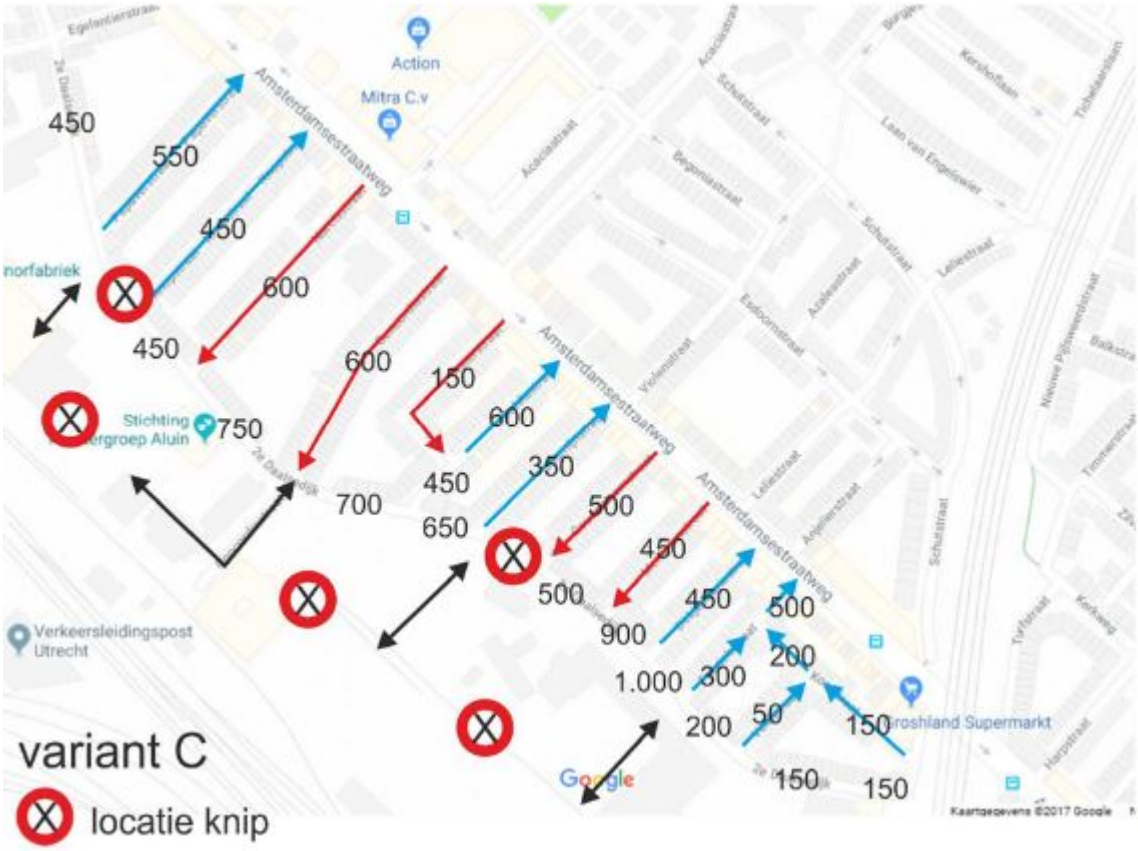
De ontwikkeling Wisselspoor bestaat uit nieuwbouw, maar ook uit een herbestemming van bestaande gebouwen. De Bloemenbuurt en de gebouwen die blijven, genereren een verkeersdruk van 2.710 motorvoertuigen per etmaal. De nieuwe ontwikkeling van Wisselspoor mag daarmee maximaal 5.800 - 2.710 = 3.090 motorvoertuigen per etmaal bedragen. De verkeersgeneratie voor deelgebied 1 bedraagt 486 motorvoertuigen per etmaal. Dit betekent dat de verkeersgeneratie van deelgebied 2/3/4 maximaal 3.090 - 486= 2.604 motorvoertuigen per etmaal mag bedragen.

In de rapportage Parkeren en verkeersgeneratie Wisselspoor (zie bijlage 12) is de verkeersgeneratie van het programma voor deelgebied 2 tot en met 4 voor A2-gebied bepaald. De verkeersgeneratie van het programma is bepaald aan de hand van het parkeer- en verkeersmodel voor ruimtelijke ontwikkelingen van de gemeente Utrecht. Dit model is afgeleid aan de hand van CROW publicatie 317 (kencijfers parkeren en verkeersgeneratie). De in publicatie 317 genoemde kencijfers zijn gebaseerd op recent (literatuur-)onderzoek en praktijkervaringen van gemeenten. Er wordt voorgesteld om van het plangebied gereguleerd A2-parkeergebied (betaald parkeren) te maken. Het plangebied is daarom als 'Centrum' beschouwd voor wat betreft de CROW-kentallen.

Uit de rapportage blijkt dat de verkeersgeneratie van het representatieve programma blijft binnen de 2.604 motorvoertuigen per etmaal, namelijk 2.265 motorvoertuigen per etmaal. Ook wanneer het plangebied B1-gebied wordt, blijft de verkeersgeneratie binnen de 2.604 motorvoertuigen per etmaal, namelijk 2.417 motorvoertuigen per etmaal (zie bijlage 2). Hiermee wordt aan de gestelde randvoorwaarde voldaan.

Verkeersafwikkeling en ontsluiting
De Amsterdamsestraatweg is de belangrijkste toegangsweg naar het gebied. Het Wisselspoor is met de auto alleen te bereiken via smalle eenrichtingsstraten in de Daalsebuurt. Om het rustige karakter van de woonstraten in de Daalsebuurt te behouden, is een autoluw karakter randvoorwaarde voor de toekomstige ontwikkelingen van het Wisselspoor. In bijlagen 12 en bijlage 2 is de toekomstige verkeersdruk per straat weergegeven voor zowel A2-gebied als B1-gebied. Hierbij is rekening gehouden met een verdeling van het verkeer over de verschillende straten. De conclusie luidt dat er inclusief de ontwikkeling van Wisselspoor in de woonstraten van de Daalsebuurt bij A2-gebied nog steeds sprake is van een verkeersveilige verkeersdruk van onder de 1.000 motorvoertuigen per etmaal (dit is een richtlijn voor een woonerf). Bij B1-gebied wordt bij twee varianten (B en C) 1.050 het aantal motorvoertuigen per etmaal op de 2e Daalsedijk (ter vergelijking met 1.000 motorvoertuigen per etmaal gaat het om 95 versus 100 motorvoertuigen per uur). Omdat de straten officieel geen woonerf zijn, maar 30 km per uur gebied wordt dit ook acceptabel geacht.

Vijf ingaande wegen zullen het deel van het autoverkeer naar het plangebied dirigeren en ontsluiten elk een deel van het nieuwe programma, dusdanig dat een goede spreiding van het verkeer over de bestaande woonstraten gewaarborgd wordt. Een deel van het nieuwe programma in de zuidelijke punt wordt voor een specifieke doelgroep (bijvoorbeeld starters, ouderen) en voor deze bewoners mogen geen parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Er komen twee verkeerskundige autoknips op de 2e Daalsedijk. Eén tussen de Knopstraat en Papaverstraat en een tussen de Goudsbloemstraat en Jasmijnstraat. De verkeersdruk wordt op deze manier beter verdeeld over de verschillende straten zonder dat er aanvullende verkeerscirculatiemaatregelen in de Bloemenbuurt nodig zijn. Er worden geen doorgangen gemaakt tussen deelgebied 1 en 2 en tussen deelgebied 3 en 4. Met een knip ter hoogte van de Jasmijnstraat blijft de verkeersdruk per straat onder de 1.000 motorvoertuigen per etmaal. Deze verkeersdruk past goed bij de functie van de wegen (verblijfsgebied) en het gewenste gebruik ('spelen op straat'). Op deze plekken worden veilige oversteken voor voetgangers gemaakt. Door het knippen van de 2e Daalsedijk is er geen mogelijkheid meer om de 2e Daalsedijk, in zijn geheel af te rijden, dit komt de oversteekbaarheid ten goede en hierdoor wordt het doorgaande verkeer geweerd. Een uitzondering hierop wordt gemaakt voor vrachtverkeer. De knips worden opengesteld voor vrachtverkeer, waardoor vrachtverkeer via de 2e Daalsedijk het plangebied in- en uitrijdt. De knips worden zodanig uitgevoerd dat het voor vrachtverkeer mogelijk wordt om via een vrachtwagensluis door te rijden, maar voor auto's niet.



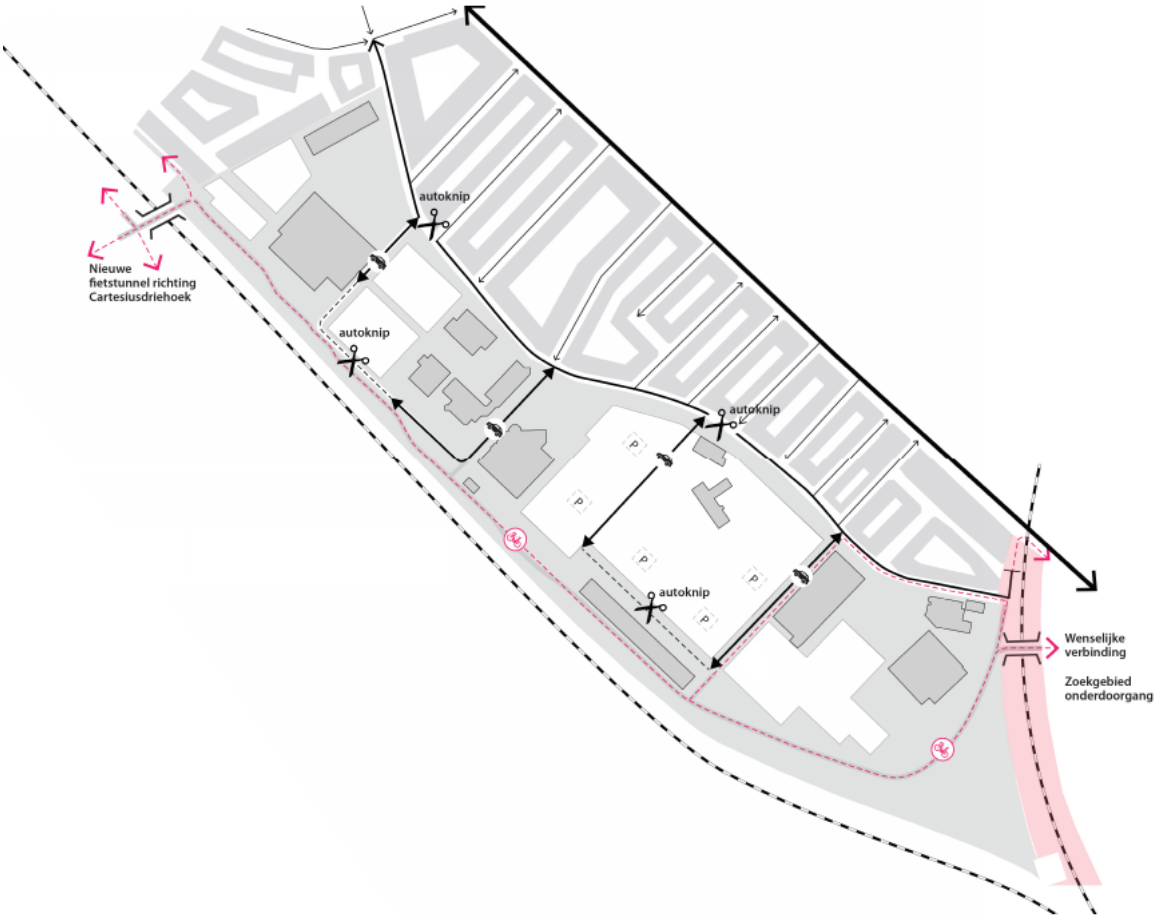
Locaties knips voor het autoverkeer en ingaande- en uitgaande wegen (motorvoertuigen per etmaal) A2-gebied

Fietsen
Voor fietsers loopt de hoofdfietsroute door het Spoorpark. Deze route sluit aan op de 2e Daalsedijk, de Amsterdamsestraatweg en een fietstunnel richting de Cartesiusdriehoek. Via een nieuwe tunnel onder het spoor zal het Wisselspoor voor voetgangers en fietsers een directe verbinding krijgen met de Cartesiusdriehoek. Een mogelijke tweede tunnel richting de 1e Daalsedijk is, op dit moment, nog onzeker. De alternatieve route loopt via de Dijkstraat richting de Amsterdamsestraatweg. De maatvoering en inrichting van de fietsroute moet voldoen aan de eisen van een hoofdfietsroute.

Er moeten voldoende zeer toegankelijke en uitnodigende inpandige fietsenstallingen gerealiseerd worden in de appartementengebouwen zodat de openbare ruimte niet helemaal vol komt te staan met fietsen en bewoners laagdrempelig gebruik kunnen maken van de fiets. Fietsparkeren voor bezoekers moet voorzien worden in de openbare ruimte met voldoende fietsparkeervoorzieningen.

Openbaar vervoer
Het gebied wordt per openbaar vervoer ontsloten via de bestaande bushaltes en buslijnen op de Amsterdamsestraatweg. De loopafstand tussen de 2e Daalsedijk en de Amsterdamsestraatweg is ruim 100 meter. Op de Amsterdamsestraatweg halteren 2 buslijnen, te weten; buslijn 3 (Utrecht Centraal - Zuilen) en buslijn 120 (Utrecht Centraal - Amsterdam Bijlmer Arena).

Daarnaast ligt het plangebied op fietsafstand van het Centraal Station en Station Zuilen, dit maakt de combinatie fiets-OV aantrekkelijk vanwege de ligging van het gebied en de goede fietsverbindingen naar beide stations.



ontsluiting 2e Daalsedijk

- de centraal stedelijke ligging van het plangebied, dat wil zeggen: nabijheid van Utrecht Centraal en het stadscentrum, voldoende voorzieningen in de nabijheid en een relatief grote afstand ten opzichte van de Ring Utrecht;
- goede ontsluitingsroutes voor fiets en voetganger en voldoende ruimte voor fietsparkeren voor bewoners, werkenden, bezoekers én deelauto's;
- het organiseren van voldoende deelauto's en actief integraal parkeerbeheer bestaande uit voldoende ruimte -eventueel met dubbelgebruik- voor de beoogde doelgroepen (naar tijd en plaats) en passende tarieven gericht op beperking autoverkeer en tegengaan van uitwijkgedrag naar omliggende buurten.

In het huidige parkeerbeleid gaan we ervan uit dat een A2-gebied wordt omringd door B1-gebied. In ieder geval moet een eventueel effect op naastgelegen gebieden worden afgewogen bij de planvorming.

De parkeerbehoefte is bepaald aan de hand van het parkeer- en verkeersmodel voor ruimtelijke ontwikkelingen van de gemeente Utrecht (d.d. 4 februari 2019). Er wordt voor dit gebied uitgegaan van standaard & bijzonder maatwerk:

- reductie van de parkeerbehoefte als gevolg van deelauto's: 20%;
- deelauto's krijgen een eigen parkeerplaats;
- 10% reductie van de parkeerbehoefte van wonen en niet-wonen als gevolg van extra fietsparkeerplaatsen;
- parkeertarieven die horen bij A2 gebied;
- bewoners van 'Wisselspoor' krijgen geen ontheffing voor de bestaande woongebieden (tussen Amsterdamsestraatweg en Tweede Daalsedijk);
- bezoekersnorm is 0,1 parkeerplaats lager dan het parkeernormenbeleid aangeeft;
- 25% reductie op de parkeernorm voor alle sociale en middenhuurwoningen vanaf 55 m^2 BVO.

Bij het autoloos concept, dat voor een deel van deelgebied 4 geldt, mogen geen autoparkeerplaatsen voor bewoners worden gerealiseerd. Deze bewoners komen ook niet in aanmerking voor een parkeervergunning in de openbare ruimte. Bij het autoloos concept wordt dus uitsluitend rekening gehouden met bezoekers. Parkeergelegenheid voor deelauto's is ook toegestaan.

De conclusie uit de rapportage (bijlage 12) is dat op basis van de parkeernormen en parkeerbehoefte, voor de bewoners 191 parkeerplaatsen nodig zijn. Voor deelauto's zijn 22 parkeerplaatsen nodig.

Voor het bezoekersparkeren bij de woningen en de kort- en langparkeerplaatsen voor niet-woonfuncties kan uitgegaan worden van dubbelgebruik van parkeerplaatsen, mits deze openbaar toegankelijk zijn. Op het maatgevende moment zijn hiervoor 250 parkeerplaatsen nodig.

Wanneer wordt uitgegaan van B1-gebied is de conclusie uit de rapportage (bijlage 3) dat op basis van de parkeernormen en parkeerbehoefte, voor de bewoners 224 parkeerplaatsen nodig zijn. Voor deelauto's zijn 26 parkeerplaatsen nodig.

Voor het bezoekersparkeren bij de woningen en de kort- en langparkeerplaatsen voor niet-woonfuncties kan uitgegaan worden van dubbelgebruik van parkeerplaatsen, mits deze openbaar toegankelijk zijn. Op het maatgevende moment zijn hiervoor 306 parkeerplaatsen nodig.

Om te voorkomen dat er door de ontwikkeling van het plangebied 2e Daalsedijk/ Wisselspoor parkeeroverlast ontstaat in de aangrenzende buurten, zullen de parkeertarieven voor het bezoekersparkeren van het plangebied ongeveer gelijk zijn als de parkeertarieven van de aangrenzende buurten.

	aantal	norm	eenheid	lang parkeren	bezoek	totaal
appartement koop klein	75	0,38	woning	14	15	29
appartement koop midden	143	0,77	woning	83	21	104
appartement koop groot	100	0,90	woning	60	20	80
appartement huur klein	50	0,38	woning	9	5	14
appartement huur midden	100	0,62	woning	44	9	53
studentenwoningen	314	0,1	woning	0	31	31
autoloos concept (studenten/ouderen)	172	0,2	woning	0	34	34
stadswoning koop	93	0,98	woning	63	19	82
subtotaal wonen				273	154	427
deelauto reductie (20%)				-55	-31	-86
reductie fietsparkeren (10%)				-27	-15	-42
totaal wonen				**191**	**108**	**299**
parkeerplaatsen voor deelauto's 5%				**14**	**8**	**22**
commerciële dienstverlening	3.550 m^2	0,68	100 m^2	19	5	24
retail	400 m^2	2,03	100 m^2	1	7	8
(creatieve) bedrijvigheid	20.500 m^2	0,40	100 m^2	66	16	82
café	2.367 m^2		100 m^2	7	64	71
restaurant	1.183 m^2		100 m^2	14	57	71
subtotaal niet-wonen				107	149	256
reductie fietsparkeren (10%)				-11	-15	-26
totaal niet-wonen				96	134	**230**

parkeerbehoefte A2-gebied per functie

	aantal	norm	eenheid	lang parkeren	bezoek	totaal
appartement koop klein	75	0,43	woning	17	15	32
appartement koop midden	143	0,94	woning	99	36	135
appartement koop groot	100	1,02	woning	72	30	102
appartement huur klein	50	0,43	woning	12	10	22
appartement huur midden	100	0,94	woning	46	25	71
studentenwoningen	314	0,10	woning	0	31	31
autoloos concept (studenten/ouderen)	172	0,20	woning	0	34	34
stadswoning koop	93	1,11	woning	75	28	103
subtotaal wonen				320	209	530
deelauto reductie (20%)				-64	-42	-106
reductie fietsparkeren (10%)				-32	-21	-53
totaal wonen				**224**	**146**	**371**
parkeerplaatsen voor deelauto's 5%				**16**	**10**	**26**
commerciële dienstverlening	3.550 m^2	0,68	100 m^2	22	5	27
retail	400 m^2	2,03	100 m^2	1	8	9
(creatieve) bedrijvigheid	20.500 m^2	0,40	100 m^2	82	21	103
café	2.367 m^2		100 m^2	8	72	80
restaurant	1.183 m^2		100 m^2	16	64	80
subtotaal niet-wonen				129	171	300
reductie fietsparkeren (10%)				-13	-17	-30
totaal niet-wonen				116	154	**270**

parkeerbehoefte B1-gebied per functie

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop-avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bezoekers woningen	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
retail	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
(creatieve) bedrijvigheid	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
café/bar/restaurant	30%	40%	90%	95%	0%	70%	100%	40%

aanwezigheidspercentages

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bezoekers woningen	11	22	86	76	0	65	108	76
commerciële dienstverlening	24	24	1	18	0	0	0	0
retail	2	5	1	6	0	8	0	0
(creatieve) bedrijvigheid	82	82	4	4	0	0	0	0
café	21	28	64	67	0	50	71	28
restaurant	21	28	64	67	0	50	71	28
totaal	162	189	220	239	0	172	**250**	132

parkeerbehoefte bezoekers woningen en kort- en langparkeren niet woonfuncties A2-gebied

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bezoekers woningen	15	29	117	102	0	88	146	102
commerciële dienstverlening	27	27	1	20	0	0	0	0
retail	3	5	1	7	0	9	0	0
(creatieve) bedrijvigheid	103	103	5	5	0	0	0	0
café	24	32	72	76	0	56	80	32
restaurant	24	32	72	76	0	56	80	32
totaal	195	229	268	286	0	209	**306**	166

parkeerbehoefte bezoekers woningen en kort- en langparkeren niet woonfuncties B1-gebied

Fietsparkeren
De parkeerbehoefte voor de fiets is bepaald aan de hand van de Nota Parkeernormen Fiets en Auto van de gemeente Utrecht. Bij het hanteren van het representatieve programma (representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden) voor de gebiedsontwikkeling zijn 1.358 fietsparkeerplaatsen nodig. Als gevolg van de reductie van 10% voor autoparkeren als gevolg van extra fietsparkeerplaatsen betekent het dat extra fietsparkeerplaatsen nodig zijn. De regel is dat voor iedere autoparkeerplaats minder 1,5 fietsparkeerplaats extra gerealiseerd moet worden. In totaal worden 68 autoparkeerplaatsen minder (bij A2-gebied) gerealiseerd. Dit betekent dat 1,5 x 68 = 102 fietsparkeerplaatsen meer gerealiseerd moeten worden. Dit leidt tot een aantal van 1.460 te realiseren fietsparkeerplaatsen voor de woningen en voorzieningen in het plangebied. De exploitant verplicht zich om het “fietsparkeren” op een zeer gebruiksvriendelijke plek te lokaliseren, zodanig dat de fiets het meest eenvoudig te benutten vervoermiddel is ten opzichte van andere vervoermiddelen.

	representa-tief pro-gramma	Norm	Per	Aantal
commerciële dienstverlening	3.550 m^2	3,4*	100 m^2	121
retail (detailhandel)	400 m^2	3,4	100 m^2	14
creatieve bedrijvigheid	20.500 m^2	2,4	100 m^2	389
café	2.367 m^2	23,5	100 m^2	556
restaurant	1.183 m^2	23,5	100 m^2	278
subtotaal				**1.358**
Extra benodigd als gevolg van minder autoparkeerplaatsen				102
Totaal				**1.460**

* de parkeernorm is gebaseerd op het aantal balies, die informatie is op dit moment niet beschikbaar, daarom is de kantoornorm van 2,4 gehanteerd plus een surplus van 1,0

overzicht parkeerbehoefte fiets

Locaties auto- en fietsparkeren
Parkeren voor auto en fiets wordt voor bewoners binnen de bebouwing opgelost. Fietsparkeren voor bezoekers wordt in de openbare ruimte gefaciliteerd (dit kan deels ook binnen de bebouwing). De geparkeerde auto's zijn niet zichtbaar vanuit het openbaar gebied. Hierdoor wordt het overgrote deel van het gebied ontzien van autoverkeer en geparkeerde auto's op straat. De (gezamenlijke) fietsenstalling van woningen is zeer eenvoudig te bereiken vanuit de woningen en is (nagenoeg) direct verbonden met de openbare ruimte. De gebruikskwaliteit van de openbare ruimte wordt op deze manier versterkt en er kan een grotendeels autovrije buitenruimte ontstaan. Parkeren wordt zo veel mogelijk uit het zicht opgelost binnen een bepaald bouwblok, in parkeergebouwen of in (half)verdiepte parkeergarages onder het bouwblok.

Binnen de parkeergebouwen is een deel openbaar toegankelijk voor bezoekersparkeren. Het overige deel is gereserveerd voor bewoners en ondernemers. Parkeerplekken voor deelauto's kunnen eventueel deels op straat gesitueerd worden, mits dit niet ten koste gaat van de belevings- en gebruikskwaliteit van de openbare ruimte. Zo ontstaat een autoluwe wijk, waar vrijuit gefietst, gewandeld en gespeeld kan worden.

4.1.4 Ruimtelijke structuur

Identiteit
De ontwikkeling van het Wisselspoor voegt een bijzonder stedelijk milieu toe aan de stad. Het plangebied zal in de komende jaren van bedrijventerrein geleidelijk transformeren naar gemengd stedelijk gebied en geeft daarmee een gebied met een sterke eigen identiteit terug aan de stad. De bijzondere buitenruimte en monumentale gebouwen worden zichtbaar en toegankelijk. Bedrijventerrein 2e Daalsedijk verandert hiermee van een onzichtbare plek in een levendig gebied waar wonen, werken en cultuur samenkomen en elkaar versterken.

Het ruige en industriële karakter, de aanwezige cultuurhistorische bebouwing en de beeldbepalende elementen in de buitenruimte worden omarmd en dienen als uitgangspunt voor de in te zetten ontwikkeling van het gebied. Het gebied krijgt een eigen karakter en identiteit, waarmee een nieuw leefmilieu wordt toegevoegd aan de stad. De industriële sfeer wordt versterkt door behoud van de cultuurhistorische gebouwen en door een bijzondere inrichting van de openbare ruimte.

Door herbestemming van de karakteristieke historische panden kunnen deze gebouwen een waardevolle bijdrage leveren aan de ontwikkeling van het gebied. Bijzondere (creatieve) programma's die in de cultuurhistorische gebouwen een plek krijgen dragen bij aan de bekendheid van de plek en versterken het imago van het gebied.

De industriële gebouwen en de bijzondere elementen in de buitenruimte nodigen uit om het

plangebied te ontwikkelen tot een openbare plek met een bijzondere betekenis voor de stad: een binnenstedelijk woonwerkmilieu dat zowel door het maken van nieuwe openbare ruimte als door toevoeging van bijzondere functies en programma's waarde toevoegt aan de stad.

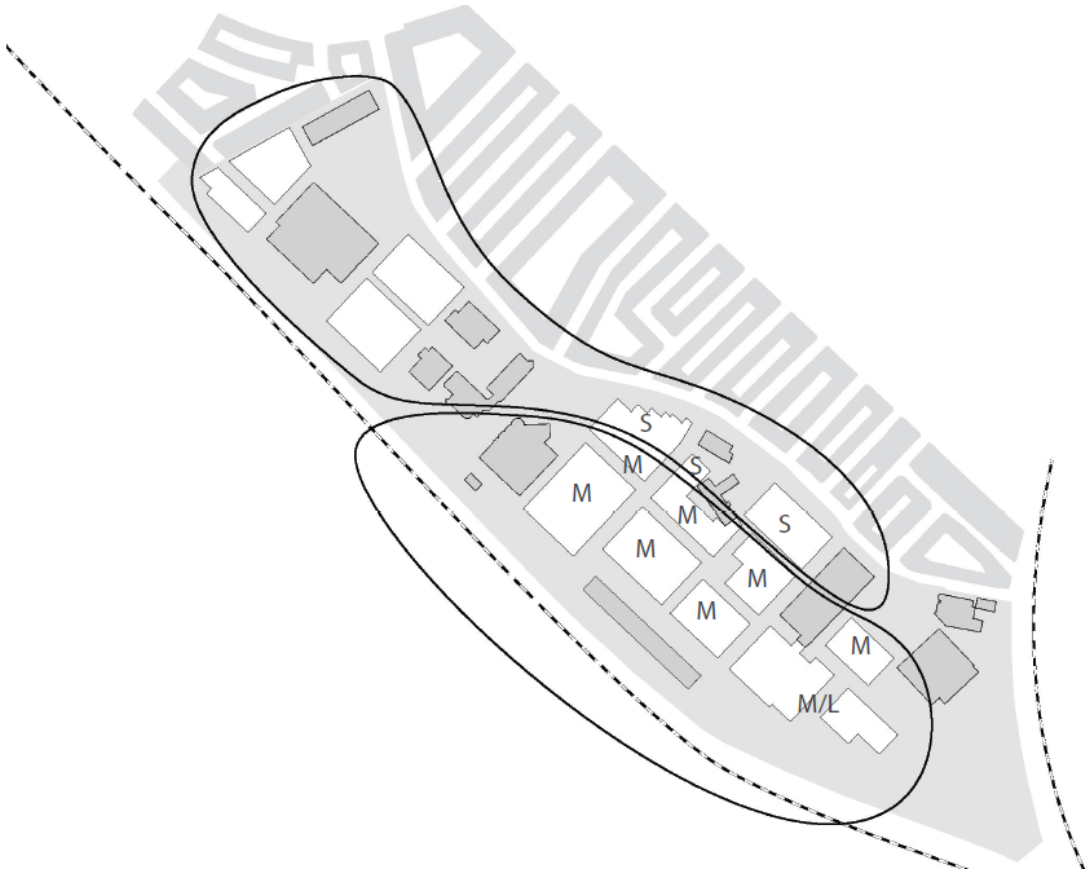
Deze uitgangspunten zijn beschreven in de Ontwikkelvisie '2015'. Het Ontwikkelkader voor deelgebied 2-4 vormt een nadere uitwerking en concretisering van de Ontwikkelvisie die een globaal en abstract karakter heeft. Het Ontwikkelkader voor deelgebied 2-4 sluit naadloos aan op het Ontwikkelkader voor deelgebied 1.

De concretisering is bedoeld als de ruimtelijke vertaling van de algemene uitgangspunten waarmee het gewenste aantrekkelijke en gedifferentieerde stedenbouwkundige beeld kan worden bereikt en geborgd. Deels zijn keuzes vastgelegd en deels zijn deze nog opengelaten. Er zijn 'spelregels' toegevoegd waar de bebouwing aan moet voldoen. Hiermee blijft flexibiliteit behouden en wordt voorkomen dat bij de nadere uitwerking onnodige beperkingen ontstaan. Daarnaast zijn uitgangspunten voor de openbare ruimte opgenomen, waarin de ambities en eisen ten aanzien van mobiliteit, duurzaamheid en klimaatbestendigheid zijn verwerkt. Een open plint aan de zijde van het fietspad moet een optimale relatie leggen tussen de bebouwing en de openbare ruimte. Woonruimtes of andere levendige functies moeten van de plek een prettige en veilige omgeving maken.

Inpassing bestaande gebouwen
De bestaande gebouwen worden bijna allemaal behouden en verhuurd of krijgen een nieuwe bestemming. De drie bedrijfspanden aan de 2e Daalsedijk zonder cultuurhistorische waarde worden deels ingepast in de verkaveling en blijven onderdeel van het plangebied. Door herbestemming van de karakteristieke historische panden kunnen deze gebouwen een waardevolle bijdrage leveren aan de ontwikkeling van het gebied. Bijzondere (creatieve) programma’s die in de cultuurhistorische gebouwen een plek krijgen dragen bij aan de bekendheid van de plek en versterken het imago van het plangebied. Het programma kan van tijdelijke of permanente aard zijn. Het contrast tussen de kleine arbeiderswoningen en de grote industriële bebouwing vormt het uitgangspunt voor de ontwikkeling van de locatie. Ook in de buitenruimte wordt ingezet op een ‘eigen’ identiteit die uitgaat van de aanwezige materialen en karakteristieken in het gebied.

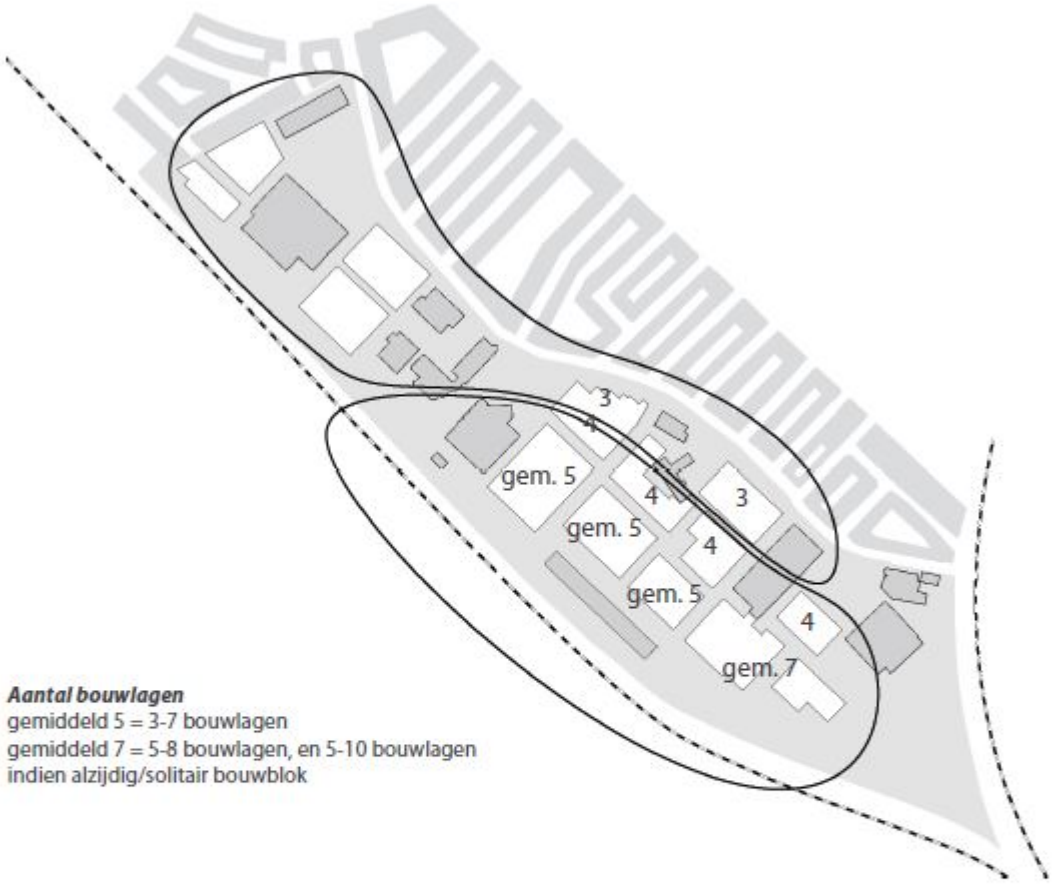
De bijzondere cultuurhistorische bebouwing in het gebied, maar ook de recentere bedrijfsbebouwing geven het gebied een spannend karakter. De bestaande gebouwen zijn gelijkmatig over het gebied verspreid waardoor er op iedere plek een verrassende mix ontstaat tussen bestaande en nieuwe bebouwing. Aan de 2e Daalsedijk zijn drie bedrijfsgebouwen gesitueerd, twee van de drie gebouwen zullen ingepast worden in de verkaveling. Zodat op die plek de ruimtelijkheid en luchtigheid van de bestaande bebouwing behouden blijft en er op deze plek een spannende verkaveling ontstaat.

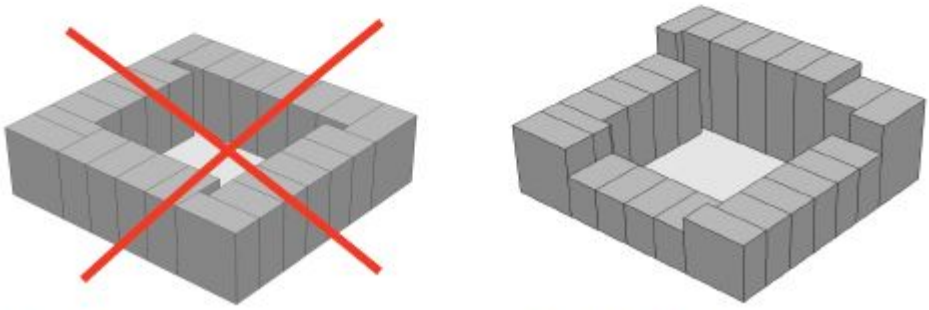
Afwisseling korrelgrootte
Het Wisselspoor deelgebied 2-4 sluit aan bij deelgebied 1. Een goede aansluiting op de kleine korrel van de Daalsebuurt vormt evenals in Wisselspoor deelgebied 1 een belangrijk uitgangspunt voor de ontwikkeling van het Wisselspoor deelgebied 2-4. Meer richting het spoor en de punt van het gebied bij het Spoorpark krijgt de bebouwing een grootschaliger karakter aansluitend bij de stoere industriële hallen en bij het Spoorpark.



Korrelgrootte
Tussen de bestaande bedrijven en de cultuurhistorische bebouwing ontstaat ruimte om grondgebonden stadswoningen en appartementen toe te voegen. Binnen het ruimtelijk raamwerk liggen ontwikkelvelden die in een later stadium met bouwblokken verkaveld worden. De nieuwe bouwblokken worden ingevuld met een mix van stadswoningen, appartementen en studentenwoningen, economische en culturele functies die passen bij het gemengd stedelijk milieu. In korrel en bouwhoogte sluit de nieuwe bebouwing langs de 2e Daalsedijk aan bij de bestaande eengezinswoningen langs de Daalsedijk. Hier zal de bebouwing daarom met name worden ingevuld met grondgebonden stadswoningen. In het gebied daarachter, meer richting het Spoorpark, zal de stedelijkheid en de korrelgrootte toenemen. De gemiddelde bouwhoogte bestaat uit vijf lagen (17 meter) met hogere delen aan het Spoorpark en lagere delen aansluitend op het middengebied. Hier bevinden zich met name appartementen in een mix van koop en huur van diverse afmetingen. De hogere bouwdelen zullen vanuit het noorden richting de zuidhoek oplopen. In deze hoek zullen met name de kleinere woningen voor studenten en starters komen. Deze doelgroep past ook bij het meest zuidelijk gelegen Spoorpark. In een deel van dit gebied mogen geen autoparkeerplaatsen voor bewoners worden gerealiseerd.

De verkaveling in het zuidelijke deel vanaf de Wagenmakerij is een verkavelingsopgave met een integrale architectonische component. Een spannende aansluiting op de Wagenmakerij en de overgang naar het Spoorpark verdienen in een volgende fase een zorgvuldige stedenbouwkundige en architectonische uitwerking. De verkaveling van dit zuidelijke deel moet goed aansluiten op de verkaveling ten noorden van de Wagenmakerij. De bouwhoogtes en korrelgrootte sluiten op elkaar aan waarbij het karakter in zuidelijke richting steeds stedelijker wordt. Het fietspad door het Spoorpark dient zorgvuldig ingepast te worden met aandacht voor valwinden en het continue groene karakter van het fietspad. De afstand van de hekwerken op de rand van het plangebied tot de bebouwing is minimaal 20 meter. Een openplint aan de zijde van het fietspad dient een optimale relatie te leggen tussen de bebouwing en de openbare ruimte.





5 bouwlagen

gemiddeld 5 bouwlagen

gemiddelde bouwlagen zijn communicerende vaten

Ruimtelijk raamwerk
Aan de kant van de Daalsebuurt wordt het langgerekte plantsoen verbreed en worden op verschillende plaatsen grote openbare tuinen en pocket parks toegevoegd aan het openbaar groen. De pocket parks krijgen elk een eigen karakter en programma.

Het ruige Spoorpark, gelegen langs het spoor, verbindt de hotspots en bebouwing met cultuurhistorische waarde. In het Spoorpark liggen verschillende oude spoorelementen, rails, bielzen en andere industriële relicten. Het park heeft een open karakter en geeft op verschillende plekken mooie doorzichten naar de achterliggende spoorlijnen, de Dom en het centrum. De cultuurhistorische gebouwen aan het Spoorpark worden ruimtelijk en programmatisch verbonden met het park.

De straten tussen het plantsoen aan de 2e Daalsedijk en het Spoorpark verbinden het groen met

elkaar. De straten kunnen een verschillend karakter hebben afhankelijk van het te realiseren programma/bouwhoogte en de exacte ligging is nog flexibel. Een informele route midden door het plangebied, parallel aan het spoor, verbindt alle ontwikkellocaties met elkaar. De route is geen continue lijn, maar verspringt en verrast.

Het ruimtelijk raamwerk waarborgt de gewenste samenhang, de flexibele invulling van de ontwikkelvelden zorgt voor diversiteit. Het ruimtelijk raamwerk wordt gevormd door de bestaande bedrijfsbebouwing, de cultuurhistorische gebouwen, de ontsluitingsstructuur en de groenstructuur. Samen vormen deze structuren het kader waarbinnen de gewenste transformatie kan plaatsvinden.

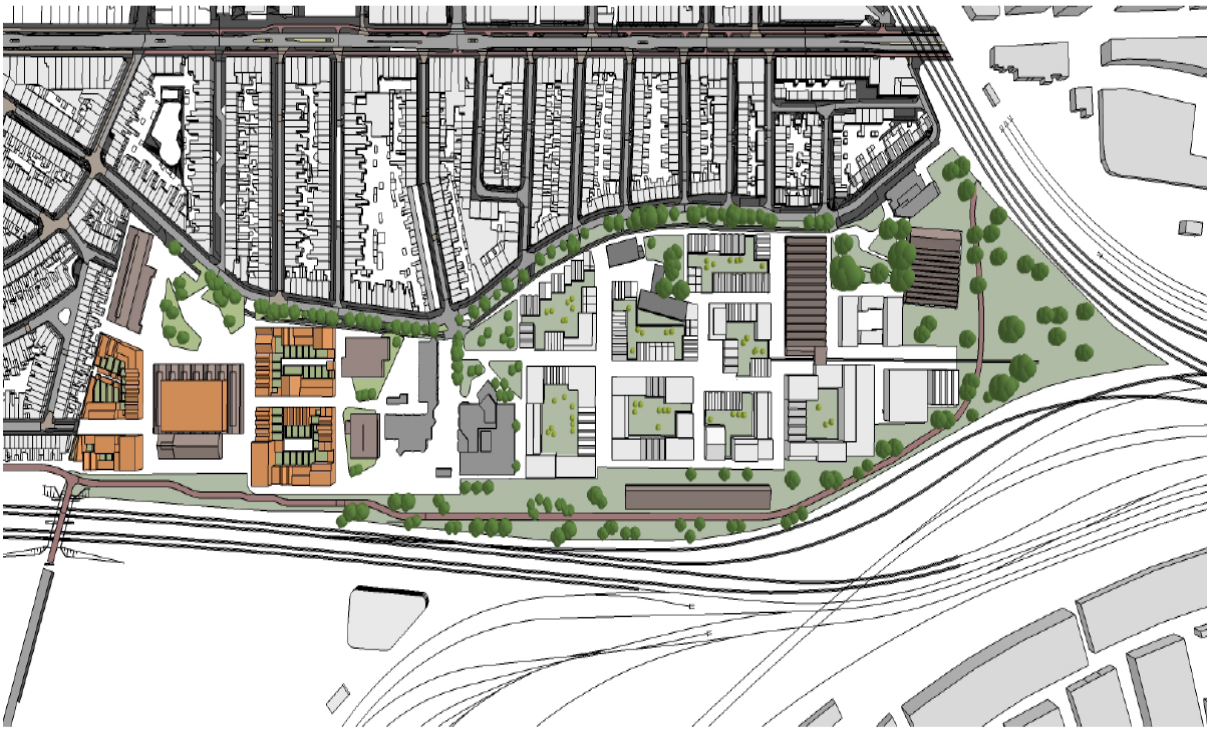
Bouwhoogte
De bouwhoogtes in het Ontwikkelkader en dit bestemmingsplan zijn grotendeels overgenomen uit de Ontwikkelvisie. De bouwhoogte sluit aan bij de schaal van de omgeving. Aan de 2e Daalsedijk wordt aangesloten bij de kleinschalige bebouwing aan de 2e Daalsedijk met een hoogte van maximaal 3 bouwlagen. Aansluitend op de 3 laagse bebouwing geldt een maximale bouwhoogte van 4 bouwlagen. De lage bebouwingshoogte maakt het mogelijk om de woonstraten smal en intiem te maken.

In de ontwikkelvelden aan het spoor en langs de Reparatie-loods geldt een bouwhoogte van gemiddeld 5 bouwlagen, met een bandbreedte van 3 tot en met 7 bouwlagen. Zo kan de kleine korrel ook door middel van de bouwhoogte benadrukt worden. Bouwlagen hoger dan 5 worden met name aan de spoorzijde gerealiseerd, zodat in de binnenwereld met een lagere bouwhoogte kan worden volstaan. Zo ontstaat een robuust bouwblok dat past bij de (grote) schaal van de cultuurhistorische bebouwing en het industriële verleden.

Een gemiddelde bouwhoogte wil zeggen dat bij een bouwhoogte van 5 bouwlagen (17 meter) de bouwhoogte kan variëren van 3 (10 meter) tot en met 7 bouwlagen (23 meter). De gemiddelde bouwhoogte gaat uit van communicerende vaten; als in een bouwblok 5 in plaats van 7 bouwlagen gebouwd worden, dan moet daar op een andere plek in het bouwblok 3 bouwlagen tegenover staan.

Voor de ontwikkelvelden ten zuiden van de Wagenmakerij gelden verschillende bouwhoogtes. De maximale bouwhoogte van de bebouwing grenzend aan het pocketpark bij de Wagenmakerij is 4 bouwlagen. Het ontwikkelveld aan het spoor heeft een bouwhoogte van gemiddeld 7 bouwlagen (23 meter) met een bandbreedte van 5 (16 meter) tot en met 10 bouwlagen.

In de Ontwikkelvisie wordt gesproken over een hoogteaccent van maximaal 10 bouwlagen. Deze is gesitueerd in de zuidoosthoek.



proefverkaveling ontwikkelkader



proefverkaveling ontwikkelkader vogelvlucht

4.1.4.1 Profielen en bouwlagen

De profielen van de openbare ruimte komen overeen met de profielen uit deelgebied 1. Bij de verschillende bouwhoogtes horen verschillende profielen. Met het verkavelen van de ontwikkelvelden moeten de vorm van de bouwblokken, de exacte bouwhoogtes en de breedte van de profielen op elkaar afgestemd worden. Voor de profielen gelden de onderstaande spelregels, waarbij op de koppen van de blokken kan worden afgeweken in de hoogte. De bouwhoogte mag nooit hoger worden dan de maximale bouwhoogte in het bestemmingsplan.

- Een lage bebouwingshoogte maakt het mogelijk de woonstraten smal en intiem te maken met een breedte van 6,6 meter voor een autovrije woonstraat. De maximale bouwhoogte bij 6,6 meter breedte is 3 lagen. Aan de koppen van de smalle woonstraat mogen de woningen hoger zijn op plekken waar de bouwhoogte dit toelaat. Een dergelijke verhoging moet proportioneel zijn, dat wil zeggen in verhouding met het profiel én met de lengte van de straat.
- Bij een hogere bouwhoogte wordt een autovrije straat van 10 meter breed gehanteerd. De maximale hoogte is aan beide zijden 4 lagen, waarvan 1 zijde een set back moet hebben. Aan de koppen van de 10 meter brede straat mogen de woningen hoger zijn op plekken waar de bouwhoogte dit toelaat. Een dergelijke verhoging moet proportioneel zijn, dat wil zeggen in verhouding met het profiel én met de lengte van de straat.
- Voor de straten met autoverkeer wordt er uitgegaan van een breedte van 13 meter. De maximale bouwhoogtes bedragen hier 5 en 6 bouwlagen of 7 en 4 bouwlagen, met een set back vanaf de 5e verdieping. Aan de koppen van de 13 meter brede straat mogen de woningen hoger (in proportionele verhouding) zijn op plekken waar de bouwhoogte dit toelaat.
- Aan het Spoorpark is de maximale bouwhoogte gelijk aan de maximale bouwlagen van het ontwikkelveld.
- Bij delen in de verkaveling waar een nieuw aanvullend profiel wordt toegevoegd, moet het profiel worden afgestemd op de bouwhoogte.

4.1.4.2 Stedenbouwkundige spelregels

Een verkaveling binnen het ruimtelijk raamwerk moet gemaakt worden binnen de volgende stedenbouwkundige spelregels:

- Er moet een programmatisch stedelijke mix worden gerealiseerd waarbij naast wonen ruimte is voor een bijzonder programma wat het karakter van het gebied versterkt.
- In de toekomstige uitwerking wordt deelgebied 2-4 verder verkaveld en worden woonstraten toegevoegd. De woonstraten vormen samen de binnenwereld en moeten een verrassend geheel vormen waarbij ruimte is om verschillende profielen te maken en een pleintje toe te voegen. Binnen de verkaveling moet een informele route in de lengterichting naar het Spoorpark worden gemaakt.
- De bebouwing binnen de ontwikkelvelden moet zodanig gepositioneerd worden dat er vanuit de binnenwereld zichtlijnen naar het Spoorpark, het park langs de 2e Daalsedijk en naar de cultuurhistorische bebouwing ontstaan.
- Langs de 2e Daalsedijk worden de bestaande gebouwen deels ingepast zodat er op die plek een spannende en verrassende verkaveling ontstaat. Bestaande bomen worden op deze plek zoveel mogelijk ingepast.
- De bebouwing langs de 2e Daalsedijk moet een rand vormen met een informeel en kleinschalig karakter. De bouwvelden langs de 2e Daalsedijk moeten voldoende afstand hebben tot de 2e Daalsedijk zodat er in het lineaire park ruimte is om bijvoorbeeld een boom te laten groeien. De bebouwing langs de 2e Daalsedijk moet deels gestaffeld worden om het informele en kleinschalige karakter te benadrukken.
- Het deel ten zuiden van de Wagenmakerij moet als integrale stedenbouwkundige en architectonische opgave nader onderzocht worden. Waarbij de aansluiting op de Wagenmakerij, de aansluiting op het noordelijke deel, het meer stedelijke karakter, de aansluiting op het Spoorpark en fietspad integraal uitgewerkt moeten worden.
- De parkeervoorzieningen moeten binnen het bouwblok worden opgelost met een uitzondering voor deelauto’s en parkeerplaatsen voor minder validen.
- Voor de fietsroute door het Spoorpark moeten twee optionele routes opengehouden worden zolang niet duidelijk is of en waar de fietstunnel of onderdoorgang richting de 1e Daalsedijk gerealiseerd wordt.



stedenbouwkundige randvoorwaarden Ontwikkelkader 2020

4.1.4.3 Openbare ruimte

De openbare ruimte van Wisselspoor deelgebied 2-4 heeft een eenduidige identiteit die aansluit op de kaders, afspraken en het ontwerp voor deelgebied 1 van Wisselspoor. Dit is vastgelegd in het beeldkwaliteitsplan voor deelgebied 1, het ontwerp en de nadere uitwerking. De discussie over deze nadere uitwerking is op dit moment nog niet geheel afgerond. Voor de inrichting van de openbare ruimte van Wisselspoor deelgebied 2-4 wordt in principe uitgegaan van de HOR (handboek Openbare Ruimte). De ontwerpkeuzes en materialisering uit deelgebied 1 worden doorgezet.

De identiteit van de buitenruimte is stoer en robuust en sluit aan op het industriële karakter van het voormalig NS-terrein. Karakteristieke elementen zoals sporen, bielzen en stelconplaten worden teruggebracht en bestaande bomen worden zoveel mogelijk behouden. De openbare ruimte binnen het raamwerk wordt onderverdeeld in vier sferen die van elkaar verschillen in karakter, functie, inrichting en beplanting.

Het groene raamwerk bestaat uit twee hoofddragers: een langgerekt plantsoen langs de Daalsedijk met pocket parks en een ruig Spoorpark langs de spoorlijnen aan de zuidkant van het plangebied. Tussen deze hoofddragers liggen vanuit de Daalsebuurt meerdere straten die het langgerekte plantsoen en het Spoorpark met elkaar verbinden.

Aan de kant van de Daalsebuurt wordt het langgerekte plantsoen verbreed tot een lineair park en op verschillende plaatsen worden grote openbare tuinen, pocket parks toegevoegd aan het openbaar groen met een eigen karakter en programma. Deze nieuwe groenstructuur biedt de bewoners van de Daalsebuurt aangename plekken om te wandelen, spelen en te recreëren. In de pocket parks aan de 2e Daalsedijk worden speel- en verblijfsplekken ingericht. Het lineaire park en de pocket parks vormen qua sfeer, functie en materiaal de schakel tussen Wisselspoor en de bestaande Bloemenbuurt.

Het ruige Spoorpark verbindt de bebouwing met cultuurhistorische waarde. In dit park liggen verschillende oude spoorelementen, rails, bielzen en andere industriële relicten. Het langgerekte Spoorpark is ruig en groots en sluit aan op het karakter van de aangrenzende spoorlijnen. Door het Spoorpark loopt straks een belangrijke nieuwe directe fietsverbinding tussen de Amsterdamsestraatweg, station Zuilen en de Cartesiusdriehoek. Het Spoorpark wordt verbonden met de Cartesiusdriehoek zodat in een groter gebied wandelroutes ontstaan. Het Spoorpark wordt ingericht voor alle doelgroepen en leeftijden. Er wordt rekening gehouden met spelende kinderen,

maar ook met ouderen.

Aan de zuidzijde verbreedt het Spoorpark zich tot een grote onbebouwde parkruimte. De doorfietsroute ligt hierin. De opgave voor het gehele Spoorpark, maar zeker ook voor de zuidelijke punt, is om een goede balans te vinden tussen de dynamiek van de fietsroute en de verblijfskwaliteit van het park.

De punt is een bijzondere plek vanwege het zicht op de sporen (ook de spoorlijn richting Amersfoort) en op de skyline van het centrumgebied.

Voor de uitwerking van de punt kunnen de volgende randvoorwaarden worden gesteld:

- Algemeen: het bereiken van een goede balans tussen doorstroming (fietsroute) en verblijfskwaliteit.
- Het koppelen van de looproutes uit Spoorpark en lineair park tot een 'rondje'.
- Voortzetting van het karakter van het Spoorpark (ruig, natuurlijk) met bijbehorende ecologische waarden.
- Aanleiding geven tot bewegen in de buitenlucht.
- Het bieden van mogelijkheden tot waterberging. In hoeverre dit noodzakelijk is kan mede afhankelijk zijn van de gekozen oplossingen voor fase 1.
- Het beleefbaar maken van de ruimte in het park en het spectaculaire uitzicht op de sporen en de skyline van het (nieuwe) centrum.
- Het bieden van goed bezonde plekken die (ook) als terras gebruikt kunnen worden, hiermee samenhangend: het ontwikkelen van goede plintfuncties in de gebouwen die aan het park grenzen.

Tussen de ontwikkelvelden bevindt zich parallel aan deze langgerekte groenstructuren een spannende en intieme binnenwereld. Deze route dwars door het plangebied verbindt alle ontwikkelvelden met elkaar. De buitenruimte tussen de verschillende ontwikkelvelden vormt een sterk bindend element binnen het plangebied. De inrichting moet voor het hele Wisselspoor hetzelfde worden doordat elementen zoals rails, bielzen, stelconplaten of gebakken kinderkopjes overal terugkomen. Datzelfde geldt voor de eenheid in de inrichting van de straten, parken, plantsoenen en speelplekken. Voor alle groene en openbare ruimtes is een veilige inrichting met een goede verlichting van belang.

Groen
Uitgangspunt bij de uitwerking van de openbare ruimte van alle deelgebieden in Wisselspoor (ook in deelgebied 1) is "groen tenzij" waarbij het gehele in te richten vlak groen is, met daarin een aantal paden gelegd op plekken waar dat nodig is ten behoeve van de toegankelijkheid en bereikbaarheid. In het Spoorpark zijn dit smalle paden in de vorm en lijnvoering van de oude sporen. In het Lineaire park (langs de 2e Daalsedijk) en de binnenwereld zijn dit stoere stelconplaten, in het groen ingelegd. Daarnaast moet met de inrichting van de openbare ruimte en de verharding rekening worden gehouden met de toegankelijkheid, de bereikbaarheid voor nooddiensten en de ondergrondse infrastructuur aan kabels en leidingen. Daarbij wordt onderscheid gezocht in de verschillende openbare ruimtes en sferen. In deelgebied 1 is een inrichtingsplan vastgesteld, waarbij deze principes zijn overgenomen voor de rest van de deelgebieden zodat er een samenhangend geheel ontstaat. Bij de uitwerking van het inrichtingsplan zal maximaal ingezet worden op vergroening van de straatjes rekening houdend met de principes van het inrichtingsplan deelgebied 1 en dit beeldkwaliteitsplan.

Speel- en verblijfsplekken in de buurt
In de pocket parks en de bestaande gebouwen is ruimte om de functies voor de buurt te faciliteren. Hierbij kan gedacht worden aan een speeltuin, trapveldje, kinderopvang, daghoreca etc.

In de buurten en wijken moeten voldoende speelplekken voor kinderen en jongeren zijn, formele en informele speelplekken. Formele speelplekken variëren van enkele speeltoestellen in een plantsoen tussen woonblokken, tot een clustering van speeltoestellen, zichtbaar en centraal gelegen in een buurt. Ook openbare sportplekken zoals tafeltennistafels, basketbalveldjes, voetbalveldjes en -kooien, skate obstakels en playgrounds, vallen onder de formele speelruimte. Informele speelplekken zijn pleintjes, plantsoentjes, groenstroken, etc. waar kinderen kunnen spelen zonder toestellen. Hier kunnen ze stoepkrijten, steppen, touwtjespringen, verstoppertje spelen, etc.

Normen
De gemeente hanteert de Jantje Betonnorm als minimumnorm voor speelruimte in nieuwe (prioritaire) gebieden en als inspanningsverplichting in de bestaande gebieden. Dit betekent dat minimaal 3% van de bebouwde oppervlakte (dit is het totale oppervlakte dat door gebouwen, tuinen, infrastructuur e.d. wordt ingenomen) bestemd is voor formele speelruimte.

Lineair park

Het huidige plantsoen langs de 2e Daalsedijk wordt verbreed tot een lineair park. Het park vormt het visitekaartje voor het Wisselspoor. Het lineaire park introduceert het stoere karakter dat ook in de rest van Wisselspoor centraal staat.



Pocket parks
De groene plein- en parkruimtes van de pocket parks vormen aangename verblijfsplekken langs het lineaire park. Ieder pocket park krijgt een eigen sfeer en invulling. De pocket parks bieden ruimte aan bewoners om te spelen, sporten en ontmoeten. De pocket parks zijn de blikvangers van de 2e Daalsedijk en grenzen zowel aan een oud gebouw als aan de nieuwbouw binnen de ontwikkelvelden. De prachtige oude panden, die nu verstopt liggen achter groen en hekken, tonen zich straks opnieuw aan de stad. Woningen die grenzen aan de pocket parks hebben hun entree aan het park. Het waterelement bij de bestaande gebouwen aan de 2e Daalsedijk wordt onderdeel van een pocketpark.



Spoorpark
Het Spoorpark heeft de uitstraling van een gecultiveerde wildernis en bevat cultuurhistorische gebouwen en inrichtingselementen. Het terugbrengen van de bestaande elementen in combinatie met de bestaande bebouwing zorgt ervoor dat het stoere en robuuste karakter uit het verleden herkenbaar blijft in het Wisselspoor. De nieuwe fietsroute en wandelpaden vormen samen met de bestaande spoorlijnen een lijnenspel dat de ruige groene en verharde ruimtes doorsnijdt.



Binnenwereld
De bestaande bebouwing vormt samen met de ontwikkelvelden een binnenwereld met een stedelijk en groen karakter. Het contrast tussen oud en nieuw is één van de grote charmes van de

binnenwereld. De binnenwereld kent een grote diversiteit aan gebouwen met hun eigen kleuren, texturen en gevelopeningen. Dit diverse geheel wordt samengebracht door het continue karakter van de binnenwereld. De overgangen van openbaar naar privé worden gemarkeerd door integraal vormgegeven hekken en muren. Rondom de bebouwing ligt een margezone van 1,2 meter die onderdeel uitmaakt van de openbare ruimte, maar visueel een gevoel geeft van een private en door bewoners te gebruiken zone.



4.1.5 Beeldkwaliteit

In het Ontwikkelkader (2020) wordt een ruimtelijk functioneel kader vastgelegd. Het Ontwikkelkader volgt de uitgangspunten van de Ontwikkelvisie en is een nadere vertaling en uitwerking van. Als bijlage aan het Ontwikkelkader is een beeldkwaliteitsplan toegevoegd (zie bijlage 6). In dit beeldkwaliteitsplan voor deelgebied 2-4 wordt aangesloten op de sfeer en identiteit zoals die is vastgelegd in het beeldkwaliteitsplan Wisselspoor voor deelgebied 1. De stedenbouwkundige, landschappelijke en architectonische randvoorwaarden worden zoveel mogelijk doorgezet in deelgebied 2-4, zodat een samenhangende buurt ontstaat met een eenduidige sfeer en identiteit.

Er is in het gebied een grote verscheidenheid aan erfgoed dat te maken heeft met de spoorwegen. Ook de terreinen in de Cartesiusdriehoek horen bij dit erfgoed. In het rapport Cultuurhistorische Waardestelling van de gemeente Utrecht wordt de geschiedenis van deze terreinen weergegeven en de cultuur- en architectuurhistorische waarde van de afzonderlijke gebouwen en van de terreinen als geheel beschreven. De cultuurhistorische bebouwing die in dat document als waardevol is aangemerkt wordt behouden en ingepast. In de waardevolle historische gebouwen is ruimte voor bijzondere functies.

Tevens worden karakteristieke inrichtingselementen behouden en hergebruikt en blijven bomen uit de oorspronkelijke inrichting zoveel mogelijk behouden.

Conform de standaard eisen vanuit de gemeente Utrecht wordt er in principe uitgegaan van het Handboek Openbare Ruimte (HOR) en het Handboek Straatmeubilair. Aanvullend op dit document wensen we het cultuurhistorische en stoere karakter van Wisselspoor te waarborgen en te ondersteunen, waardoor op bepaalde plekken een afwijkende inrichting de voorkeur kan hebben. De ontwerpkeuzes en materialisering van deelgebied 1 worden doorgezet.

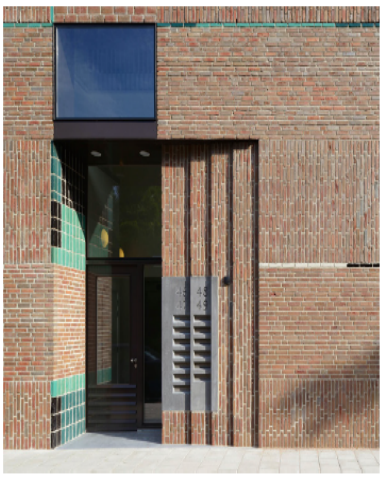
De nieuwe bebouwing heeft een moderne uitstraling en een hoogwaardige detaillering. In de nieuwbouw wordt enerzijds gezocht naar verwantschap met de cultuurhistorische bebouwing en anderzijds naar contrast. Verwantschap in de toepassing van baksteen, de grote gevelopeningen en de ritmiek van de kappen. Contrast in nieuwe materialen als metaal en stucwerk in een kleurstelling van lichtgrijs tot antraciet. De architectuur is tijdloos, niet nostalgisch, circulair, innovatief en stoer. De bebouwing is opgebouwd uit verschillende korrels passend bij het karakter van het bouwblok: small, medium of large. De verschillende korrels vormen samen een spannende compositie. Welstand kan afwijken van de criteria indien er een oplossing geboden wordt van een dusdanige goede kwaliteit dat afwijking gerechtvaardigd is.

Materiaal en kleurstelling
De toegepaste hoofdmaterialen zijn hoogwaardig, duurzaam, modern en tijdloos. De materialen sluiten aan bij het industriële karakter van het gebied: baksteen, beton, natuursteen, stucwerk, vezelcementplaat, keramiek of metaal. De baksteen kleuren sluiten aan bij de baksteen kleur van de monumentale gebouwen. De overige genoemde materialen worden toegepast in een palet van grijstinten. Behandeld of verduurzaamd hout kan worden toegepast als ondergeschikt materiaal. Hout wordt toegepast in naturel tinten, in antraciet of zwart. Onbehandeld hout is niet toegestaan.

Samenhang binnen het plot wordt bereikt door de toepassing van een beperkt kleurenpalet van roodbruin tot grijstinten. Materialisering en kleuren sluiten aan op de cultuurhistorisch waardevolle gebouwen. De gebouwen zijn alzijdig ontworpen in één hoofdmateriaal.

Plinten, entrees en bergingen
De bebouwing wordt zo veel mogelijk alzijdig ontworpen. Een transparante plint is vereist aan de zijde van het openbaar gebied, zodat een levendig straatbeeld wordt gecreëerd. Een hogere netto vrije hoogte is mogelijk. De bebouwing wordt aan de buitenzijde van de plots ontsloten. De collectieve gebouwen moeten worden voorzien van een uitnodigende entree. Appartementen op de begane grond hebben een eigen voordeur of woonruimte aan de straat. Bergingen zijn niet zichtbaar vanaf het openbaar gebied.





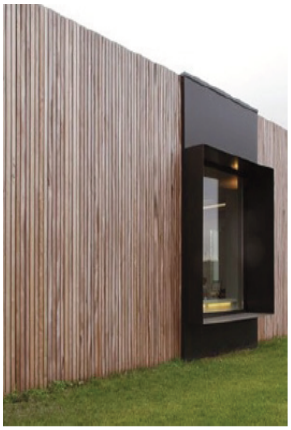
Dakvorm
De noklijn van de kappen staat altijd haaks op de rooilijn, behalve bij kopgevels. De detaillering van de kappen is modern zonder uitkraging van goot of dakrand. Gestreefd wordt naar een integrale materialisering en kleurstelling van gevel en dak. Indien eenzelfde kleur en materialisering van gevel en kap niet mogelijk is, dan dient het materiaal van de kap en de dakrand (zoals dakpannen, kunststof, bitumen) in dezelfde kleur als de gevel te worden uitgevoerd. Bij het gebruik van dakpannen zijn alleen vlakke dakpannen toegestaan.

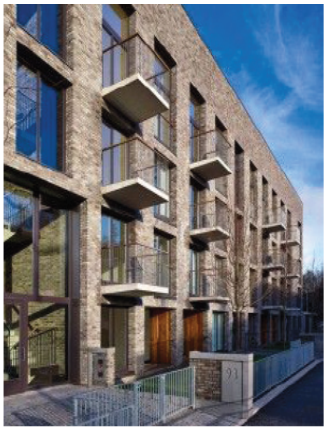
De platte daken moeten het regenwater zo lang mogelijk bufferen om het daarna vertraagd af te voeren naar de openbare ruimte. Daarnaast worden ze meestal gebruikt voor het opwekken van energie of als buitenruimten. Zonnepanelen worden in het dakvlak geïntegreerd of uit het zicht geplaatst. Voor platte daken zijn drie, eventueel te combineren, mogelijkheden: energiedaken, groene daken of dakterrassen.





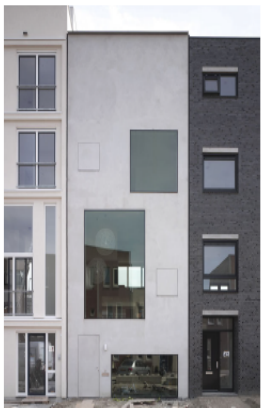
Uitkragingen
Bij appartementenblokken wordt ruimte geboden aan uitkragende delen, zoals balkons of erkers. De uitkragingen moeten in vorm en uitstraling ondergeschikt zijn aan het hoofdvolume. De maximale uitkraging is 2,0 m. In de binnenstraten is de uitkraging maximaal 1,2 m, zodat deze niet uitsteekt ten opzichte van de margestrook. Op de begane grond zijn geen uitkragingen mogelijk. Loggia's zijn wel mogelijk op de begane grond. De onderzijde van de uitkragende delen dient net zo hoogwaardig afgewerkt te worden als de gevel. De bebouwing aan het spoor dient rekening te houden met het geluid. Balkons moeten mogelijk afgeschermd zijn (bijvoorbeeld als glazen erkers).



Detaillering
De detaillering is geraffineerd. De gevelopbouw is consequent en goed van verhoudingen. Kozijnprofielen zijn minimaal, zodat een maximale glasopening ontstaat. Goothoogten worden onderling afgestemd om storende verspringingen die kleiner zijn dan 25 cm te voorkomen.






Hoofdstuk 5 Onderzoek en randvoorwaarden

5.1 Inleiding

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

5.2 Milieueffectrapportage

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

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

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

Plansituatie
De in het plan opgenomen activiteiten vallen onder categorie D11.2 (aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject) zoals deze is opgenomen in onderdeel D van de bijlagen bij het Besluit m.e.r. Voor deze activiteit is in het Besluit m.e.r. een drempelwaarde opgenomen van 2.000 woningen, een projectgebied van 100 hectare en 200.000 m² bvo aan bedrijfsoppervlakte of meer. Het plan blijft onder deze drempelwaarden en overschrijdt deze niet. Dit bestemmingsplan ziet toe op de gronden van deelgebied 2 tot en met 4. Het totale plangebied 2e Daalsedijk (deelgebieden 1 t/m 4) wordt in meerdere fasen ontwikkeld, maar het totaal van de te realiseren woningen blijft onder de m.e.r.-beoordelingsgrens (categorie D 11.2 activiteit uit de bijlage bij het Besluit m.e.r.). Op grond van artikel 2, lid 5, sub b, van het Besluit m.e.r. dient echter ook in 'overige gevallen' bekeken te worden of sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen (de vormvrije m.e.r.-beoordeling). Op basis van deze vormvrije m.e.r.-beoordeling dient het bevoegd gezag (in dit geval de gemeente Utrecht) een besluit te nemen om voor het project wel of geen m.e.r.-procedure te volgen voor het project alvorens het ontwerp bestemmingsplan ter inzage wordt gelegd.

Om te beoordelen of sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen is een vormvrije m.e.r.-beoordeling (aanmeldnotitie) opgesteld. In deze vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt geconcludeerd dat geen sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen en er derhalve geen aanleiding is om een m.e.r.-procedure te doorlopen. De gemeente heeft dan ook op 22 januari 2020 besloten om voor dit plan geen m.e.r.-procedure toe te passen.

De vormvrije m.e.r.-beoordeling is opgenomen in bijlage 10.

Conclusie
Er is geen sprake van belangrijke nadelige milieugevolgen door de beoogde ontwikkeling. Het opstellen van een milieueffectrapportage is dan ook niet noodzakelijk.

5.3 Geluidhinder

Kader
Geluid beïnvloedt vaak de kwaliteit van de leef- en woonomgeving. De belangrijkste geluidsbronnen die in het kader van de ruimtelijke ordening van belang zijn, zijn wegverkeer, railverkeer en

bedrijven. De mate van acceptatie en hinder is onder meer afhankelijk van de functie van het geluidsbelaste object – hiervoor kent de wet 'geluidsgevoelige bestemmingen' zoals woningen en scholen.

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

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

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

Bij een geluidsbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde dient akoestisch onderzoek uitsluitsel te geven over de te verwachten geluidsbelasting en de doeltreffendheid van maatregelen om een overschrijding van grenswaarden te voorkomen. Onder bepaalde voorwaarden, die zijn vastgelegd in de gemeentelijke geluidnota, kan door burgemeester en wethouders een hogere waarde voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting worden vastgesteld. De voorwaarden uit de Geluidnota Utrecht 2014-2018 op basis waarvan een hogere waarde kan worden vastgesteld, zijn:

- iedere woning dient te beschikken over een geluidsluwe gevel (bij woningen kleiner dan 30 m^2 geldt dat voor 50% van het totaal aantal woningen waarbij onder geluidluw wordt verstaan de voorkeurswaarde plus 5 dB);
- de woning bevat voldoende verblijfsruimten aan de geluidsluwe gevel, te weten 30% van het aantal verblijfsruimten of 30% van de oppervlakte van het verblijfsgebied;
- wanneer de woning beschikt over een buitenruimte, dan is deze bij voorkeur gelegen aan de geluidsluwe zijde. Het geluidsniveau mag er in ieder geval niet meer dan 5 dB hoger zijn dan op de geluidsluwe gevel.

De leefbaarheid wordt bewerkstelligd door o.a. voorwaarden te verbinden aan het verlenen van hogere waarden. De voorwaarden leggen de initiatiefnemer of de beheerder een inspanning op voor een leefbare woonomgeving als compensatie voor het bouwen in een lawaaiige situatie.

In het kader van een gezonde verstedelijking (Healty Urban Living) wordt daarnaast een geluidbelasting door (spoor)wegverkeer van 63 dB of meer op grond van gezondheidsoverwegingen als niet wenselijk gezien bij grote(re) ruimtelijke ontwikkelingen.

Plansituatie
In het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan is akoestisch onderzoek uitgevoerd, zie bijlage 11. Onderzoek is verricht naar de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai en spoorweglawaai. Daarbij is ook het effect beschouwd van de verkeerstoename op de bestaande woningen. Het plangebied is niet gelegen in of in de nabijheid van een gezoneerd industrieterrein zodat dit aspect buiten beschouwing kan worden gelaten.

De nieuwe geluidgevoelige bestemmingen zijn gelegen binnen de bebouwde kom. In het kader van de Wet geluidhinder en de goede ruimtelijke ordening is de geluidbelasting ten gevolge van de Amsterdamsestraatweg en de volgende 30 km/uur wegen inzichtelijk gemaakt:

- de 2e Daalsedijk;
- de wegen in de Bloemenwijk.

De planlocatie ligt geheel binnen de zone van de spoorlijn Utrecht Centraal – Amsterdam, Utrecht Centraal – Den Haag en Utrecht Centraal – Amersfoort. De geluidbelasting vanwege het spoor is inzichtelijk gemaakt.

Berekeningsresultaten
De geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer op de Amsterdamsestraatweg bedraagt maximaal 37 dB Lden. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB Lden wordt niet overschreden.

De geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer op 2e Daalsedijk bedraagt maximaal 52 dB Lden. De

2e Daalsedijk is een 30 km/h weg. Er behoeven geen hogere waarden te worden vastgesteld. Een waarde van 52 dB Lden is aanvaardbaar in stedelijk gebied.

De geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer op alle wegen in de Bloemenwijk bedraagt maximaal 48 dBLden (worst case). De voorkeursgrenswaarde van 48 dB Lden wordt niet overschreden.

De geluidbelasting ten gevolge van railverkeer bedraagt maximaal 68 dB Lden. De voorkeursgrenswaarde van 55 dB Lden wordt overschreden maar de maximale ontheffingswaarde van 68 dB wordt niet overschreden. Op locaties waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, maar de maximale ontheffingswaarde niet, kunnen hogere waarden worden vastgesteld door het college van Burgemeester en Wethouders.

De (gecumuleerde) geluidbelasting ten gevolge van alle geluidbronnen bedraagt maximaal 68 dB LRL,Cum.

Met het oog op het verlenen van hogere waarden vanwege spoorweglawaai, zijn maatregelen onderzocht om de geluidbelasting vanwege het railverkeer te reduceren. Daarbij is gekeken naar maatregelen om voor zoveel mogelijk woningen de toekomstige norm in de Omgevingswet (65dB), en de gemeentelijke ambitiewaarde van 63 dB Lden, te halen. Bij het bepalen van benodigde maatregelen is onderscheid gemaakt tussen:

- maatregelen aan de bron;
- maatregelen in het overdrachtsgebied;
- maatregelen aan de ontvangzijde.

Maatregelen ter reductie van het geluid ten gevolge van het railverkeer in de vorm van (forse) schermen zijn in relatie tot het onderhavige project in beginsel stedenbouwkundig ongewenst, en technisch moeilijk realiseerbaar. Maatregelen aan de ontvangstzijde door het toepassen van dove gevels heeft dusdanig veel consequenties voor de kwaliteit van de woningen, de ventilatie- en brandveiligheidscondities, dat de ontwerpvrijheden van de woningen sterk wordt ingeperkt. In het akoestisch onderzoek zijn verschillende bron- en overdrachtsmaatregelen - al dan niet in combinatie - beschouwd.

In het kader van de ontwikkeling van het plangebied worden de volgende maatregelen voorgesteld om aan de grenswaarde van 65 dB van de nieuwe Omgevingswet te voldoen:

- verlenging scherm (60 meter) langs de fly-over spoor Utrecht – Den Haag/Rotterdam;
- extra raildempers op het spoor Amsterdam- Utrecht ter plaatse van een deel van het plangebied.

De onderzoeksresultaten laten zien dat met deze maatregelen ook voor een groot aantal woningen in het plangebied voldaan wordt aan de ambitiewaarde van de gemeente Utrecht. Verdergaande maatregelen ter reductie van het geluid ten gevolge van het railverkeer zijn in relatie tot het onderhavige project buiten proporties en niet realiseerbaar.

Daarbij geldt dat de bestaande situatie waar reeds geluiddempers zijn gerealiseerd langs het plangebied, al een verbetering van de geluidbelasting op ten opzichte van het geluidregisterspoor oplevert.

Het is daarom realistisch om voor een viertal ontwikkelingsvelden in het plangebied een hogere waarden tot 65 dB aan te vragen ten gevolge van railverkeerslawaai. In het akoestisch onderzoek is een overzicht opgenomen van de betreffende ontwikkelblokken.

Ten aanzien van het effect van de (auto)verkeerstoename door het project op de bestaande omgeving wordt in het akoestisch onderzoek aangegeven dat tussen het projectgebied en de ontsluitingsweg Amsterdamsestraatweg - naast de 2e Daalsedijk - 6 directe wegen in de bloemenwijk liggen: Dahliastraat, Jasmijnstraat, Goudsbloemstraat, Meidoornstraat, Dirkje Mariastraat en Fabriekstraat. Wanneer de vastgestelde maximale verkeersgeneratie van de gebiedsontwikkeling van 2400 mvt over deze 6 wegen wordt verdeeld, wordt de verkeersintensiteit verhoogd met 400 mvt per straat. De verkeersaantrekkende werking van het projectgebied levert bij de bestaande bebouwing een verhoging van de geluidbelasting op van maximaal 1 dB. Vanuit een goede ruimtelijke ordening is dit aanvaardbaar. Bij het uitvoeren van de verkeerskundige knips (zie bijlage 12) is sprake van een gunstige verdeling van het verkeer en daarmee een geringe toename van de geluidbelasting.

Conclusie
In delen van het plangebied is de geluidbelasting ten gevolge van spoorweglawaai hoger dan de voorkeursgrenswaarde. De maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden. Door bron - en overdrachtsmaatregelen toe te passen (scherm en raildempers) kan een forse geluidreductie worden verkregen waardoor voor alle woningen wordt voldaan aan de geluidwaarden uit de toekomstige Omgevingswet en voor een groot aantal woningen ook wordt voldaan aan de gemeentelijke ambitiewaarde. Omdat vanwege het railverkeer de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden

worden voor de nieuwe geluidgevoelige functies hogere grenswaarden vastgesteld. De maximale geluidbelasting is in het (ontwerp) besluit hogere waarden vastgelegd. In dit besluit zijn ook voorwaarden opgenomen, waaronder het uitvoeren van de genoemde bron- en overdrachtsmaatregelen.

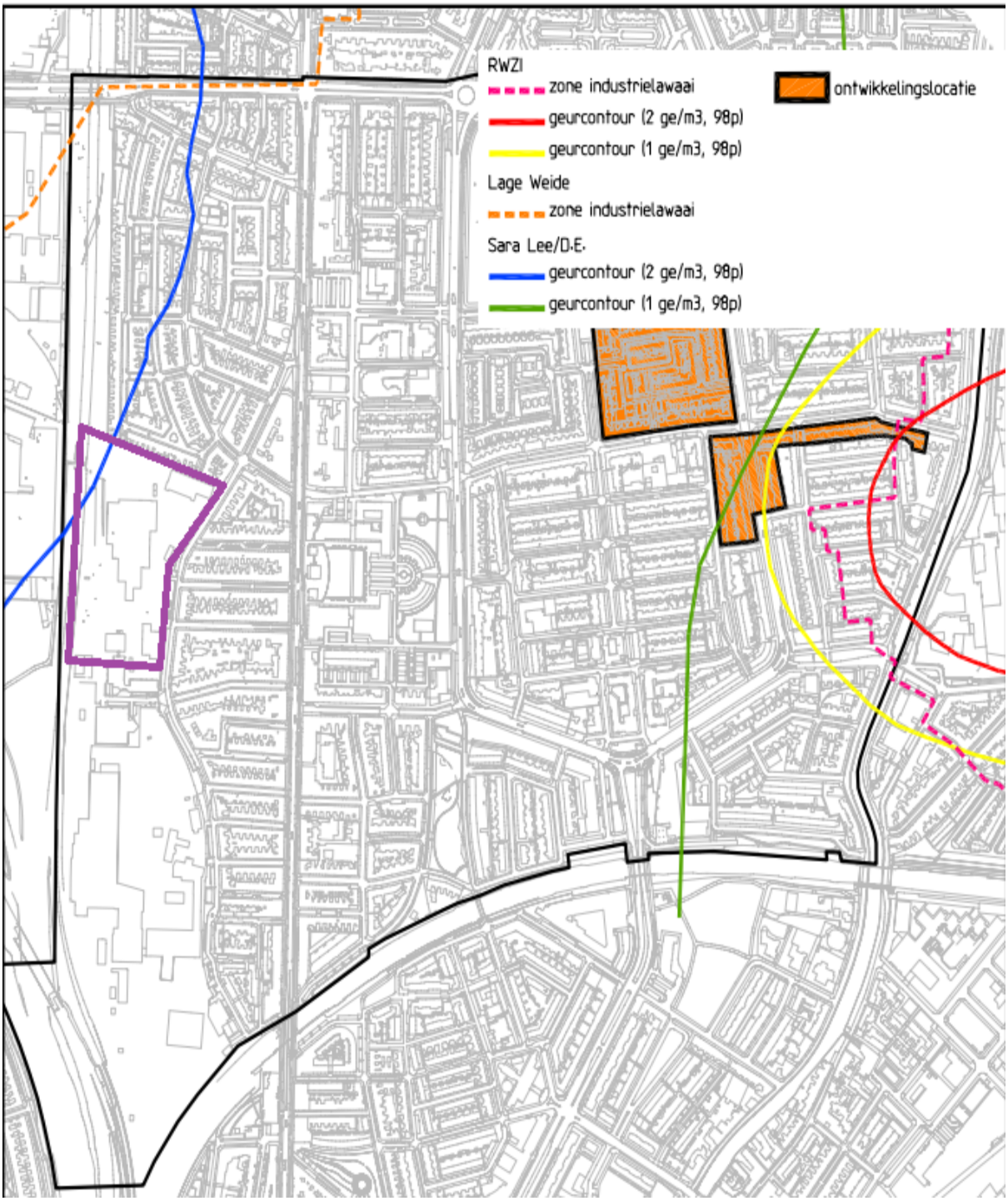
De berekende geluidbelasting voor de straten voor het autoverkeer in en buiten het plangebied is vanuit een goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar. De geluidbelasting vanwege de Amsterdamsestraatweg overschrijdt de voorkeursgrenswaarde niet. De verhoging van de geluidbelasting op de bestaande woningen als gevolg van de planontwikkeling is beperkt en eveneens vanuit goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar. Het aspect akoestiek vormt hiermee geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

5.4 Geur

Kader
Bepaalde bedrijven kunnen geurhinder veroorzaken. Voor specifieke bedrijven is in de Wet milieubeheer een richtwaarde aangegeven voor de hoeveelheid geur (uitgedrukt in geureenheden/m^3) die acceptabel is in de omgeving van bedrijven. Deze geuruitstoot heeft ruimtelijke consequenties. In de directe omgeving van het bedrijf zijn vanuit de norm van de Wet milieubeheer beperkingen gesteld aan de mogelijkheid voor een nieuwe ontwikkeling van gevoelige bebouwing (met name wonen). Dit soort bedrijven bevindt zich niet binnen het plangebied of in de directe omgeving daarvan. Kleinere bedrijven zoals horecavestigingen, of een bakkerij kennen soms ook geurhinder maar daarvoor zijn geen richtlijnen opgesteld. Daarnaast kan de mestopslag bij agrarische bedrijven geurhinder veroorzaken. Door een geschikte locatie van de mestopslag te bepalen, is een deel van de hinder te voorkomen. Echter bij grotere bedrijven is voldoende afstand ten opzichte van woningen van derden noodzakelijk. Dit wordt geregeld in de bestemmingsplanregels.

Het landelijk geurbeleid is verwoord in de brief van de minister van VROM aan de Tweede Kamer (juni 1995) welke integraal is opgenomen in de Nederlandse Emissierichtlijn. Het beleid is erop gericht nieuwe geurhinder te voorkomen waarbij de mate van hinder die nog acceptabel is, wordt vastgesteld door het bevoegd orgaan.

Plansituatie
Voor het plangebied van voorliggend bestemmingsplan zijn twee bedrijven mogelijk relevant vanwege geurhinder. Het betreft RWZI Zandpad en Sara Lee/DE (Douwe Egberts). Voor de RWZI is de geureis voor de bestaande situatie ter plaatse van de dichtstbijzijnde woonbebouwing, 3 ge/m^3 (1,5 ouE/m^3). De locatie valt buiten de geurcontouren van de RWZI. Voor DE is een hoger acceptatieniveau vastgesteld, te weten 4,8 ge/m^3 (2,4 ouE/m^3). Het plangebied valt wat betreft Douwe Egberts geheel binnen de contour, maar dit betreft geen onacceptabel niveau (namelijk 1 ge/m^3 (0,5 ouE/m^3).



geurcontouren ter plaatse van deelgebieden 1 tot en met 4 (met paarse kader is deelgebied 1 aangegeven, deelgebied 2-4 ligt zuidelijk hiervan)

Conclusie
De geurcontouren van de genoemde bronnen liggen grotendeels buiten het plangebied van voorliggend bestemmingsplan. Het aspect geurhinder brengt geen belemmeringen met zich mee voor de beoogde ontwikkeling.

5.5 Bedrijven en milieuzonering

Kader

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

Plansituatie

Bedrijvigheid buiten het plangebied
Aan de noordoostzijde van het plangebied ligt het bedrijventerrein aan de Cartesiusweg. Uit het vigerende bestemmingsplan van deze locatie (Cartesiusweg e.o., vastgesteld op 12 september 2013), blijkt dat het bedrijventerrein geschikt is voor bedrijven in de milieucategorie 3.1 tot en met 4.2. De bijbehorende richtafstand binnen categorie 4.2 is ten hoogste 300 meter tot een rustige woonwijk. Binnen gemengd gebied is de richtafstand binnen categorie 4.2, 200 meter.

Het noordelijk deel van bedrijventerrein Cartesiusweg ligt op een ruimere afstand dan 300 meter van het plangebied. Ten aanzien van deze onderdelen bestaan dan ook geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling.

Het oostelijke gedeelte van bedrijventerrein Cartesiusweg ligt op circa 150 meter van de woonfunctie in het voorliggende plangebied. Op de korststste afstand bevindt zich het gebouw van de verkeersleiding van Prorail. De bedrijven die op dit gedeelte van het bedrijventerrein zijn toegestaan zijn bedrijven tot ten hoogste categorie 3.2. De richtafstand voor gemengd gebied bedraagt 50 meter. Daarmee wordt voldaan aan de richtafstanden en vormt ook dit deel van het bedrijventerrein geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

Daarbij komt dat op dit moment geen bedrijven uit de categorie 3.2 in oostelijk deel van het bedrijventerrein Cartesiusweg aanwezig zijn, voor het gebied een Koersdocument is vastgesteld en een bestemmingsplan in voorbereiding is dat ziet op transformatie van de Cartesiusdriehoek naar wonen en werken. Op korte afstand van het bedrijventerrein geldt reeds een woonbestemming (bestemmingsplan Wisselspoor) waardoor nu voorliggend bestemmingsplan ook geen belemmering vormt voor de bedrijvigheid in de Cartesiusdriehoek. In het aangrenzende bestemmingsplan Wisselspoor (ten noorden van voorliggend bestemmingsplan) zijn uitsluitend bedrijven toegestaan in de (lichte) categorie A en B.



ligging bedrijvigheid buiten het plangebied

Bedrijvigheid binnen het plangebied
Binnen het plangebied wordt een gemengd programma van wonen, kleinschalige horeca en bedrijvigheid beoogd. In het gebied zijn bedrijfsactiviteiten toegelaten te midden van het woongebied van een zodanige categorie dat er geen hinder wordt veroorzaakt op aangrenzende woningen. In het plangebied toegelaten bedrijven kennen een maximale categorie B1 – functiemenging. De Lijst van Bedrijven Functiemenging is opgenomen in Bijlage 1 bij de regels van voorliggend bestemmingsplan.

Conclusie
Ten aanzien van bedrijven en milieuzonering bestaan er geen belemmeringen voor onderhavig bestemmingsplan. Het naastgelegen bedrijventerrein Cartesiusweg ligt op voldoende afstand van het plangebied, en er is op kleinere afstand reeds woningbouw mogelijk gemaakt. In het aangrenzende gebied (deelgebied 1) is uitsluitend lichte bedrijvigheid toegestaan. Binnen het plangebied zelf zijn alleen bedrijven toegestaan die op grond van de functiemengingslijst passend zijn in een woonomgeving.

5.6 Externe veiligheid

Kader
Het werken met, de opslag en het transport van gevaarlijke stoffen leidt tot veiligheidsrisico's voor omwonenden, bedrijven en passanten. Om deze risico's te beheersen worden in bestemmingsplannen de relaties tussen deze activiteiten en hun omgeving conform wet- en regelgeving verantwoord en vastgelegd. Daartoe moeten in de eerste plaats risicobronnen geïnventariseerd worden. Vervolgens wordt een toets uitgevoerd aan de betreffende wet- en regelgeving.

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

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft aan hoe groot de overlijdenskans is wanneer een persoon zich permanent op een bepaalde plek bevindt. De wetgever beschouwt een overlijdenskans van eens in de miljoen jaar (aangeduid met 10-6) voor nieuwe situaties als acceptabel. In de wetgeving is dit risico vertaald naar een afstandsnormering (PR=10-6 contour). Voor de afstand tussen de risicoveroorzakende activiteiten en kwetsbare objecten is die norm een harde grenswaarde. Voor de afstand tot beperkt kwetsbare objecten is die norm een richtwaarde waarvan mag worden afgeweken als daar een gegronde reden voor is.

Het groepsrisico (GR) geeft de kans aan op het overlijden van een groep mensen als gevolg van een calamiteit. Het Bevt verplicht ertoe dat bij omgevingsvergunningen, waarbij wordt afgeweken van de bestemming, het groepsrisico wordt beschreven en gemotiveerd. Voor het toetsen van het groepsrisico wordt gebruik gemaakt van de zogenoemde oriëntatiewaarde. Dit is geen harde wettelijke norm maar een houvast om te toetsen of het groepsrisico acceptabel is al dan niet in combinatie met maatregelen voor de bestrijding van ongevallen.

Plansituatie
Het plangebied is gelegen binnen het invloedsgebied van het spoortraject Utrecht – Breukelen. Over dit traject worden gevaarlijke stoffen vervoerd. In het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan is onderzoek verricht naar het effect van de ontwikkeling van het plangebied op de externe veiligheid (zie bijlage 8).

Plaatsgebonden risico
Voor het spoortraject is de plaatgebonden risicocontour voor het transport van gevaarlijke stoffen (gebaseerd op risico plafonds) berekend en weergegeven in bijlage 2 van de Regeling basisnet. Voor het betreffende spoortraject Utrecht - Breukelen is een afstand van 0 meter weergegeven.

De normen voor het plaatsgebonden risico vormen geen belemmering voor de ontwikkeling van het plangebied.

Plasbrandaandachtsgebied
Voor het betreffende spoortraject Utrecht - Breukelen is in bijlage 2 van de Regeling Basisnet aangeven dat er een plasbrandaandachtsgebied aanwezig is. Het plasbrandaandachtsgebied heeft een breedte van 0 meter gemeten vanaf de buitenste spoorstaven van de spoorbundel voor het doorgaand verkeer. Het plangebied is gelegen buiten het plasbrandaandachtsgebied.

Groepsrisico
De hoogte van het groepsrisico van het spoortraject neemt in de toekomstige situatie toe ten opzichte van de huidige situatie. Dit heeft meerdere oorzaken: de bebouwing komt in de toekomstige situatie dichter bij het spoortraject te liggen, de bebouwingsdichtheid in het plangebied is in de toekomstige situatie hoger dan in de huidige situatie en door de woonfunctie is de aanwezigheid van personen in de nachtsituatie groter dan in de huidige situatie. Voor wat betreft het groepsrisico geldt dat het risico licht toeneemt ten opzichte van de bestaande situatie maar onder de oriëntatiewaarde (het groepsrisico bedraagt maximaal 0,165 maal de oriëntatiewaarde) blijft.

Verantwoording groepsrisico
Omdat in de nieuwe situatie het groepsrisico hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, moet deze in het ruimtelijke besluit volledig worden verantwoord. Ter verantwoording van het groepsrisico dienen, naast de hoogte van het groepsrisico, enkele kwalitatieve elementen beschouwd te worden. In genoemd onderzoek zijn alle elementen beschouwd. Bij dit spoortraject kan een plasbrand of een

BLEVE optreden. Ook kan door het ontsporen, lekraken en in brand raken van een wagon met een toxische vloeistof, een toxische (rook)wolk ontstaan. De gevolgen van deze scenario's zijn verschillend. In het onderzoek worden de scenario's verduidelijkt. Op basis van de beschouwing worden de risico's aanvaardbaar geacht. In het onderzoek worden diverse maatregelen beschreven met betrekking tot de bescherming van personen binnen gebouwen en de zelfredzaamheid:

- (Nood)uitgangen aan de van het spoor afgekeerde zijden van gebouwen;
- Afsluitbare mechanische ventilatiesystemen;
- Brandwerende/brandvertragende constructies zoals brandwerende gevels, splinterwerend/brandwerend glas etc.;
- Goed getrainde BHV organisaties en afstemming van BHV organisaties onderling.

Deze maatregelen kunnen niet worden geborgd in dit bestemmingsplan. Ze zullen in volgende fasen (ontwerp, uitvoering) nadrukkelijk aan de orde moeten komen.

Conclusie
Het groepsrisico is met RBM II berekend voor de bestaande en nieuwe omgevingssituatie bij de maximale gebruiksruimte voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoortraject Utrecht – Breukelen (route 71).

Het berekende groepsrisico bedraagt in de bestaande omgevingssituatie maximaal 0,057 maal de oriëntatiewaarde. In de nieuwe omgevingssituatie zal het groepsrisico toenemen maar blijft deze ruim onder de oriëntatiewaarde (maximaal 0,165 maal de oriëntatiewaarde).

Omdat in de nieuwe situatie het groepsrisico hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, is deze in het ruimtelijke besluit door middel van de bovengenoemde rapportage, volledig verantwoord. De conclusie is dat het resterende risico aanvaardbaar is.

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

5.7 Luchtkwaliteit

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

Plansituatie
In het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan is onderzoek verricht naar de effecten van de gebiedsontwikkeling op de luchtkwaliteit, zie bijlage 13. In dit kader zijn de concentraties luchtverontreinigende stoffen in de situatie na ontwikkeling van het plangebied berekend en beoordeeld conform de Wet Milieubeheer. In het onderzoek zijn de concentratiebijdragen bepaald vanwege de herontwikkeling. Hiertoe zijn de bijdragen vanwege:

- de verkeersaantrekkende werking van het plangebied;
- het wegverkeer op omliggende verkeerswegen, en
- de emissie van de bedrijvigheid in het plangebied,

opgeteld bij de ter plaatse heersende Grootschalige Concentraties Nederland (GCN).

Berekeningsresultaten
Voor wat betreft stikstofdioxide en fijn stof luidt de conclusie dat de grenswaarde van 40 u/m³ ruimschoots in acht wordt genomen. Ten aanzien van het berekende aantal overschrijdingsdagen voor fijn stof geldt dat de grenswaarde van 35 dagen eveneens ruimschoots in acht wordt genomen. Voor wat betreft zeer fijn stof wordt geconcludeerd dat de grenswaarde van 25 u/m³ ruimschoots in acht wordt genomen.

Conclusie
Uit de berekeningen volgt dat bij de gehanteerde benadering, de grenswaarden voor alle relevante stoffen waaronder (zeer) fijnstof en NO2, niet worden overschreden op die locaties waar de gevolgen voor de luchtkwaliteit vanwege de beoogde ontwikkeling het grootst zijn. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

5.8 Bodem

Kader

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

- Nieuwe bodemverontreiniging moet worden voorkomen en indien er toch bodemverontreiniging ontstaat moet de bodem direct worden gesaneerd. Een geval van bodemverontreiniging waarbij de verontreiniging geheel of grotendeels na 1987 is ontstaan is een "nieuw geval". Deze zorgplicht houdt in dat nieuwe gevallen van bodemverontreiniging zoveel mogelijk ongedaan dienen te worden gemaakt.
- Overige gevallen van ernstige bodemverontreiniging moeten binnen een bepaalde termijn worden gesaneerd als er tevens sprake is van risico's. Het gaat daarbij om humane of milieuhygiënische risico's en om risico's voor verspreiding van de verontreiniging. De sanering gebeurt functiegericht en kosteneffectief.
- Nieuwbouw op of graafwerkzaamheden in een geval van ernstige bodemverontreiniging zijn ongeacht de risico's niet toegestaan zonder saneringsmaatregelen.
- Hergebruik van (schone of licht verontreinigde) grond kan bij onverdachte terreinen plaats vinden op basis van de bodemkwaliteitskaart en het bodembeheerplan.

Bij een aanvraag van een omgevingsvergunning moet een bodemonderzoek conform de NEN 5740 worden verricht. Op basis van dit onderzoek wordt beoordeeld of de locatie geschikt is voor de geplande functie of dat er nog een nader onderzoek en/of een bodemsanering noodzakelijk is, voordat de locatie geschikt is voor de geplande functie. Als er voor de bouwwerkzaamheden een grondwateronttrekking nodig is, moet rekening gehouden worden met nabij gelegen grondwaterverontreinigingen.

Plansituatie

In het gehele bedrijventerrein Wisselspoor hebben bedrijfsactiviteiten plaatsgevonden sinds het eind van de 19e eeuw. De belangrijkste activiteiten waren en zijn:

- onderhoud aan (stoom)locomotieven, wagons en ander materieel;
- het verwijderen en uitrijden van sintels uit de stoomlocomotieven;
- opslag van kolen;
- bovengrondse opslag van brandstoffen en vetten;
- testen in het lab van technische ondersteuning;
- het behandelen van spoorstaven;
- slijtage bovenleidingen;
- ondergrondse opslag van brandstoffen;
- brandweeroefeningen.

In het gebied aan de 2e Daalsedijk - het Electrorailterrein - is volgens de analyse 'Grip op Locatie' in de periode 1997-2003 een groot aantal bodemonderzoeken uitgevoerd, waarbij een aantal gevallen van ernstige bodemverontreiniging zijn aangetroffen. Het gaat daarbij zowel om mobiele als immobiele grond(water)verontreinigingen, die zijn veroorzaakt door de voormalige bedrijfsmatige activiteiten op het terrein.

In 2004 is in het kader van de toenmalige herontwikkelingsplannen voor het gebied een raamsaneringsplan (RSP) opgesteld en is het gebied als één gecombineerd geval van ernstige bodemverontreiniging beschikt, waarvan sanering urgent (sinds 2006: spoedeisend) is. Het RSP beschrijft de randvoorwaarden van uit te voeren deelsaneringen. In 2014 is gestart met de sanering van de mobiele verontreinigingen, waarvan fase 1 en 2 inmiddels zijn afgerond.

Voor de overige verontreinigingen is in het raamsaneringsplan van 2004 geconcludeerd dat de aanwezige verontreinigingen niet leiden tot onaanvaardbare humane en ecologische risico’s bij het toenmalig gebruik (gebouwen en braakliggend terrein). De aanpak van deze verontreinigingen heeft daarmee geen prioriteit en kan bij herinrichting plaatsvinden. Na de herinrichting krijgt een deel van de locatie een gevoeliger functie, namelijk wonen. Dit betekent dat de bodemkwaliteit mogelijk verder verbeterd moet worden voor de functies wonen en openbaar groen/tuinen.

In 2016 is een actualiserend onderzoek uitgevoerd (zie bijlage 14). De resultaten van dit actualiserend bodemonderzoek leiden, tot een hernieuwde, actuele definitie van de gevallen van ernstige bodemverontreiniging op het Electrorailterrein. Hierbij zijn zowel de eerder vastgestelde verontreinigingssituatie, het beschikte Raamsaneringsplan van 2004, als de huidige, geactualiseerde verontreinigingssituatie meegenomen. In 2016 zijn beschikkingen genomen op basis van de Wet bodembescherming die betrekking hebben op het plangebied. De verontreinigingssituatie is hierin

vastgelegd.



contouren met restverontreinigingen en gesaneerde delen

In de omgeving van het plangebied en aan de noordzijde zijn diepere grondwaterverontreinigingen aanwezig met vluchtige gechloreerde koolwaterstoffen. Het terrein bevindt zich ter plaatse van de dynamische zone van het gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer (vastgesteld in november 2015). Bij een eventuele grondwateronttrekking moet bezien worden of aansluiting kan worden gezocht bij deze gebiedsgerichte aanpak. Uitgangspunt is dat er geen risico's mogen optreden voor het toekomstig gebruik. Hierbij zal een melding activiteit gebiedsplan moeten worden gedaan.

Op basis van de bodemkwaliteitskaart en nota bodembeheer 2017-2027 valt het terrein in de bodemfunctieklasse industrie. Het terrein is een uitgezonderd gebied, door de voormalige bedrijvigheid wijkt de bodemkwaliteit af van de algemene bodemkwaliteit in omliggende woonwijken. Bij een toekomstige woonfunctie geldt als toepassingseis voor grond de generieke norm voor wonen uit het Besluit bodemkwaliteit.

Gebruik ondergrond
Voor het gebruik van de ondergrond geldt een aantal aandachtspunten;

- Bodemenergie: in de dynamische zone geldt een dieptebeperking voor boringen tot circa 50 m-mv, bijvoorbeeld bij aanleg van WKO-systemen. Dit is om de scheidende laag tussen het 1e en 2e watervoerende pakket niet te doorboren en om te voorkomen dat aanwezige grondwaterverontreinigingen kunnen verspreiden naar het tweede watervoerende pakket. Bovendien is het gebied 2e Daalsedijk aangewezen als interferentiegebied (Verordening Interferentiegebieden bodemenergiesystemen, gemeente Utrecht, 2018). Momenteel wordt voor het gebied een bodemenergieplan vastgesteld, waarin ordeningsregels zijn opgenomen. Dit betekent dat ook voor het aanleggen van een gesloten bodemenergiesysteem een vergunning (omgevingsvergunning beperkte milieutoets) nodig is. De vergunning wordt geweigerd als er negatieve interferentie optreedt met een ander bodemenergiesysteem of als er sprake is van ondoelmatig gebruik van bodemenergie. Voor open bodemenergiesystemen geldt een vergunningsplicht op basis van de Waterwet, waarbij de provincie Utrecht bevoegd gezag is.
- Zetting: op basis van de (oorspronkelijke) bodemopbouw is er sprake van minder gevoelige bodemlagen voor zetting in het gebied. Alleen in de zuidpunt zijn zeer gevoelige bodemlagen voor zetting aanwezig. Hiermee kan rekening gehouden worden in het planontwerp.
- Archeologie: op de archeologische waardenkaart van de gemeente Utrecht ligt het plangebied in een gebied van archeologische en hoge archeologische verwachting. Afhankelijk van het oppervlakte van verstoring (bij herontwikkeling) geldt voor deze gebieden dat een archeologievergunning noodzakelijk is.
- Open bodem: door de bodem zo min mogelijk af te dekken ontstaan er kansen voor hemelwaterafvoer, ruimte voor groen en beperking van hittestress (klimaatadaptatie).
- Gezonde bodem: bomen en struiken hebben een andere bodem nodig dan wegfunderingen en cunetten voor kabels en leidingen. In het ontwerp moet hiermee rekening worden gehouden.
- Ondergronds ruimtegebruik: er zijn kabels en leidingen, riolering, funderingen aanwezig. De ondergrond biedt kansen voor de duurzame energie (bodemenergie), waterberging (klimaatadaptatie), ruimte voor groen en ondergrondse infrastructuur (kabels en leidingen,

parkeerkelders, afvalcontainers). Bij plannen voor benutting van de ondergrond wordt geadviseerd het ondergronds ruimtegebruik mee te nemen in het planontwerp, zodat meervoudig ondergronds gebruik geen belemmering of nadelige beïnvloeding op elkaar heeft.
- Grondwaterbescherming: in de directe omgeving is geen grondwaterbeschermingszone voor drinkwater aanwezig.

Onderzoeksresultaten plangebied
Over de gehele onderzoekslocatie zijn licht tot sterk verhoogde gehalten koper, lood, nikkel, zink, PAK en minerale olie gemeten. De overige metalen en PCB gehalten zijn hoogstens licht verhoogd. Uitzondering is het matig verhoogde gehalte PCB in de bovengrond ter plaatse van één van de boringen. De sterk verhoogde gehalten zware metalen (koper, lood, nikkel en zink) bevinden zich voornamelijk aan de zuidoostzijde van de onderzoekslocatie zowel in de boven- als ondergrond. Ter plaatse van deelgebied II bevinden verder in de boven- en ondergrond nog locaties met sterk verhoogde metaalgehalten en een enkele kleine PAK-verontreiniging boven de interventiewaarde.

Elders binnen de onderzoekslocatie (voornamelijk deelgebied I en II) is zowel in de boven- als ondergrond sprake van kleine verontreinigingsvlekken met metalen en/of PAK boven de interventiewaarde. Buiten de locatiegrens zijn geen sterk verhoogde gehalten zware metalen en PAK aangetoond ter hoogte van eerder aangetroffen sterk verhoogde concentraties op het Electrorailterrein.

Over het algemeen zijn er op de locatie licht verhoogde gehalten minerale olie aangetroffen in de grond. Plaatselijk zijn matig en sterk verhoogde gehalten minerale olie aangetroffen in de grond. Het grondwater is licht verontreinigd met naftaleen, benzeen en xylenen. Uitzondering is de sterk verhoogde concentratie minerale olie in het grondwater ter plaatse van een van de peilbuizen.

Visueel zijn er geen asbestverdachte materialen aangetroffen. In een aantal mengmonsters zijn geen asbestverdachte materialen aangetroffen. In een enkel mengmonster is een geringe hoeveelheid asbesthoudend materiaal (niet hechtgebonden Chrysotiel (1,1 mg/kg ds)) aangetroffen.

Op basis van de verenigde onderzoeksresultaten (bron 19 t/m 25 en het actualiserend onderzoek) is de gevalsdefinitie van WG11 herzien en zijn zeven separate (en ook op basis van ruimtelijke, technische en organisatorische samenhang te scheiden) Wbb-gevallen gedefinieerd.

De uitgevoerde actualisatieonderzoeken en saneringen, het veranderde bodembeleid en voortschrijdend inzicht hebben ertoe geleid dat de gemeente het geval van ernstige bodemverontreiniging heeft herbeschikt.

Conclusie
De gebiedsontwikkeling ziet op een functiewijziging van industrie naar wonen en werken. Dit betekent dat de bodemkwaliteit verder verbeterd moet worden voor de functies wonen en openbaar groen/tuinen. Uit onderzoeken blijkt dat sprake is van bodemverontreiniging. Een gedeelte van de verontreinigingen is reeds gesaneerd. De bodem zal ook voor het overige gesaneerd worden en geschikt worden gemaakt voor de beoogde nieuwe functie. Hiervoor zijn geen belemmeringen aanwezig.

Bij een aanvraag van een omgevingsvergunning dient een bodemonderzoek conform de NEN 5740/5707 te worden verricht. Onderzoek en/of sanering zijn niet overal in het gebied nodig, maar in ieder geval wel ter plaatse van gevoelig gebruik zoals openbaar groen, tuinen en moestuinen.

Voor het bodemonderzoek kan mogelijk gebruik gemaakt worden van het uitgevoerde recente bodemonderzoek uit 2016. Indien er graafwerkzaamheden worden verricht ter plaatse van het geval van bodemverontreiniging met zware metalen zal hiervoor een BUS-melding of saneringsplan moeten worden ingediend. Vanwege de voormalige bedrijfsactiviteiten dient men alert te zijn op eventuele onvoorziene verontreiniging van de bodem. Bij een grondwateronttrekking zijn ook saneringsmaatregelen nodig, maar hiervoor kan aansluiting worden gezocht bij de gebiedsgerichte aanpak van het gebiedsplan.

5.9 Bomen

Kader

Vanaf 21 november 2018 geldt de herplantplicht bij kapvergunningen. Als verplanten of behoud van een boom niet mogelijk is, dan geldt bij compensatie de volgende volgorde: 1e keus herplant op locatie, 2e keus herplant dichtbij locatie, 3e keus herplant elders. Als blijkt dat herplant niet mogelijk is, kan in het uiterste geval worden overgegaan tot financiële compensatie waarbij de inkomsten worden geoormerkt voor het aanplanten van bomen en groen elders in de gemeente Utrecht. Soms mag er worden afgeweken van de herplantplicht. Dat kan als er sprake is van onder- of bovengronds ruimtegebrek, onveiligheid, klimaat- of gezondheidsredenen. De herplantplicht is niet van toepassing op gevallen waarin het college of de raad op basis van een ruimtelijk plan een besluit heeft genomen of omgevingsvergunningen waarvan de aanvraag voor 21 november 2018 is ingediend.

Plansituatie

Er is een bomeninventarisatie in het plangebied uitgevoerd, zie bijlage 15.

Doel van de inventarisatie is het in beeld krijgen van het bomenbestand. Middels de boomveiligheidscontrole worden de risico's voor de omgeving in kaart gebracht. In totaal zijn 183 bomen geïnventariseerd en gecontroleerd op boomveiligheid. In de bosstroken zijn de dikste bomen als individuele boom opgenomen. De meest voorkomende boomsoorten zijn:

- Es (Fraxinus excelsior), meest voorkomend als laanbeplanting langs de 2e Daalsedijk;
- Acacia (Robinia pseudoacacia), meest voorkomend als zaailingen en beplanting in bosstrook;
- Populier (Populus alba), meest voorkomend in bosstrook en als volwassen bomen op het terrein.

De staat van onderhoud van de (meeste) bomen op het terrein is matig. Op basis van de conditiebepaling blijkt dat het grootste deel van de bomen (154 stuks) een redelijke tot goede conditie heeft. De conditie van 26 bomen is als matig bestempeld en de conditie van 3 bomen als slecht.

De meeste bomen hebben een goede levensverwachting van >15 jaar actieve groei. Een aantal bomen heeft een levensverwachting van minder dan 5 jaar. Reden van deze zeer matige toekomstverwachting is veelal een slechte conditie van de boom. Voor wat betreft de boomveiligheid is geconstateerd dat er één attentieboom en 23 risicobomen aanwezig zijn.

Uitgangspunt bij de planuitwerking is om zoveel mogelijk bomen in het plangebied te behouden. In onderstaande afbeelding staan de bomen aangegeven die hoogst waarschijnlijk gekapt moeten worden ten behoeve van de nieuwe bebouwing.



overzicht te kappen bomen op basis van indicatieve verkaveling; aangegeven met rondje met kruis in rood

Tijdens het maken van de definitieve verkaveling wordt bezien of verdere optimalisatie mogelijk is. Naast de bomen die op de kaart zijn aangeduid is het mogelijk dat er nog meer bomen gekapt moeten worden die nu nog niet voorzien zijn.

Conclusie
Voor alle bomen binnen het plangebied die verdwijnen geldt dat ze worden gecompenseerd binnen het plangebied. In het kader van het kappen van bomen wordt gekeken naar de mogelijkheid van verplantbaarheid van de bomen. Wat betreft de soorten in de nieuwe situatie wordt aansluiting gezocht bij de boomsoorten in het aangrenzende deelgebied 1 (Wisselspoor). Vanuit deelgebied 1 worden 51 bomen gecompenseerd in de openbare ruimte: het spoorpark, het lineaire park en de pocket parks.

5.10 Natuurbescherming

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

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

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

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

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

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

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

De Utrechtse Soortenlijst en overige informatie is te vinden op de gemeentelijke website onder Groenbeleid.
https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/bestuur-en-organisatie/beleid/omgevingsvisie/groen/2018-Nota-Utrechtse-Soortenlijst.pdf

Methodiek
Er moet een verkennend onderzoek plaatsvinden naar de in het plangebied voorkomende soorten en de gevolgen van de geplande ontwikkelingen op die soorten. Het onderzoek kan leiden tot aanwijzingen bestaande uit nader onderzoek of het treffen van specifieke maatregelen.

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

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

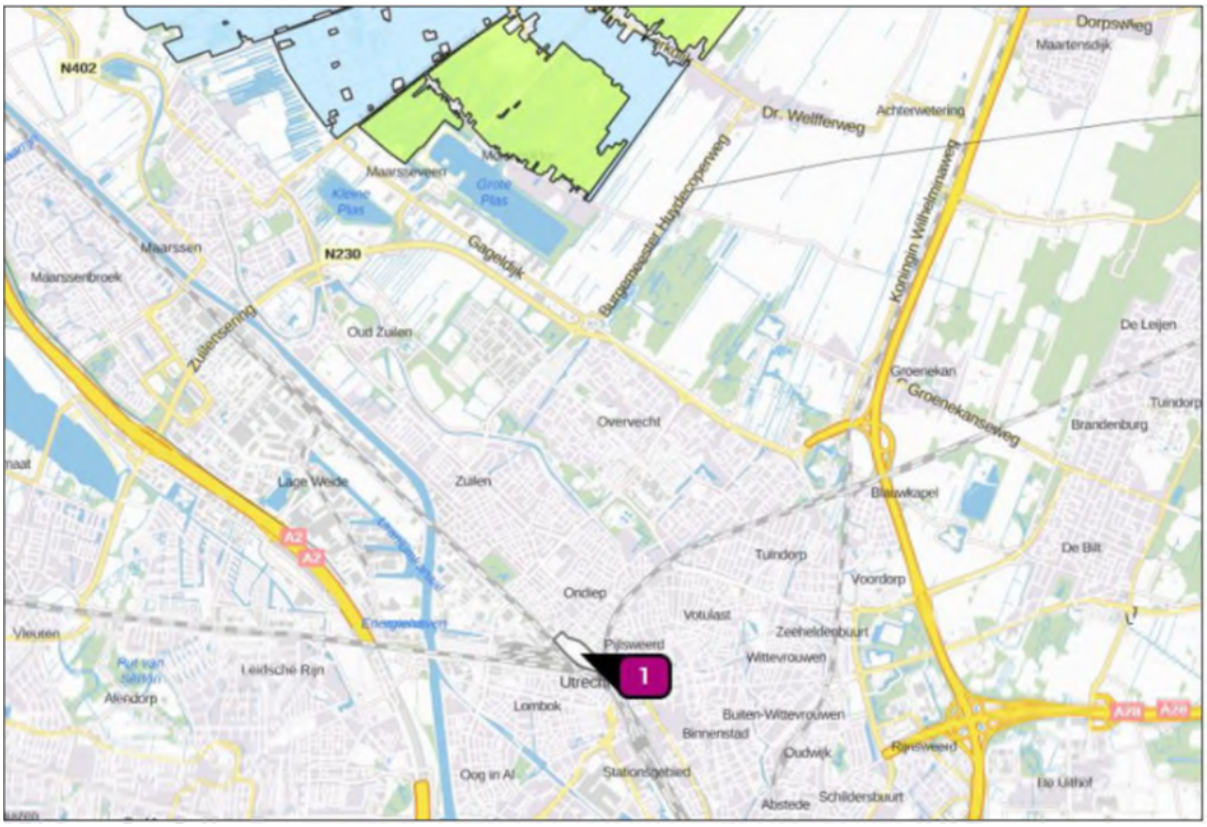
Als het plan een herhaling of voortzetting is van een plan of project waarvoor al eerder een passende beoordeling is gemaakt, hoeft er niet opnieuw een passende beoordeling te worden gemaakt (voor zover deze redelijkerwijs geen nieuwe gegevens of inzichten kan opleveren over de significante gevolgen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

Nationaal Natuur Netwerk (v.m. EHS) en Groene Contour
In de 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, artikel 5.1.4 VNL).

Plansituatie
Bureau Waardenburg heeft op basis van een oriënterend veldonderzoek (d.d. 27 november 2017 en 27 maart 2019) en bronnenonderzoek de effecten van deze ingreep beoordeeld in het kader van de Wet natuurbescherming. Bij het veldbezoek zijn de bomen in het plangebied geïnspecteerd op holtes en aanwezigheid van (oude kraaien)nesten die in potentie geschikt zijn voor soorten als boomvalk en sperwer. Aanvullend op het terreinbezoek is de Nationale Databank Flora en Fauna geraadpleegd. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in de memo van Bureau Waardenburg, zie bijlage 16.

Gebiedsbescherming
Het plangebied ligt in een stedelijk gebied. Het Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen ligt op

ruim 4,8 km afstand (zie figuur). Effecten op het Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen en verder gelegen gebied zijn niet op voorhand uit te sluiten.



ligging dichtstbij gelegen Natura 2000-gebied (licht groen) ten opzichte van het plangebied (paars)

In het kader van de Natuurtoets die voor het bestemmingsplan is opgesteld, is ook een stikstofberekening uitgevoerd voor de aanleg- en gebruiksfase van de planontwikkeling. Tijdens de aanlegfase (of 'bouwfase') wordt gebruik gemaakt van mobiele werktuigen die stikstofoxiden (NOx) emitteren. Voorafgaand aan de bouw van de panden, moet het terrein bouw- en woonrijp gemaakt worden. Daarnaast zijn voertuigbewegingen nodig om bouwmateriaal en personeel van en naar de bouwlocatie te vervoeren. Wisselspoor Deelgebied 2 t/m 4 bevindt zich in de planfase, zodat voor de bouw nog geen inventarisatie beschikbaar is van de inzet van mobiele werktuigen en aantallen transporten. Voor de aanlegfase van het plan is daarom het aantal transportbewegingen en inzetduur en uitstoot van NOx van bouwinstallaties (waaronder shovels, betonmixauto's, kranen) berekend middels interpolatie van gegevens uit concrete bouwprojecten van vergelijkbare omvang waarvoor inventarisaties zijn uitgevoerd. Er wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van vrachtauto's die voldoen aan de EuroVI emissienorm, en mobiele werktuigen die aan de Stage IV emissienorm voldoen.

Uitgaande van een fasering van de realisatie van deelgebieden 2 tot en met 4 blijkt dat er geen sprake is van een significante bijdrage van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen binnen Natura 2000-gebieden (zie bijlage 10 voor de stikstofberekeningen).

Soortenbescherming
Het plangebied heeft betekenis voor enkele beschermde soorten zoogdieren. Voor handelingen in het kader van ruimtelijke ontwikkeling die kunnen leiden tot overtreding van verbodsbepalingen geldt voor deze soorten een provinciale vrijstelling. Het plangebied heeft geen betekenis voor vogels waarvan de nestplaatsen jaarrond beschermd zijn. Wel dient bij de werkzaamheden rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van broedende vogels. De werkzaamheden kunnen in dat geval zonder ontheffing worden uitgevoerd.

De huismus, gierzwaluw en boomvalk zijn in de omgeving van het plangebied aangetroffen. De huidige bebouwing binnen het plangebied is niet geschikt als broedlocatie voor huismus en gierzwaluw. Het merendeel van de bebouwing heeft platte daken. Het geschikt maken van de gebouwen voor een andere gebruiksfunctie zal geen effect hebben op vogels met een jaarrond beschermd nest.

De bomen in het plangebied hebben geen betekenis voor vogels met een jaarrond beschermd nest. Bij de herinrichting van het plangebied moet wel rekening worden gehouden met de betekenis van

het groen voor algemene broedvogels van stedelijk gebied. Verstoring van in gebruik zijnde nesten van deze vogels tijdens het broedseizoen moet worden voorkomen.

Een deel van het groen langs de 2e Daalsedijk is van betekenis als foerageergebied/leefgebied voor huismussen met verblijfplaatsen in de aanliggende woonwijk. Bij de herinrichting van het plangebied moet met dit groen rekening worden gehouden om indirecte effecten op nestlocaties van huismussen in de directe omgeving van het plangebied te voorkomen. In het plangebied zullen enkele bomen gekapt worden waarvan enkele deel uitmaken van de groenstructuur langs de 2e Daalsedijk. Het verdwijnen van deze bomen (zoals aangeven in het ontwikkelkader, bijlage 5) doet geen afbreuk aan de huidige betekenis van het groen langs de 2e Daalsedijk voor de huismus.

Met de bouw van nieuwe woningen in het plangebied en de uitbreiding van de groenzones langs de 2e Daalseweg en het spoor kan de betekenis van het plangebied voor huismussen toenemen. Nieuwe woningen kunnen dan ook kansen bieden voor gierzwaluwen.

Als werkzaamheden aan de spouw of gevel van de gebouwen noodzakelijk zijn, is aantasting van verblijfplaatsen van vleermuizen niet op voorhand uit te sluiten. In dat geval wordt voor deze soorten nader onderzoek aanbevolen. Er worden geen groepen vleermuizen van enige omvang verwacht, maatregelen om de functie van gebouwen voor vleermuizen te behouden zijn dan eenvoudig uit te voeren. Overige functies (essentiële vliegroute, foerageergebied) zijn niet aan de orde.

Van het plangebied zijn geen waarnemingen van beschermde soorten planten bekend. Van de ruime omgeving in Utrecht (circa 2 km) zijn alleen historische gegevens bekend (NDFF 2019). Tijdens het veldbezoek zijn geen geschikte groeiplaatsen aangetroffen. Er zijn geen muurplanten aanwezig, het groen bestaat uit stedelijk plantsoen met bomen en heesters en de braakliggende gronden zijn sterk geroerd. Op grond hiervan is beoordeeld dat het plangebied geen betekenis heeft voor beschermde soorten planten.

Conclusie
Op basis van het verrichte onderzoek is de conclusie dat er voor natuur geen belemmeringen bestaan die de uitvoerbaarheid van de ruimtelijke ontwikkeling in de weg staan. Bij de herinrichting van het plangebied moet met dit groen rekening worden gehouden om indirecte effecten op nestlocaties van huismussen in de directe omgeving van het plangebied te voorkomen. Als er werkzaamheden aan de spouw of gevel van de gebouwen noodzakelijk zijn is aantasting van verblijfplaatsen van vleermuizen niet op voorhand uit te sluiten. Nader onderzoek kan op dit punt aan de orde zijn.

5.11 Water

Kader
In het algemeen is het beleid van het Rijk, de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en het waterschap HDSR en het waterschap AGV (Waternet) gericht op een duurzaam en robuust waterbeheer. Bij ruimtelijke ontwikkelingen worden (indien doelmatig) de waterkwaliteitstrits 'gescheiden inzamelen-gescheiden afvoeren-gescheiden verwerken' en de waterkwantiteitstrits 'water vasthouden-bergen-vertraagd afvoeren' gehanteerd. Dit beleid is per overheidsniveau in de onderstaande beleidsdocumenten verankerd:

- Rijksbeleid: Nationaal Waterplan, WB21, NBW, Waterwet, etc.;
- Provinciaal beleid: Nota Planbeoordeling, Waterhuishoudingsplan, Beleidsplan Milieu en Water, Streekplan, etc.;
- Gemeentelijk beleid: Plan Gemeentelijke Watertaken Utrecht 2016-2019;
- Waterschapsbeleid HDSR: Waterschapsbeleid: Waterwet, Waterbeheerplan 'Waterkoers 2016-2021”, Beleidsregels 2010 Keur 2009, Keur.

Plansituatie
Het plangebied de 2e Daalsedijk ligt op steenworp afstand van Utrecht Centraal Station en de oude binnenstad en vormt daarmee een bijzondere binnenstedelijke locatie. Het plangebied ligt ten zuiden van de Daalsebuurt en wordt ingesloten tussen de 2e Daalsedijk en de treinsporen richting Amsterdam en Amersfoort. Een groot deel van het terrein wordt momenteel niet gebruikt. De plek is geïsoleerd van haar omgeving. Rondom het plangebied staat een hekwerk, slechts op een aantal plekken is een afgesloten toegang. Het terrein is daardoor niet publiek toegankelijk. Het plangebied heeft een omvang van circa 12 hectare.

Watervergunning - onttrekking en lozing
Tijdelijke onttrekking van grondwater tijdens de bouwfase is vergunningsplichtig en onder voorwaarden toegestaan, evenals tijdelijke lozing van bemalingswater op het oppervlaktewater.

Nader onderzoek naar de kwantiteit en kwaliteit van het grondwater is noodzakelijk om na te gaan of er een lozingsvergunning nodig is om overtollig water te onttrekken en af te voeren.

Voor alle onderbemalingen, bronneringen en andere grondwateronttrekkingen waarbij middels bronbemaling globaal meer dan 100 m^3 per uur, langer dan 6 maanden en dieper dan 9 meter grondwater wordt onttrokken, moet een vergunning worden aangevraagd bij het waterschap HDSR (zie artikel 3.10 Keur 2009). Als de grondwateronttrekking bij deze criteria onder de grenswaarden blijft, kan volstaan worden met een melding. Een (tijdelijke) lozing van grondwater op de openbare riolering is niet toegestaan, tenzij bij Algemene maatregel van bestuur (lozingsbesluiten) of bij maatwerkvoorschrift als bedoeld in de Wet Milieubeheer anders is bepaald.

Watervergunning - Keur
Voor het dempen en graven, aanleggen van vlonders en steigers en bouwen in en langs water is een watervergunning van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden noodzakelijk. Alle wateraspecten (inclusief Keuraspecten) worden in de watervergunning geregeld.

Rechtstreekse afvoer van hemelwater naar oppervlaktewater is vergunning- of meldingsplichtig in het kader van de Waterwet. Om vervuiling van afstromend hemelwater en verslechtering van de waterkwaliteit te voorkomen, is het niet toegestaan om uitlogende bouwmaterialen (zoals zink, lood en koper) zonder KOMO-keurmerk toe te passen voor dak, dakgoot en regenpijp als het hemelwater vanaf deze oppervlakken direct afvoert naar het oppervlaktewater.

In het kader van het rioleringsplan moet als de plannen concreter worden, worden aangegeven of al het regenwater in het plangebied geborgen kan worden of dat een overloop voorziening richting oppervlaktewater wordt aangebracht waarvoor er voor dit project mogelijk een watervergunning aangevraagd moet worden.

Waterhuishouding

Oppervlaktewater
Het gebied bestaat momenteel uit een aantal gebouwen, bestrating en groen. Er is geen oppervlaktewater aanwezig in het gebied. Het plangebied is voor het overgrote deel verhard.

Grondwater

1e watervoerend pakket

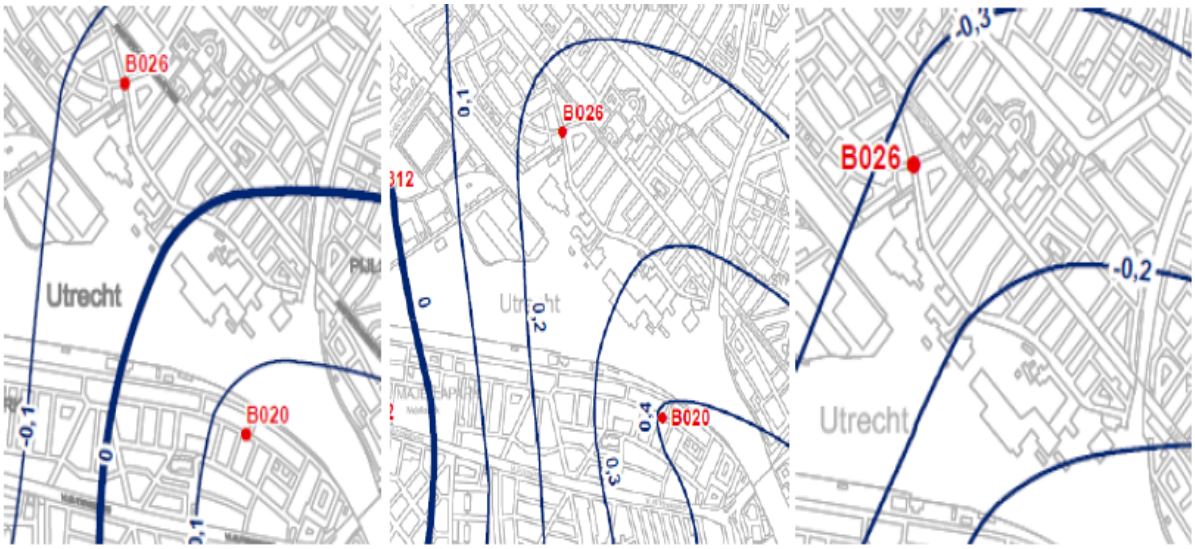
Het langjarige grondwaterregime in de diepere ondergrond wordt gereguleerd door de grondwaterstroming in het eerste watervoerend pakket (1e WVP). De gemeente Utrecht beschikt sinds 1962 over een peilbuizenmeetnet. Sinds 2002 worden de grondwaterstanden automatisch opgeslagen door dataloggers die tweemaal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

De gemiddelde, langjarige stijghoogte van het 1e WVP zijn afgeleid uit de dichtstbijzijnde peilbuizen en vastgelegd in de 'Grondwatercontourkaart gemeente Utrecht' (09-10-2012).

Op basis van deze kaart wordt voor het plangebied de volgende gemiddelde stijghoogten en seizoens-variatie verondersteld:

- droge periode, gemiddelde lage grondwaterstand (GLG) = NAP -0,3 tot -0,1 m;
- gemiddeld periode, gemiddelde grondwaterstand (GGG) = NAP -0.1 tot +0,1 m;
- natte periode, gemiddelde hoge grondwaterstand (GHG) = NAP +0,2 tot +0,4 m.

De grondwaterstroming in het plangebied is van zuid naar noord en varieert in een natte periode.



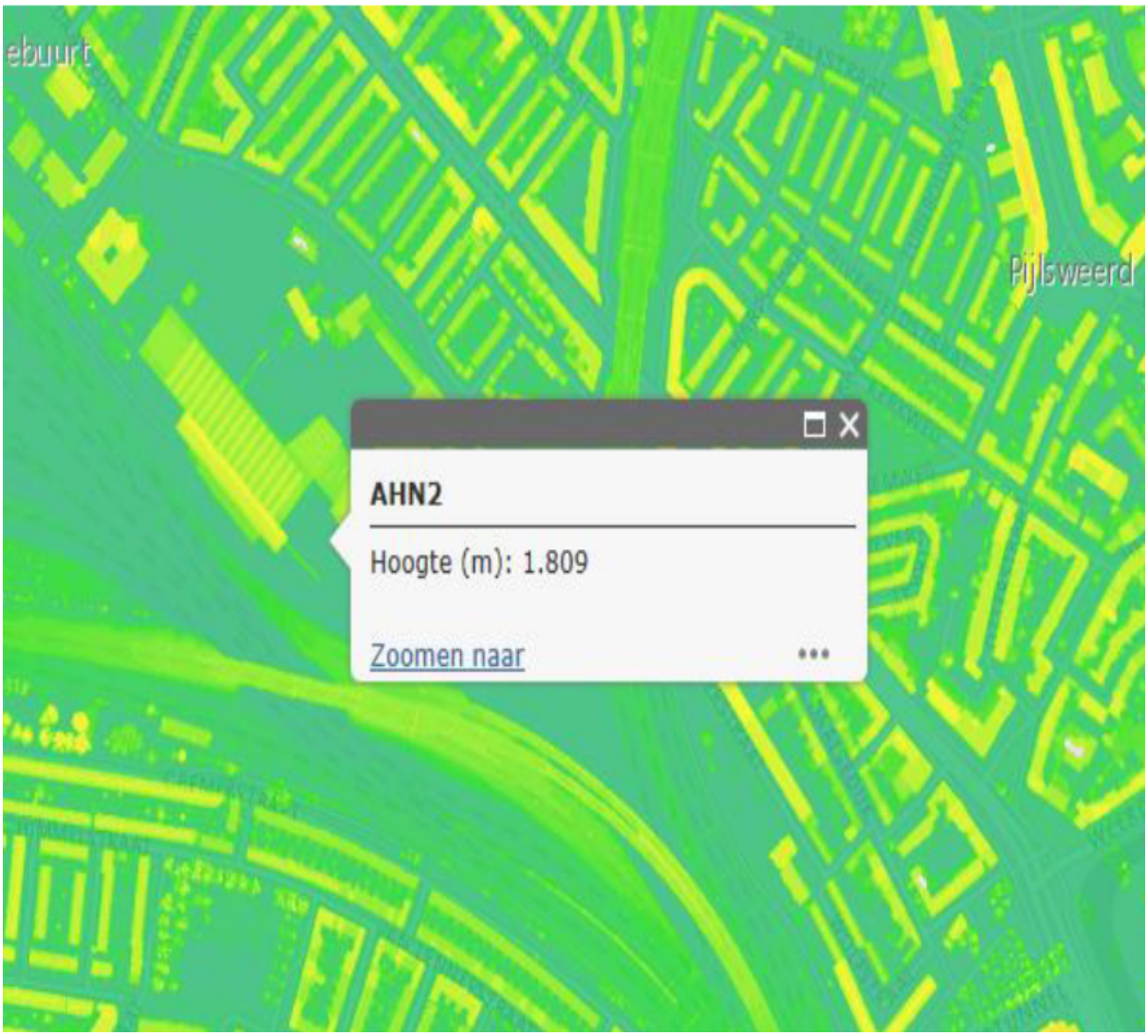
Isohypsen GGG, GHG en GLG (bron gemeente Utrecht)

Freatisch pakket

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

Drooglegging en ontwateringsdiepte
Een droge ondergrond is een belangrijke randvoorwaarde voor het faciliteren van een bestemming van een gebied. Voldoende drooglegging en ontwateringsdiepte in een plangebied is van groot belang om overstroming (inundatie) en grondwateroverlast te voorkomen, juist bij de toepassing van een kelder.

De drooglegging, het verschil tussen maaiveld en streefpeil, moet conform de norm van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden minimaal 1,0 meter zijn. De ontwateringsdiepte, het hoogteverschil tussen maaiveld en de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG), moet conform de norm van de gemeente Utrecht minimaal 0,7 meter bedragen. De gemiddelde ontwateringsdiepte in het plangebied is +1,81 m NAP (maaiveld, zie figuur 8) - +0,40m (GHG) = 1,41 m NAP. Deze voldoet ruimschoots aan de gestelde norm.



hoogteligging 2e Daalsedijk (bron AHN2)

Riolering
Het plangebied ligt in de huidige situatie in een omgeving die gemengd is gerioleerd. Het bestaande omliggende gemengde rioolstelsel is bij normbuien reeds overbelast. Het lozen van overtollig regenwater op het omliggende gemengde riool is daardoor niet mogelijk.

Bij de aanleg van riolering wordt een gescheiden rioolstelsel aangelegd. Waar mogelijk kan hemelwater bovengronds via open goten worden afgevoerd, waarmee aanleg- en onderhoudskosten worden bespaard. Dit betekent dat naast een vuilwaterriool tevens een schoon hemelwaterafvoer moet worden gerealiseerd. Uit de analyse 'Grip op Locatie' blijkt dat de grond matig geschikt is voor infiltratie van het hemelwater. Bij het zoeken naar mogelijkheden voor schoon hemelwaterafvoer moet hier rekening mee worden gehouden.

Voor installatietechnische eisen voor leidingwerk binnen het perceel geldt het Bouwbesluit en de voorschriften in de omgevingsvergunning voor de activiteit Bouw. In de aanvraag om omgevingsvergunning moet het leidingplan voor riolering en hemelwater tot en met de grens van het terrein of erf zijn uitgewerkt. Voorschriften en instructies voor het aan (laten) sluiten op openbare voorzieningen voor de inzameling, transport of verwerking van afvalwater worden gesteld in de omgevingsvergunning. Onder meer worden voorschriften aan plaats, aanlegdiepte en diameter van leidingwerk ter plaatse van de grens van het erf in de omgevingsvergunning gesteld, wanneer sprake is van aansluiting op openbare riolering en afvalwater die op riolering kan en mag worden gebracht.

Voor de afvoer of verwerking van huishoudelijk afvalwater, eventueel bedrijfsafvalwater en hemelwater gelden de op de activiteit betrekking hebbende algemene lozingsregels van het Activiteitenbesluit Milieubeheer, het Besluit Lozen Afvalwater Huishoudens of het Besluit Lozen Buiten Inrichtingen.

Het hemelwater mag niet aangesloten worden op het gemengde stelsel en zal via een voorziening geïnfiltreerd moeten worden in de bodem.

Wateropgave
Bij ruimtelijke ontwikkelingen is de wateropgave en de benodigde watercompensatie afhankelijk van de aard en omvang van de toename aan verhard, afvoerend oppervlak en van de omgang met het hemelwater. Om de waterhuishouding op orde te houden en wateroverlast te voorkomen, zijn bij een verhardingstoename van meer dan 500 m^2 maatregelen vereist (administratieve ondergrens voor watercompensatie binnen de bebouwde kom).

In onderstaande tabel staan de verharde en onverharde oppervlakken van de bestaande situatie en de toekomstige situatie. De voorgenomen ontwikkeling zal geen negatief effect hebben op de waterhuishouding.

Onderdeel	**Bestaande situatie**	**Toekomstige situatie**
Onverhard en half verharding	5.410	35.741
Verhard (wegen en parkeerplaatsen)	75.906	23.765
Dakoppervlak	15.829	30.197
(Binnen)tuinen	0	7.442
Oppervlaktewater	0	0
Totaal aantal m^2	97.145	97.145

overzicht verhard en onverhard oppervlak bestaande situatie

Nieuwe ontwikkelingsgebieden moeten "klimaatproof" worden ingericht. Net als bij de ontwikkelingen als Beurskwartier en de Merwedekanaalzone zullen de gemeente en het waterschap de volgende eisen stellen:

- Vloerpeil van panden ligt minimaal 0,15 m boven straatpeil;
- Het gebied dient zo ingericht te worden dat zelfs bij een zeer extreme regenbui er geen schade optreedt. Hieraan wordt voldaan, als een extreme bui van 80 mm in één uur, verwerkt kan worden zonder dat er schade optreedt in gebouwen en vitale infrastructuur, zoals nutsvoorzieningen, door instromend regenwater en er ook geen gezond- en veiligheidsrisico's kunnen optreden, zoals bijvoorbeeld door opdrijvende putdeksels. Een bui van 80 mm per uur is tot op heden de zwaarste bui die door een weerstation van het KNMI is geregistreerd (Herwijnen, 2011);
- Er moet 45 mm binnen het bouwblok vastgehouden en verwerkt worden. De meest kansrijke maatregelen voor dit plangebied zijn om de daken van de woningen, bedrijven, kantoren en andere functies te voorzien van groene daken. Om de industriële uitstraling van het gebied, maar ook om in voldoende waterberging te voorzien kan er ook waterberging gevonden worden in ondergrondse infiltratievoorzieningen (eventueel kunnen er wadi's worden aangelegd);
- Ook een 45 mm buffer voor de openbare ruimte is vereist, ten opzichte van verhard oppervlak.
- De overige 35 mm (van de 80 mm per uur ontwerpbui) bufferen binnen straatprofiel openbare ruimte of afwentelen op de omgeving;
- Er moet een ledigingstijd buffer van maximaal 48 uur worden gerealiseerd. De buffer moet hierna weer volledig beschikbaar zijn voor nieuwe buien.

Met deze eisen kan de herontwikkeling als waterneutraal worden beschouwd.

Om te bepalen op welke manier geïnfiltreerd kan worden is onderzoek ter plaatse noodzakelijk. Grondwaterstand en bodemgesteldheid stellen randvoorwaarden aan de infiltratiemogelijkheden. Infiltratievoorzieningen (zoals half- en waterpasserende verharding, wadi's, IT-riolering) moeten zodanig ontworpen worden dat het andere functies niet belemmert.

Als de nieuwe gebouwen in het plangebied voorzien zijn van een plat dak, kan er overwogen worden om groene daken toe te passen, waardoor hemelwater eerst wordt opgevangen en geborgen, waarna het vertraagd wordt afgevoerd naar een infiltratievoorziening (wadi) of hemelwaterstelsel. Groene daken worden voor 60% verhard gezien en 40% onverhard. Tenzij aangetoond kan worden dat de daken 45 mm water kunnen bergen. Dan zijn de daken volledig onverhard.

Waterkwaliteit
Om vervuiling van afstromend hemelwater en verslechtering van de waterkwaliteit te voorkomen, moeten geen uitlogende bouwmaterialen (zoals zink, lood en koper) worden toegepast voor dak, dakgoot en regenpijp. De voorgenomen ontwikkeling heeft hiermee geen invloed op de waterkwaliteit ter plaatse.

Klimaatadaptatieen klimaatstresstest
Het klimaat verandert: hogere temperaturen, een sneller stijgende zeespiegel, nattere winters, heftigere buien en kans op drogere zomers. Daar moeten we, ook volgens het KNMI, in de toekomst in Nederland rekening mee houden. De verwachting van het KNMI is dat het klimaat in Nederland in

2050 ongeveer overeen zal komen met het huidige klimaat in Zuid-Frankrijk. Maar ook nu al is de klimaatverandering merkbaar.

Extreme neerslag, droogte en hitte kunnen leiden tot maatschappelijke ontwrichting. Dit geeft aanleiding om aanpassing van de inrichting van de bebouwde omgeving aan het veranderende klimaat te agenderen en aan te werken. Dit beleid is vorig jaar vastgelegd in de Deltabeslissing voor Nederland. In de deltabeslissing Ruimtelijke adaptatie heeft het Deltaprogramma voorstellen opgenomen om de ruimtelijke inrichting van Nederland klimaatbestendig en water robuust te maken. Alle overheden en marktpartijen zijn daar samen verantwoordelijk voor. De Deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie heeft als doel:

- de bebouwde omgeving is in 2050 nog steeds aantrekkelijk om te leven;
- uiterlijk in 2020 zijn ruimtelijke ingrepen klimaatbestendig opgebouwd en getoetst.

De Gemeente Utrecht heeft samen met 9 andere overheden deze deltabeslissing onderschreven en werkt samen in de Coalitie Regio Utrecht aan de opgaven.

Klimaatverandering heeft effecten op grote schaal maar ook op de kleine schaal van een stad. Door de toenemende hoeveelheid verharding in steden wordt het steeds moeilijker om water makkelijk weg te krijgen. Daarom wordt geappelleerd aan een duurzame manier van bouwen waar klimaatadaptie een onderdeel van is. Groene daken en vertraagd afvoeren maken hier onderdeel van uit.

Inmiddels hebben het waterschap en de gemeente Utrecht de klimaatstresstest uitgevoerd. Uit de neerslag beelden blijkt dat delen van het bedrijventerrein gevoelig zijn voor extreme hoosbuien. Bijvoorbeeld de '60 mm in één uur bui' geeft voor dit perceel tot 40 cm wateroverlast aan. Daarnaast kan, afhankelijk van de nieuwe inrichting van het bedrijventerrein de wateroverlast op het perceel en in de omgeving toenemen. Maar ook kan door een aangepaste inrichting de wateroverlast juist afnemen, bijvoorbeeld door extra oppervlakkige waterberging of infiltratievoorzieningen te creëren, zodat het water de tijd krijgt te infiltreren. Dit vraagt om maatwerk bij de uitwerking.

Conclusie
Voor het bestemmingsplan is de procedure voor de watertoets doorlopen. Het advies van het Hoogheemraadschap is hierin verwerkt. De conclusie is dat er geen belemmering is voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.12 Archeologie en cultuurhistorie

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

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

Verordening en bestemmingsplan
De gemeente Utrecht heeft ervoor gekozen ter bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen een verordening op te stellen voor het hele grondgebied van de gemeente. In de verordening op de archeologische monumentenzorg is een vergunningenstelsel opgenomen ter bescherming van het archeologische erfgoed, waarmee de wettelijk vereiste bescherming kan worden geboden. In bestemmingsplannen wordt verwezen naar de verordening en een regel opgenomen (dubbelbestemming Waarde - Archeologie). In deze dubbelbestemming is opgenomen dat de voor Waarde- archeologie aangewezen gronden mede zijn bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachtingen. Met deze specifieke gebruiksregel

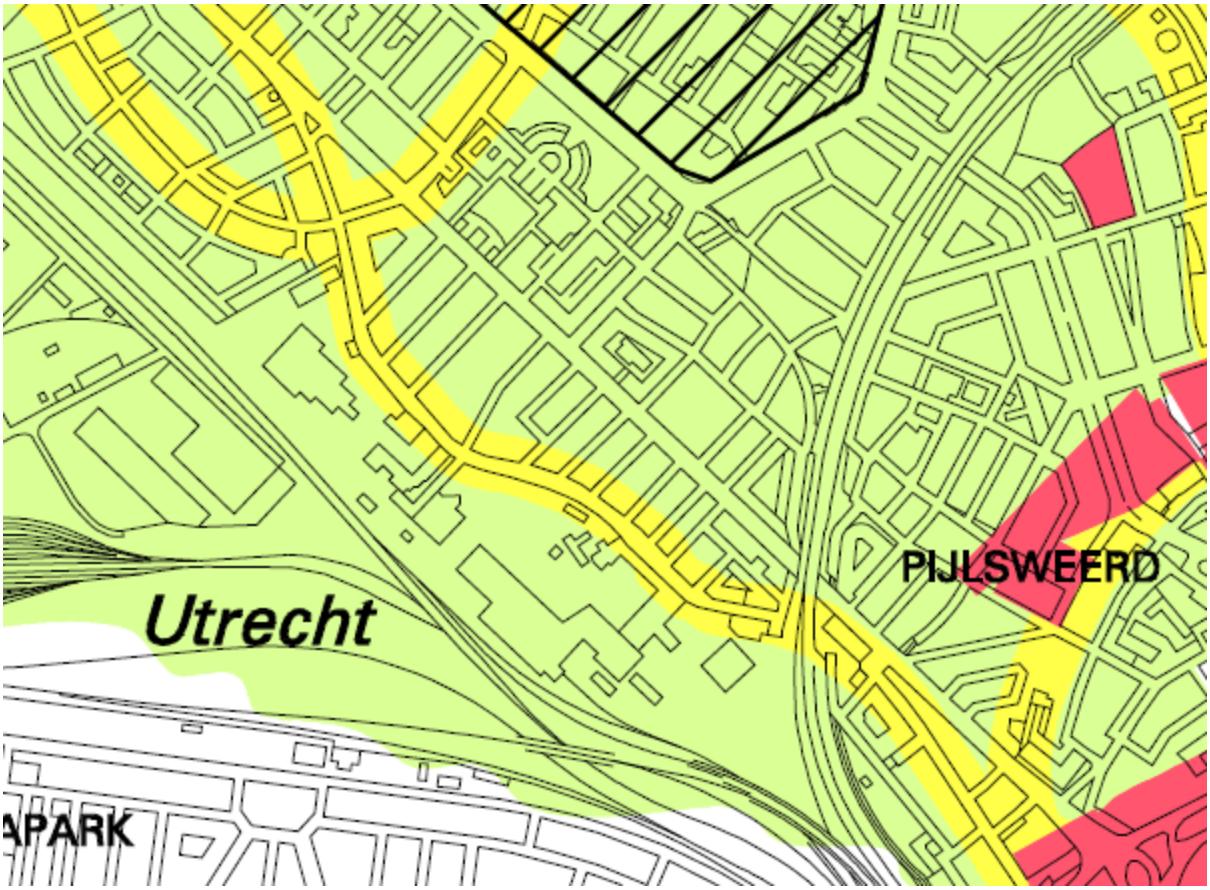
wordt geregeld dat onder een met het bestemmingsplan strijdig gebruik in ieder geval wordt begrepen het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg. Door de verordening en de daarbij behorende archeologische waardenkaart is de bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen in de bodem van de gemeente Utrecht gewaarborgd en zijn verstoringen van de bodem vanaf een op de archeologische waardenkaart aangegeven oppervlakte en diepte vergunningplichtig.

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

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

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

Archeologie in het plangebied
Het plangebied bevindt zich op de gemeentelijke archeologische waardenkaart in een gebied van archeologische verwachting (groen) en in een gebied van hoge archeologische verwachting (geel). In gebieden van archeologische verwachting (groen) en hoge archeologische verwachting (geel) dient op grond van de Verordening Archeologische Monumentenzorg van de gemeente Utrecht bij grondroerende werkzaamheden van meer dan 1000 m^2 (groen) en 100 m^2 (geel) en 50 cm diepte een archeologievergunning aangevraagd te worden. Aan de archeologievergunning zijn voorwaarden verbonden ten aanzien van archeologisch onderzoek.

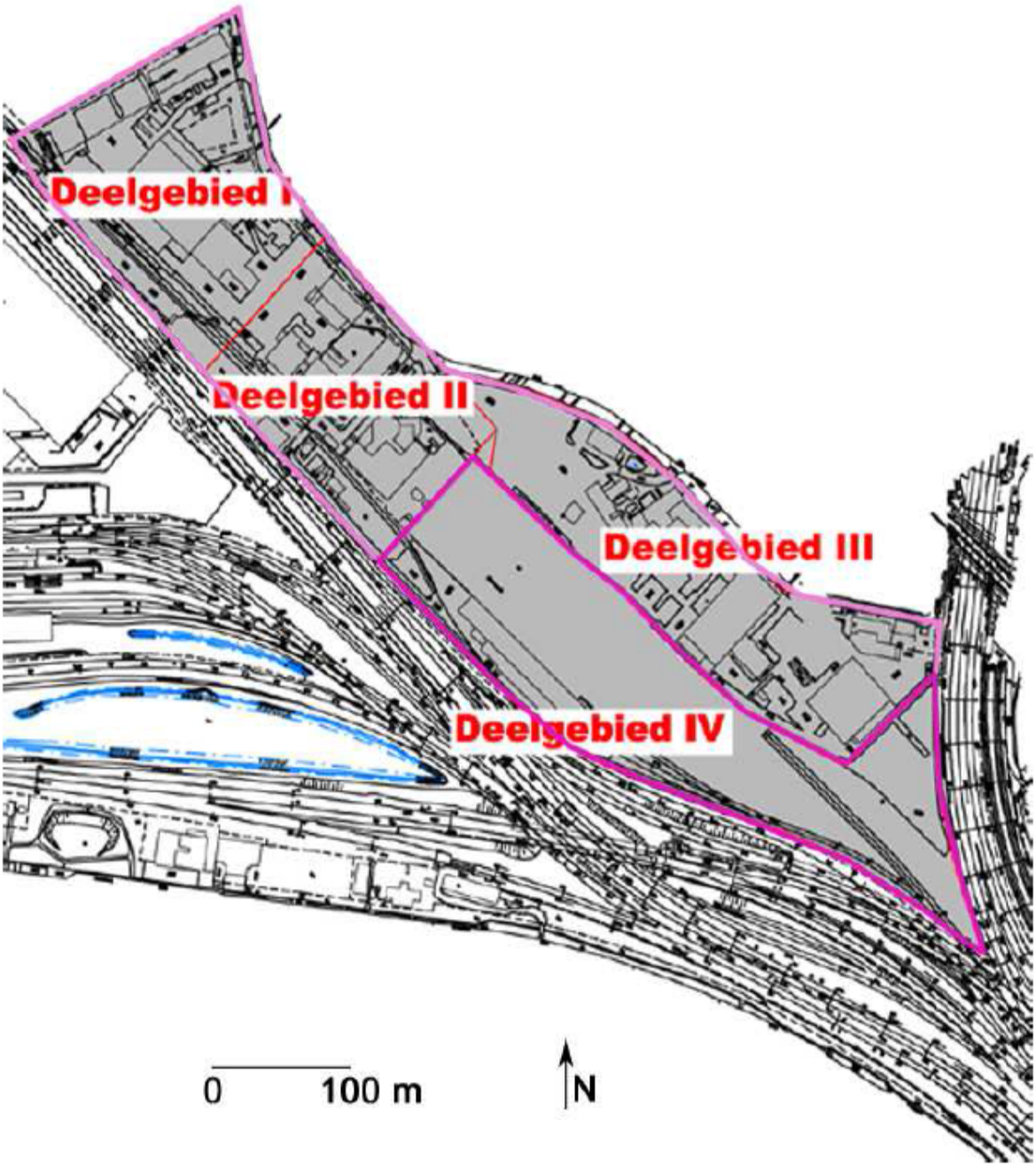


uitsnede archeologische waardenkaart Gemeente Utrecht; groen is een gebied van archeologische verwachting, geel is een gebied van hoge archeologische verwachting

Archeologisch onderzoek moet aantonen of archeologische resten in het plangebied aanwezig zijn en of die door de voorgenomen ingrepen worden bedreigd. In het plangebied zijn al enkele archeologische onderzoeken uitgevoerd. In deze toelichting is nader toegelicht welke zones nader archeologisch onderzoek vereisen.

- Uitgangspunt is dat archeologische resten zoveel mogelijk in situ bewaard moeten worden. Dit kan bijvoorbeeld door planaanpassing. Indien behoud in situ echt niet mogelijk is, kunnen archeologische resten ex situ worden behouden door middel van archeologisch onderzoek.
- Indien behoudenswaardige archeologische resten worden aangetroffen moet in overleg met de gemeentelijk archeologen van de afdeling Erfgoed worden bepaald hoe de resten in gepast moeten worden in de ontwikkelplannen. Dit kan bijvoorbeeld door planaanpassing of archeologievriendelijk bouwen.
- Door de verordening op de archeologische Monumentenzorg 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.
- Archeologisch onderzoek dient te voldoen aan de richtlijnen van de vigerende Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie en de Richtlijnen voor archeologisch onderzoek van de gemeente Utrecht.
- De rijke gelaagdheid (tijdsporen) geldt als een belangrijke karakteristiek en historische kwaliteit. Een kans is om eventuele archeologische resten zichtbaar te maken in de openbare ruimte. Bijvoorbeeld door het in situ te integreren en zichtbaar te maken in een gebouw, of door verdwenen archeologische resten zichtbaar te maken door middel van markeringen. Dit dient in overleg met de afdeling Erfgoed te worden afgestemd.
- Voor gebieden waar geen archeologische verwachting (meer) geldt, geldt wel de wettelijke meldingsplicht indien tijdens de uitvoering bij toeval archeologische resten worden aangetroffen.

Voor de planontwikkeling is een drietal archeologische onderzoeken uitgevoerd (zie bijlage 17 ,18 en 19).



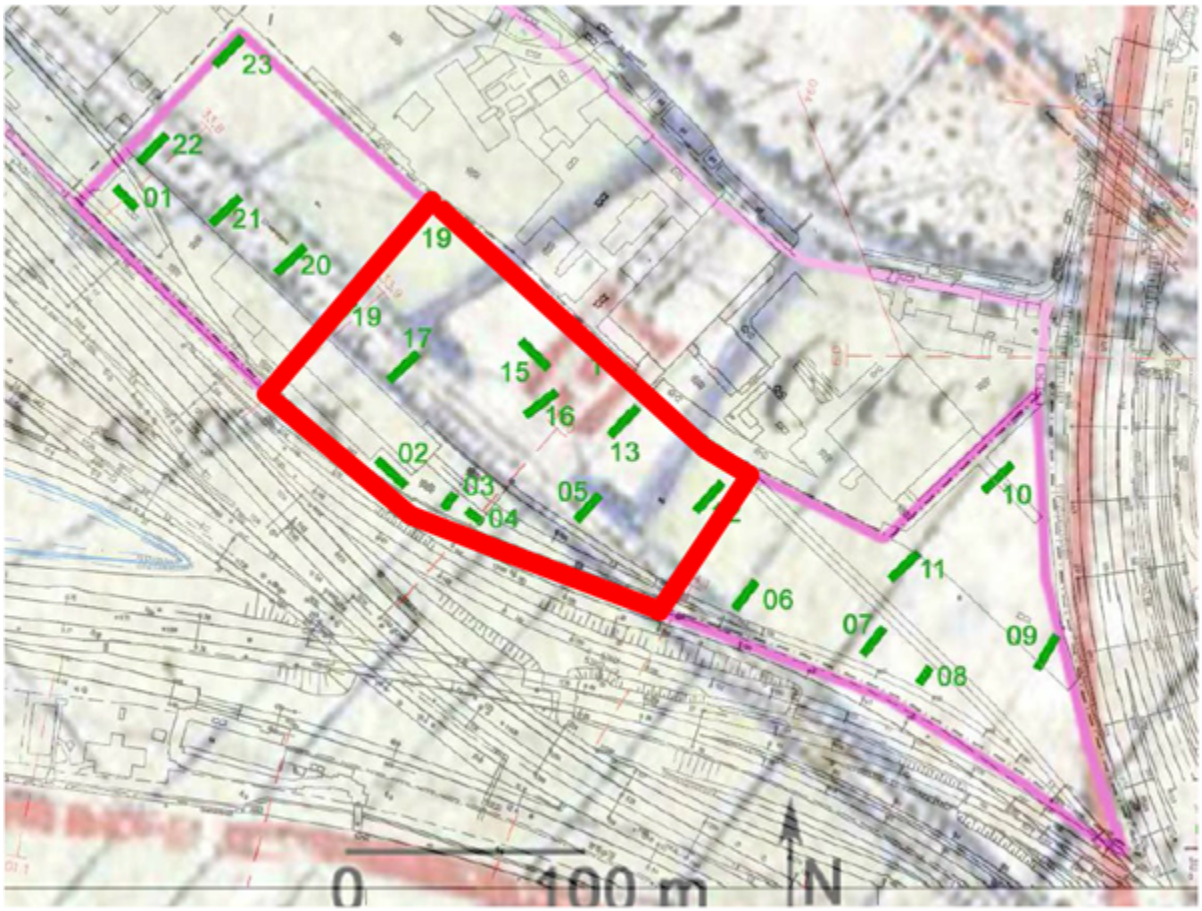
ligging deelgebieden

De archeologische verwachting voor deelgebied IV op de archeologische waardenkaart van de gemeente Utrecht (2009) is gericht op eventueel aanwezige archeologische resten die samenhangen met de ligging op een stroomrug en de daarvoor relatief gunstige (droge) condities voor bewoning en landgebruik. Het gaat voor het plangebied daarbij vooral om eventuele resten uit de Late Middeleeuwen en in mindere mate om die uit Romeinse tijd, Vroege Middeleeuwen en Nieuwe tijd A en B. De verwachting voor archeologische resten uit de Nieuwe tijd C die samenhangen met het gebruik als spoorgerelateerd industrieterrein is echter wel zeer hoog en ook vastgesteld bij het veldonderzoek. Het gaat hierbij vooral om in situ gelegen resten van muren en vloeren en om ophogingslagen. Geconcludeerd is dat een lage verwachting geldt voor archeologische resten van voor 1850 en dat er een zeer hoge archeologische verwachting voor jongere resten geldt, dus uit de Nieuwe tijd C. Deze resten uit de Nieuwe tijd C zijn ook al bij het veldonderzoek aangetoond. Gezien de ondiepe ligging van deze resten op minder dan 1 m onder maaiveld is het risico groot dat de archeologische resten bij eventuele sanerings- en bij de toekomstige bouwwerkzaamheden worden aangetast. De resten van muren van gebouwen uit de

Nieuwe tijd C leveren echter vermoedelijk niet heel veel aanvullende informatie, want er is al de nodige cultuurhistorische informatie voorhanden over de spoorweggebouwen in deelgebied IV. Verder geldt voor eerder in de 20e eeuw gesloopte bebouwing dat de resten incompleet zullen zijn door latere graaf- en bouwwerkzaamheden. De archeologische verwachting voor deelgebied IV is na het verkennend booronderzoek behouden.

(2) Inventariserend Veldonderzoek d.m.v. Proefsleuven (IVO-P), Utrecht, ElectroRail Gemeente Utrecht, Utrecht, Transect, Utrecht, juli 2015.

Dit onderzoek is uitgevoerd in deelgebied IV om de verwachte cokesoven te lokaliseren die op kaartbeelden uit 1849 zichtbaar is.



Het rode kader geeft de zone weer waar binnen deelgebied IV een proefsleuvenonderzoek is uitgevoerd. De zone binnen dit rode kader is vrijgegeven en daar hoeft dus geen nader archeologisch onderzoek meer uitgevoerd te worden.

Op basis van het proefsleuvenonderzoek zijn de conclusies:

Het plangebied is landschappelijk gesitueerd in het Rivierengebied en wel op de stroomgordel van de Vecht. Op basis van het vooronderzoek werden oeverafzettingen op beddingafzettingen verwacht. Het proefsleuvenonderzoek heeft aangetoond dat de bodemopbouw in grote delen van het plangebied is verstoord. Alleen in de uiterste noordoostzijde van het plangebied is een deel van de natuurlijke bodemopbouw bewaard gebleven. Hier werden inderdaad oeverafzettingen aangetroffen, afgedekt door een toemaakdek uit de Nieuwe Tijd.

• Binnen de grenzen van het selectiegebied zijn slechts restanten van het spoorwegcomplex aangetroffen. Dit complex heeft gefunctioneerd vanaf de 19de eeuw tot aan heden. De funderingsresten bestaan uit de buitenmuur van een van de onderhoudsloodsen, en uit de binnen de loods gelegen smeerputten of –kelders.

• De op basis van historisch kaartmateriaal verwachte cokesoven is op geen enkele manier aangetoond. Het terrein is dusdanig verstoord dat eventuele resten hiervan zullen zijn verwijderd bij de inrichting en sloop van het 19de eeuwse spoorwegcomplex.

Op basis van de resultaten van dit onderzoek is het door proefsleuven onderzochte gebied binnen

deelgebied IV vrijgegeven van nader archeologisch onderzoek. Wel geldt de wettelijke meldingsplicht ten aanzien van eventuele toevalsvondsten.

(3) Bureauonderzoek, Plangebied "2e Daalsedijk, fase 2 en 3. Archeologisch bureauonderzoek, Bureau BAAC.

Dit onderzoek is uitgevoerd in deelgebied 2 en 3. Uit het bureauonderzoek blijkt dat dat er in principe een middelhoge archeologische verwachting voor het gehele plangebied geldt op het aantreffen van archeologische resten vanaf de ijzertijd tot en met de middeleeuwen (complextypen: huisplaats, nederzetting). Dit komt overeen met de gebieden met een archeologische verwachting op de archeologische waardenkaart van de gemeente Utrecht. De kern van eventuele activiteiten is meer richting de Vecht, bij de Daalsedijk, op de hogere gronden te verwachten. Hier kan sprake zijn geweest van lintbebouwing langs de dijk. Derhalve geldt voor dit gebied een hoge archeologische verwachting op het aantreffen van archeologische resten vanaf de ijzertijd tot en met de middeleeuwen. Deze zone komt overeen met het gebied met een hoge archeologische verwachting op de erfgoedkaart van de gemeente Utrecht. Archeologische resten van deze bewoning kunnen bestaan uit onder meer paalgaten voor houten constructies als boerderijen en spiekers, andere kleine en grote kuilen als afvalkuilen, waterputten, waterkuilen, mestkuilen en rootkuilen, ophogingslagen als lemen vloeren en afvallagen. De kans op de aanwezigheid van resten van steenbouw als bakstenen, muurresten en vloeren uit het einde van de late middeleeuwen is gering. Bij de Daalsedijk zelf moet ook rekening worden gehouden met resten van een oud dijklichaam.

Uit de nieuwe tijd A en B zijn alleen sporen van landgebruik, met name sloten, en/of stadsafvallagen te verwachten. In die tijd was het gebied in gebruik als weidegebied. Voor deze periode geldt een lage archeologische verwachting.

Voor de nieuwe tijd C geldt een hoge archeologische verwachting op het aantreffen van resten van gebouwen behorende tot het spoor gerelateerde industriegebied (funderings- en muurresten van werkplaatsen, deel van cokesoven met omgrachting, loodsen, spoorrails etc.).

Met uitzondering van een zone die aantoonbaar tot minimaal 2,70 m -maaiveld is verstoord en voor zones waar geen bodemroerende activiteiten plaatsvinden, geldt dat in het plangebied aanvullend archeologisch onderzoek noodzakelijk is.

Cultuurhistorie
In het plangebied bevindt zich bebouwing van cultuurhistorische waarde (zie paragraaf 3.2.2). De transformatie van de te handhaven cultuurhistorische gebouwen en gemeentelijke monumenten draagt bij aan de identiteit van het gebied en zorgt voor een substantiële verlenging van de levensduur van die gebouwen. Daarnaast draagt het bij aan circulair bouwen doordat bestaande gebouwen worden hergebruikt.

Waardevolle gebouwen en casco's worden zoveel mogelijk in ere hersteld. Daarbij vormt de waardestelling, opgesteld door de afdeling Erfgoed van de gemeente Utrecht in de publicatie 'Werken aan het Spoor' van september 2008, het uitgangspunt waarbij een aangescherpt waarderingskaartje de huidige monumentale waarden aangeeft (zie afbeelding), dit kaartje is het uitgangspunt vanuit cultuurhistorie en de afdeling Erfgoed.



overzicht gebouwen met cultuurhistorische waarde

Voor bouwkundige aanpassingen of herbestemming van de gemeentelijke monumenten geldt een vergunningplicht op grond van de WABO en de gemeentelijke monumentenverordening van Utrecht.

Daar waar de originele gevel te veel is aangetast of ontbreekt zal een invulling worden toegepast met een hoge mate van abstractie. Dit wordt beoordeeld door de Commissie voor Welstand en Monumenten, en in het geval van gemeentelijke monumenten, door de afdeling Erfgoed én de Commissie Welstand en Monumenten.

- Nieuwe bestemmingen binnen de cultuurhistorisch waardevolle gebouwen activeren de omgeving. Hiertoe moet de uitstraling van de begane grond van de gebouwen transparant en toegankelijk zijn. Voorstellen voor het (her)openen van historische gevels moeten afgestemd worden met de afdeling Erfgoed en met de Commissie Welstand en Monumenten, dat geldt in het bijzonder voor de gemeentelijke monumenten (2e Daalsedijk 6 en Concordiastraat 67A).
- Nieuwe aan- of opbouwen door toe te voegen programma die een wezenlijke impact hebben op bestaande gebouwen, contrasteren zodanig met het bestaande dat het ensemble wordt versterkt. Nieuwe aan- of opbouwen moeten als vooroverleg of als schetsplan worden afgestemd met de afdeling Erfgoed en met de Commissie Welstand en Monumenten.
- De Commissie Welstand en Monumenten kan afwijken van de criteria als er een oplossing geboden wordt van een dusdanige goede kwaliteit dat afwijking gerechtvaardigd is. Op deze manier kan maatwerk geboden worden.
- Installaties voor luchtbehandeling, een WTW-installatie of airco-installaties worden uit het zicht geplaatst (dus niet zichtbaar aan of op gevels, of een laag plat dak in het zicht) en mogen de cultuurhistorische waarden en het bestaande gevelbeeld niet verstoren. Maatwerk is leidend, en bij voorkeur worden installaties voorgelegd aan de afdeling Erfgoed.
- Zonnepanelen kunnen alleen geplaatst worden indien ze niet zichtbaar zijn vanaf de openbare weg en mits de bestaande dakconstructie de zonnepanelen qua gewicht kan dragen. Zie hiervoor ook de vastgestelde Richtlijnen plaatsing zonnepanelen, - collectoren en – boilers op beschermde monumenten en in beschermde stads- en dorpsgezichten op utrecht.nl;
- Groene daken zijn in principe mogelijk op platte daken.

Daarbij vormt de waardestelling, opgesteld door de afdeling Erfgoed van de gemeente Utrecht in de publicatie ‘Werken aan het Spoor’ van september 2008, het uitgangspunt.

Kunstwerk Goené
Het aanwezige kunstwerk, bestaande uit de sculptuur en waterpartij, is een beeldbepalend historisch element in het gebied. Het kunstwerk is in de jaren 70 door de Utrechtse kunstenaar Rien Goené (1929-2013) gemaakt voor Electrorail met hun 'eigen' materiaal. Zo zijn er bijvoorbeeld stalen H-balken, betonnen kabelgoten en afspangewichten voor het werk gebruikt. Goené is tegenwoordig

een wat vergeten kunstenaar, maar in de jaren zestig en zeventig was hij belangrijk voor het Utrechtse kunstklimaat. Ook buiten de stad trok zijn opvallende moderne werk de aandacht. Zo is zijn werk te zien geweest in het Stedelijk Museum in Amsterdam en in musea en galeries in onder andere Duitsland, Denemarken en de Verenigde Staten. Tevens staan zijn beelden in veel Nederlandse steden in de openbare ruimte. De sculptuur voor Electrorail behoort tot zijn belangrijkste werken in Utrecht.

Aangezien behoud van het kunstwerk voor het gebied zeer gewenst is, wordt het ingepast. Het is een blijvende herinnering aan het verleden van de plek. Een restauratie is wel noodzakelijk.

Conclusie
Op basis van de gemeentelijke verordening is sprake van een archeologische waarde. Voor het plangebied is daarom in de regels een dubbelbestemming Waarde- archeologie opgenomen. De archeologische verwachtingen in het gebied zijn op basis van diverse onderzoeken goed in beeld. Gebieden waarvoor geen grondroerende activiteiten zijn voorzien en de zones met een lage archeologische verwachting zijn vrijgesteld van nader archeologisch onderzoek.

De gebouwen met cultuurhistorische waarde worden positief bestemd waarbij de mogelijkheid voor een nieuwe functionele invulling wordt gegeven. Om sloop van gebouwen zonder een monumentenstatus maar met een cultuurhistorische waarde te voorkomen is een beschermende aanduiding op de verbeelding van het bestemmingsplan opgenomen.

5.13 Kabels en leidingen

Plansituatie
Voor het gebied is een KLIC-melding gedaan. Daarnaast is zoveel mogelijk vrij gemaakt van de kabels en leidingen voor spoorse voorzieningen. De inventarisatie laat zien dat er verschillende kabels en leidingen in het plangebied liggen. Mogelijk moeten deze kabels en leidingen worden verlegd voor de planontwikkeling.

Conclusie
Aangezien de aanwezige kabels en leidingen het plangebied slechts in beperkte mate doorsnijden, dit ook nog veelal gebundeld is en het geen zeer risicovolle of bijzondere leidingen betreft, vormen de kabels en leidingen geen belemmering voor de planontwikkeling.

5.14 Gezondheid

Kader
Utrecht staat voor 'Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen'. Een stad waar gezondheid centraal staat in alles wat we doen. Een stad van gezonde inwoners in een gezonde leefomgeving, werkend aan een gezonde economie. Een stad waar iedereen mee kan doen en iedereen zich thuis mag voelen. Je kunt er prettig wonen in een schone omgeving met zo min mogelijk overlast. Een omgeving die uitnodigt tot een gezonde levensstijl, aanzet tot beweging en levendig is door de recreatieve en culturele functies van de stad en waar ontmoeting vanzelfsprekend is.

De gezonde verstedelijking toetsen we op onderstaande punten:

- De druk op gezondheid zo laag mogelijk houden. Adviezen zijn gericht op het bouwen van woningen op een redelijke afstand van de snelweg, een schonere lucht, een betere water- en bodemkwaliteit en op minder geluidhinder. Het gaat hier om meer dan alleen het naleven van de milieunormen.
- De inrichting van de leefomgeving wordt door mensen als prettig ervaren. Het gaat er dan om of de omgeving levendig, afwisselend en veilig is ingericht. Is er bijvoorbeeld voldoende bereikbaar, aantrekkelijk en bruikbaar groen? Is er voldoende ruimte voor ontmoeting? Is er voldoende aangename geur en kleur?
- De leefomgeving nodigt uit tot gezond gedrag. Belangrijk is dat mensen elkaar ontmoeten en voldoende bewegen. Dat kan onder meer door dagelijkse beweging in de buurt beter te faciliteren met goede wandel- en fietsroutes, fietsparkeervoorzieningen en speelmogelijkheden.

De in het Volksgezondheidsbeleid beschreven milieudruk is onder andere gericht op het garanderen van goede luchtkwaliteit, geringe geluidshinder en een gezonde omgeving met voldoende stilteplekken. De openbare ruimte in Noordwest kent een hoge gebruiksdruk. Per buurt zijn er accentverschillen in de aandachtspunten. Het gaat daarbij onder andere om het vergroenen van strategische locaties, het beheer en het gebruik van de buitenruimte in combinatie met

verkeersveiligheid, het verbeteren van de verkeersdynamiek en aandacht voor gezondheid en het pedagogisch klimaat. Veel van deze aspecten komen in het hoofdstuk milieu aan de orde. Middels milieutechnische onderzoek wordt op dit vlak een gezonde en leefbare omgeving gewaarborgd. Andere speerpunten zijn gericht op specifieke delen van de wijk Noordwest. Deze vallen buiten het plangebied en worden in dit plan buiten beschouwing gelaten.

Plansituatie
Op het gebied van openbare ruimte levert de beoogde ontwikkeling een kwaliteitsimpuls voor de wijk Noordwest en in het specifiek voor de Daalsebuurt. In de huidige situatie is de omgeving fysiek afgesloten van het plangebied. Een hekwerk vormt de afscheiding tussen beide gebieden, waardoor het voor omwonenden niet mogelijk is het plangebied op een gewenste wijze te beleven. Door voorliggende ontwikkeling wordt het gebied opengesteld en worden bovendien nieuwe mogelijkheden tot verblijf en ontspanning gecreëerd. Het zogenoemde pocket park creëert een nieuwe verblijfsplaats voor toekomstige bewoners en omwonenden van het plangebied. In samenwerking met de buurt is gewerkt aan een wenselijke invulling van het 'lineaire park'. In brainstormsessies is met de buurt gesproken over de door hen gewenste sfeer, de inrichting en het gebruik van het park. Er ontstaat een duurzame, gemengde wijk met een herkenbare verbinding tussen nieuwbouw en oude, cultuurhistorische gebouwen in een nieuwe functie (creatieve bedrijvigheid en horeca). Nieuwe steegjes en pleintjes worden toegevoegd aan de bestaande, historische elementen. Sommige sporen blijven behouden. Het industriële karakter vormt daarmee een uniek ensemble met de te realiseren nieuwbouw en groen. Het pocket park vormt een centraal ontmoetingspunt in de nieuwe wijk. De openbare ruimte vormt als geheel een prettige en unieke verblijfsplaats voor toekomstige bewoners en omgeving.

De ruimtelijke inrichting nodigt uit voor wandelaars. Nieuwe wandelroutes zullen gezien de bijzondere combinatie van bebouwing en groen een positief effect hebben op de buurt. Het parkeren wordt in het plangebied grotendeels gebouwd en inpandig georganiseerd, waardoor de auto in dit nieuwe wijkdeel in het straatbeeld een ondergeschikte rol heeft aan voetgangers. Bovendien wordt extra aandacht gegeven aan fietsverkeer en zullen voldoende fiets(parkeer)mogelijkheden worden gerealiseerd. De investeringen voor fietsvoorzieningen zorgen voor een kwaliteitsimpuls van het gebied. Hiermee is zorgvuldig aandacht besteed aan het creëren van een prettige leefomgeving met diversiteit aan functies, historisch karakter, groen, verblijfsmogelijkheden in een unieke sfeer.

Conclusie
De planvorming past binnen de uitgangspunten van een gezonde verstedelijking. Het plan voegt kwaliteiten aan de bestaande stad toe. De industriële gebouwen en de bijzondere en groene buitenruimte kunnen van het plangebied een aantrekkelijke openbare plek maken waar mensen elkaar ontmoeten.

5.15 Duurzaamheid

Kader
Utrecht wil koploper zijn als gaat om de verandering naar een duurzame energievoorziening en economie. We versnellen de verandering van onze energiesystemen om zo snel mogelijk klimaatneutraal te worden. Duurzame verstedelijking uit zich bij nieuwbouwprojecten in drie aspecten: energie, circulair bouwen en meetbare duurzaamheid; we verwachten van partijen in de stad dat ze hier een bijdrage aan leveren.

Op het gebied van gebiedsontwikkeling én op gebouwniveau, spelen meerdere factoren een rol. Zo vraagt de gemeente aandacht voor groen, klimaatadaptatie (d.w.z. beperken hittestress, berging regenwater bij stortbuien, etc.), diervriendelijk bouwen, duurzaamheidsaspecten integrale woningkwaliteit en een hoge kwaliteit voor de gebruiker. Gevraagd wordt hoe het ontwerp rekening houdt met de genoemde duurzaamheidsaspecten.

Uitgangspunt is te streven naar een BREEAM gebiedsontwikkeling score voor de ontwerpfase en de realisatiefase van minimaal Excellent en bij voorkeur Outstanding (uitstekend). Een algehele duurzaamheidsprestatie op gebouwniveau wordt uitgedrukt via GPR gebouw, met als ondergrens een 8,0 gemiddeld over de vijf aspecten.

Voor wat betreft materialisering van elementen in de openbare ruimte is tevens een milieuprestatie (MKI) aan de orde, bijvoorbeeld voor betonelementen. De gemeente Utrecht is deelnemer van het betonconvenant 'Beton in een circulaire economie'. Van daaruit hanteren we een verhoogde percentage eis (15%) van bestaand beton in nieuw beton en dient vrijkomend beton, voor zover niet hergebruikt in het gebied, aangeleverd te worden aan een erkend betonverwerker. Aan de markt wordt dan in een gunningcriterium gevraagd om beton met een lagere MKI aan te bieden dan de referentiewaarde.

5.15.1 Energie

De ambitie vanuit het coalitieakkoord is dat nieuwbouw nul-op-de-meter is (NOM). Daarbij geldt een zo laag mogelijke warmtevraag vanuit het gebouw, conform motie 2017/61: Utrecht bouwt BENG.

Gebruiksfunctie	**BENG 1 (kWh/m².jaar energiebehoefte)**
Woonfunctie en woongebouwen	25
Utiliteitsgebouwen	50
Onderwijsgebouwen	50
Gezondheidszorggebouwen	65

Warmtevoorziening
In de Visie warmtevoorziening Utrecht zijn de eerste beleidsregels vastgelegd om te komen tot een gasvrije warmtevoorziening. Om doelmatig gebruik van de warmte, inhoud van de ondergrond en afdoende warmteregeneratie van systemen te kunnen redigeren is het plangebied als interferentiegebied aangewezen.

Als vervolgstap worden in een (ter besluitvorming inmiddels voorbereid) bodemenergieplan randvoorwaarden voor open én gesloten bodemenergiesystemen opgenomen. Voor een goede diepere grondwaterkwaliteit is er, een verbod op het doorboren van de waterscheidende laag tussen 1e en 2e watervoerende pakket (ca. 50 m dieptebeperking).

Bij het toepassen van luchtwarmtepompen mag dit niet leiden tot hinder vanwege een overschrijding van aanvaardbare geluidsniveaus. Deze zijn per dagdeel als volgt, gemeten 5 meter vanaf de buitenunit, dan wel de perceelgrens:

- 07.00 - 19.00: 40 dB(A)
- 19.00 - 23.00: 35 dB(A)
- 23.00 - 07.00: 30 dB(A)

Individuele of collectieve biomassaketels zullen niet worden toegepast.

5.15.2 Circulair bouwen

In Utrecht en daarmee ook voor de gebiedsontwikkeling 2e Daalsedijk is circulair bouwen de norm. De transformatie van de te handhaven cultuurhistorische gebouwen en het behoud van de karakteristieke elementen zoals sporen, bielzen en stelconplaten dragen daar reeds aan bij. Daarnaast wordt bij de nieuw te bouwen gebouwen en inrichting openbare ruimte en bij vrijkomend materiaal de nodige aandacht aan dit thema geschonken. In het in maart 2018 vastgestelde Actieplan Maatschappelijk Verantwoord Inkopen zijn ambities uitgesproken voor maatschappelijk verantwoord/duurzaam inkopen in de openbare ruimte. Circulair bouwen is daar een van. Om zo goed mogelijk aan te sluiten bij, en nadere invulling te geven aan, het gemeentelijk beleid t.a.v. Maatschappelijk Verantwoord Inkopen zal dit samen met de voorhoede van de gemeente worden uitgewerkt. Ten slotte is gemeente Utrecht partner van het regionale betonconvenant 'Beton in een circulaire economie'. Doel is de grondstoffenketen van beton te sluiten, door hogere percentages hergebruikt steenachtig materiaal te eisen bij toepassing van nieuw beton en vrijkomend beton dient te worden aangeleverd aan een erkende betonverwerker. Zo komt beton weer terug als beton.

"Voor wat betreft materialisering van elementen in de openbare ruimte is tevens een milieuprestatie (MKI) aan de orde, bijvoorbeeld voor betonelementen. De gemeente Utrecht is deelnemer van het betonconvenant 'Beton in een circulaire economie'. Van daaruit hanteren we een verhoogde percentage eis (15%) van bestaand beton in nieuw beton en dient vrijkomend beton, voor zover niet hergebruikt in het gebied, aangeleverd te worden aan een erkend betonverwerker. Aan de markt wordt dan in een gunningcriterium gevraagd om beton met een lagere MKI aan te bieden dan de referentiewaarde."

De Utrechte ambitie is dat we in 2050 een circulaire, oftewel een oneindig hernieuwbare stad willen zijn. Dit betekent dat we optimaal gebruik van grondstoffen en materialen, duurzame energiebronnen en menselijk kapitaal in onze stad, op een manier die goed is voor inwoners en hun omgeving. We bouwen daarom met minder nieuwe, en zoveel mogelijk hergebruikte en hernieuwbare grondstoffen. De materialen die we gebruiken zijn goed voor de leefomgeving en geschikt voor hergebruik. Gebouwen ontwerpen en construeren we zó dat ze hun waarde behouden, doordat ze zolang mogelijk opnieuw te (her)gebruiken zijn; in hun oorspronkelijke vorm of in delen, voor dezelfde of andere functies.

We hanteren de volgende leidende principes voor circulair bouwen:

- 'In Utrecht bouwen we circulair, tenzij';
- we voegen geen nieuwe grondstoffen toe tenzij (her)gebruik van grondstoffen niet mogelijk is;
- nieuwe grondstoffen worden onderdeel van de circulaire economie: demontabel, hernieuwbaar en met een lange levensduur;
- circulair bouwen voegt blijvende maatschappelijke/publieke waarde (en geen schade) toe aan het omliggende gebied. In Utrecht wordt gebruik gemaakt van en voortgebouwd op de waarden die al in het gebied aanwezig zijn, dit kan zowel om materialen als sociale componenten gaan;
- circulair bouwen in Utrecht creëert lange termijn/duurzame relaties en allianties.

5.15.3 Klimaatadaptie

Hittestress
In het kader van 'gezond stedelijk leven' streven we naar een prettige leefomgeving. Dit houdt in dat bij de inrichting van het plangebied rekening wordt gehouden met hittestress. Hittestress kan worden teruggedrongen door het gebruik van groen, zowel op maaiveld als op daken.

Afvalwater
In alle deelgebieden wordt het afvalwater en hemelwater apart ingezameld, waarbij er geen regenwater wordt afgevoerd naar de rioolwaterzuivering.

Hemelwater
Het gebied moet ook in de toekomst bij een warmer klimaat een aangename plek blijven om te wonen en te verblijven. Een warmer wordend klimaat betekent enerzijds meer kans op extreme buien en anderzijds meer kans op lange, droge periodes. Om de effecten van droogte op het groen tegen te gaan wordt het regenwater zo lang mogelijk in het eigen gebied vasthouden. Om wateroverlast bij extreme buien te voorkomen wordt op daken en in het straatprofiel voldoende ruimte gecreëerd om tijdelijk regenwater te kunnen bufferen, zonder dat er schade optreedt. Daarbij zijn er interessante combinaties mogelijk met groen en beleving, zoals wadi's.

Tegengaan wateroverlast bij extreme buien
Het gebied moet zo ingericht worden dat zelfs extreme regenbuien geen problemen opleveren. Hieraan is voldaan als een extreme bui van 80 mm in één uur verwerkt kan worden zonder dat er schade optreedt in gebouwen en aan vitale infrastructuur, zoals nutsvoorzieningen, door instromend regenwater. Ook mogen geen gezond- en veiligheidsrisico's optreden, bijvoorbeeld door opdrijvende putdeksels. Deze opgave geldt zowel voor de openbare ruimte als voor andere gebieden. De bebouwing dient hierbij te voldoen aan de geldende bouwwetgeving.

Water vasthouden, nuttig gebruiken en niet afwentelen op de omgeving
Conform landelijk beleid geldt dat ook in het plangebied het regenwater in de volgende volgorde verwerkt moet worden:

1. Vasthouden en nuttig gebruiken
2. Bergen
3. Afvoeren

Deze volgorde betekent dat oplossingen waarbij het regenwater vastgehouden en nuttig gebruikt kan worden de voorkeur hebben boven aparte bergingsvoorzieningen. En het bergen heeft weer de voorkeur boven het direct afvoeren van buiten het plangebied zoals via het al bestaand gemengd riool.

Het belangrijkste nuttig gebruik van neerslag in het plangebied is voor de vochtvoorziening van beplanting en bomen. In het plangebied (op daken, in tuinen en de openbare ruimte) moet zoveel regenwater worden vastgehouden zodat de beplanting ook in droge periodes genoeg water heeft.

Hieraan wordt voldaan als er op bouwblokniveau een buffercapaciteit wordt gerealiseerd van 45 mm ten opzichte van het aanwezige verharde oppervlak, tenzij met een maatwerkberekening wordt aangetoond dat met een afwijkende buffercapaciteit kan worden volstaan.

Ook voor de openbare ruimte geldt dat zoveel mogelijk regenwater moet worden vasthouden en nuttig worden gebruikt voor het aanwezige groen door infiltratie in de bodem via boven- of ondergrondse infiltratievoorzieningen. Het streven is op jaarbasis maar liefst 99% van de neerslag te infiltreren en vast te houden in de bodem. De benodigde bergingscapaciteit is sterk afhankelijk van de infiltratiecapaciteit van de bodem. Bij het ontbreken van infiltratiecapaciteit vragen wij in het openbare gebied een berging van 45 mm ten opzichte van het verharde oppervlak, zodat er slechts eenmaal per tien jaar regenwater afgewenteld hoeft te worden op gebieden buiten het plangebied. Als infiltratie wel mogelijk is moet er een maatwerkberekening gemaakt worden om de benodigde berging te bepalen.

5.15.4 Diervriendelijk bouwen

Plansituatie
Op de locatie wordt diervriendelijk en natuur inclusief gebouwd. Onder diervriendelijk bouwen wordt verstaan: bouwen met relatief kleine ingrepen die verblijfsplekken creëren voor verschillende dieren in het stedelijk landschap. Met 'diervriendelijk' bouwen wordt de biodiversiteit van de stad vergroot. Hierbij kan gedacht worden aan zwaluwkasten, bijenhotels en voorzieningen voor vlinders en huismussen. Binnen het plangebied wordt niet alleen rekening gehouden met dieren bij (ver)bouwwerkzaamheden en het nemen van maatregelen ter bescherming, maar tevens aandacht gegeven aan beschermde dieren en het creëren van voedsel, schuil- en nestgelegenheden. Aandacht voor natuur en biodiversiteit moet bij het ontwerpen en realiseren van buurten en gebouwen op verschillende schaalniveaus plaatsvinden. Er wordt gedacht aan de volgende concrete maatregelen, die samen met een landschappelijk ontwerper/(stads)ecoloog worden uitgewerkt:

- een zorgvuldig ontworpen groene omgeving voor plan en dier;
- het verbinden van biotopen (door middel van groen, wateropvang, ondergrond en duisternis);
- schuil- en nestgelegenheden en voedsel bieden voor insecten en vogels;
- inzet van daken (voor zover niet benodigd voor NOM) en gevels voor groen);
- ontwerpen van interactie tussen mens en natuur;
- inzet op bewonersinitiatieven voor stadsnatuur.

Conclusie
Bij de realisatie van de ontwikkeling wordt rekening gehouden met de beleidsmatige speerpunten op het gebied van duurzaamheid en levert op die manier een bijdrage aan de gestelde ambities.

5.16 Bezonning

Kader
Hoewel er voor het aantal uren bezonning voor bijvoorbeeld woningen, scholen en tuinen geen wettelijke normen zijn, worden bij de afwegingen uiteraard de eventuele negatieve effecten van een nieuwbouwplan op de bezonning meegewogen.

Veelal wordt bij bezonningsstudies in stedelijk gebied aansluiting gezocht bij de 'lichte TNO norm'; ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari – 21 oktober (gedurende 8 maanden) in het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam.

Plansituatie
In het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan is een bezonningsstudie uitgevoerd (zie bijlage 20). De bezonningssituatie is op maatgevende momenten in maart/september, juni en december beschouwd.
Uit de bezonningsstudie kan worden opgemaakt dat door de gelaagdheid in de bouwhoogten in het plangebied er geen sprake is van negatieve effecten op de bezonning van de bestaande en nieuwe bebouwing.

Conclusie
Het plan heeft geen onaanvaardbare invloed op de bezonning van de bestaande woningen. In het plangebied is voldoende ruimte voor een goede bezonning. De conclusie is dat het thema bezonning geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.17 Trillingshinder

Kader
Hoewel een wettelijk kader voor trillingsniveaus ontbreekt kan voor de beoordeling van de in de woning te verwachten trillingen worden uitgegaan van de streefwaarden voor de maximaal optredende trillingssterktes zoals opgenomen in de Richtlijn deel B “Hinder voor personen in gebouwen door trillingen, Meet- en beoordelingsrichtlijn” van de Stichting Bouwresearch (SBR) van augustus 2006. De mate van trillinghinder is afhankelijk van de afstand tot het spoor, de aard en constructiewijze van het bouwwerk en de aard, de sterkte en de frequentie van de trillingen. Naast de specifieke gebouweigenschappen zijn ook de precieze opbouw en kenmerken van de bodem (soort ondergrond, lagenstructuur, grondwaterstand en dergelijke) sterk van invloed op de overdracht van de trillingen door de bodem.

Plansituatie
Het plangebied is gesitueerd op circa 40 meter afstand van de spoorlijn Utrecht-Amsterdam. In het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn daarom binnen het plangebied onbemande trillingmetingen in de bodem verricht.

Uit het trillingsonderzoek blijkt dat in de nieuwe woningen van deelgebied 2 t/m 4, ter plaatse van de maatgevende meetlocatie zonder maatregelen sprake kan zijn van een maximale trillingsterkte tot 0,9 (zie bijlage 21). Op basis van ervaring kan worden gesteld dat bij situaties als deze met bestaand spoor met goederenvervoer en relatief beperkte afstanden tot het spoor, de streefwaarden voor bestaand situaties van 0,2 vaak als maximaal haalbaar moeten worden aangemerkt. Dit mede als gevolg van de constatering dat bij bestaand spoor maatregelen aan het spoor zelf normaliter niet meer realiseerbaar zijn. Met technische maatregelen aan bebouwing is een reductie te verwachten met een factor 4 tot 5. Op basis van ervaring dient een dergelijke mate van reductie normaliter nog als technisch oplosbaar te worden gekwalificeerd. Door onderzoeksbureau Peutz (Aanvullend onderzoek trillingen deelgebied 2 tot en met 4, 2019, zie bijlage 22) is op basis van een dynamische berekening met de proefverkaveling uit het Ontwikkelkader 2e Daalsedijk deelgebied 2 t/m 4, berekend of met gangbare maatregelen aan de streefwaarden voor bestaande en nieuwbouw kan worden voldaan. De conclusie is dat dit het geval is. Met de doorgerekende woningtypes wordt de streefwaarde voor nieuwe situaties niet overschreden.

Bij een aanvraag omgevingsvergunning voor bouwen zal te zijner tijd inzicht worden gegeven in de benodigde maatregelen op basis van de dan bestaande inzichten in de verkaveling en woningtypes. Hiervoor is in de regels van het bestemmingsplan een specifieke regel opgenomen.

Conclusie
Op basis van het verrichte onderzoek is de conclusie dat met constructieve maatregelen aan de bebouwing in het plangebied voldaan kan worden aan de streefwaarden voor tenminste de bestaande situaties. In de bouwconstructie van de te realiseren woningen kunnen afdoende maatregelen worden getroffen om de trillinghinder van het spoorverkeer te beperken tot een acceptabel niveau. In de bouwregels van dit bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen om bij het verlenen van een omgevingsvergunning inzicht in het effect van de maatregelen te verkrijgen en te kunnen toetsen aan de streefwaarden voor nieuwbouw. Hiermee vormt het aspect trilling geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.18 Windhinder

Kader
Voor het beoordelen van het windklimaat bij bouwplannen wordt vaak gebruik gemaakt van norm NEN 8100. Hierin wordt onder meer beschreven in welke situaties windklimaatonderzoek nodig is. Voor gebouwen met een hoogte vanaf 30 meter wordt nader onderzoek met CFD of windtunnelsimulatie noodzakelijk geacht.

In de NEN 8100 wordt voor de beoordeling van het windklimaat onderscheid gemaakt tussen verschillende activiteitenklassen. Bij hogere windsnelheden kan ook sprake zijn van gevaarlijke situaties zoals evenwichtsverlies bij het passeren van gebouwhoeken en dergelijke. Hiervoor wordt getoetst aan het specifieke gevaarcriterium. Windhinder is iets wat in geen geval geheel te voorkomen is: als het stormt is de wind hinderlijk, wat voor maatregelen er ook getroffen worden. Het is daarom ook de kans op windhinder, die maatgevend gehouden wordt voor de beoordeling van het windklimaat.

Plansituatie
Nu het bestemmingsplan een gebouw hoger dan 30 meter mogelijk maakt is in het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan een indicatief onderzoek verricht naar het effect van bebouwing voor wat betreft de deelgebieden 2 t/m 4 (zie bijlage 23). Doel van het onderzoek is het vaststellen en beoordelen van het te verwachten windklimaat bij de geplande bebouwing en in de directe omgeving. In het zoekgebied van de hoogbouw, waarvan de hoogte maximaal 32 meter bedraagt, zijn 2 hoogbouwvarianten binnen het op de verbeelding van het bestemmingsplan opgenomen zoekgebied, onderzocht.

Uit het onderzoek kan worden opgemaakt dat bij de bestaande woonbebouwing in de omgeving van het plangebied, door een afschermende werking bij de dominante windrichting zuidwest, een overwegend als goed te beoordelen windklimaat te verwachten is in de geplande situatie. Dit is naar verwachting een verbetering ten opzichte van de bestaande situatie.

In het plangebied zelf is overwegend een goed windklimaat voor de functie doorlopen te verwachten. Voor windgevoelige functies als gebouwentrees, terrassen en buitenruimten wordt een beoordeling goed nagestreefd met het strengere criterium voor slenteren. Bij een groot deel van de gevels valt het windklimaat volgens het uitgevoerde onderzoek, binnen de streefwaarde voor slenteren, met uitzondering van de gevels op een aantal locaties aan de spoorzijde. Het heeft de voorkeur om deze functies bij het uitwerken van de bouwplannen met name te situeren in gebieden waar een lage hinderkans is vastgesteld.
Een verbetering van het windklimaat is tot op zekere hoogte mogelijk door een aanpassing van de

bouwhoogte en met lokale maatregelen op gebouwniveau en door de toevoeging van begroeiing.

Conclusie
In en buiten het plangebied is een overwegend goed windklimaat te verwachten. Bij de verdere uitwerking van de planontwikkeling kan met ontwerpmaatregelen en het inrichtingsplan een verbetering van het windklimaat worden verkregen op punten waar het windklimaat voor het criterium 'slenteren' minder gunstig is. De conclusie is dat het aspect windhinder geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.19 Conclusies

Uit de beschouwing van de uitvoeringsaspecten is de conclusie dat er geen belemmeringen zijn voor de uitvoerbaarheid van de beoogde ontwikkeling.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Inleiding
Dit bestemmingsplan heeft betrekking op de integrale gebiedsontwikkeling van het plangebied 2e Daalsedijk deelgebied 2 tot en met 4. Het bestemmingsplan faciliteert de ontwikkeling van dit gebied met woningen en voorzieningen.

Economische uitvoerbaarheid
Door de ontwikkeling van deze locatie met woningbouw en voorzieningen wordt een bijdrage geleverd aan de behoefte aan binnenstedelijke woningen. De omvang van deze behoefte (zie voorgaande hoofdstukken) is groot. De afzetbaarheid van de wooneenheden vormt geen belemmering voor de realisatie en voortgang van het project. De realiseerbaarheid van het project binnen de voorgestane planperiode is hiermee voldoende aangetoond. Voor de realisatie van de geplande onderdoorgangen zijn anterieure afspraken gemaakt met NS. De financiering van de onderdoorgang 'Locomotiefstraat' is rond en de start bouw is gepland in 2020. Voor de onderdoorgang naar de 1e Daalsedijk is nader onderzoek nodig naar de ligging, het ontwerp en de financiering. Bij de planontwikkeling is rekening gehouden met deze onderdoorgang.

Kostenverhaal en exploitatieplan
Gemeenten zijn op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) verplicht om de kosten van de grondexploitatie te verhalen. In geval de gemeente de uitgeefbare gronden in eigendom heeft, vindt verhaal van de kosten van de grondexploitatie plaats door verkoop van bouwrijpe grond. In geval de gemeente niet over de gronden beschikt, kan de gemeente een overeenkomst over grondexploitatie aangaan waarbij de grondeigenaar zich verbindt de kosten van grondexploitatie aan de gemeente te voldoen. Als het niet mogelijk is het kostenverhaal bij overeenkomst te verzekeren moet er, gelijktijdig met het bestemmingsplan, een exploitatieplan vastgesteld worden. In dat laatste geval worden de kosten van de grondexploitatie verhaald door een financiële voorwaarde aan de omgevingsvergunning te verbinden.

In dit geval is het kostenverhaal verzekerd door een anterieure/exploitatieovereenkomst tussen gemeente en initiatiefnemer, zodat het opstellen van een exploitatieplan niet noodzakelijk is.

Planschade
Voor de aansprakelijkheid voor mogelijke planschade is in de genoemde overeenkomst vrijwaring voor de gemeente opgenomen. Eventuele planschadeclaims komen voor rekening van de initiatiefnemer. Er is voor de ontwikkeling een planschaderisicoanalyse opgesteld (zie bijlage 24).

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1 Participatie

Bij de vaststelling van de Ontwikkelvisie en het Ontwikkelkader deelgebied 1 van de 2e Daalsedijk heeft de gemeente de ambitie meegegeven om het plan te verdichten. Met die opdracht heeft de NS het plan verder uitgewerkt. Tijdens de ontwikkeling van deelgebied 1 heeft er participatie op verschillende niveaus plaatsgevonden. Voor het lineaire park is gekeken naar het geheel. Voor het maken van de Ontwikkelvisie (2015) is de klankbordgroep 2e Daalsedijk geraadpleegd. De kennis die is opgedaan uit de participatie vanuit deelgebied 1 is input geweest voor de verdere uitwerking van de Ontwikkelkaders voor deelgebied 2-4 en het beeldkwaliteitsplan.

De opmerkingen en andere bevindingen hadden vooral betrekking op de wens om verkeer evenwichtig te verdelen over de 2e Daalsedijk, veiligheid van het toekomstige park, het betrekken van de juiste bewoners bij de participatie. Er zijn ook zorgen geuit over hinder voor bestaande bebouwing als gevolg van de bebouwingshoogten en dichtheid, en hinder tijdens de bouwfase.

In februari 2018 is met de klankbordgroep gesproken over de verdere ontwikkeling van deelgebied 2 tot en met 4. Op 16 april 2019 heeft een brede informatiebijeenkomst plaatsgevonden in het plangebied (HTMU loods). Op de bijeenkomst is een plenaire presentatie gegeven over de planontwikkeling en is de mogelijkheid geboden om op thema's nadere informatie te verkrijgen. De bijeenkomst is goed bezocht. Er wordt een nieuwe klankbordgroep gevormd die wordt betrokken bij de verdere planuitwerking.

6.2.2 Technische uitvoerbaarheid

Bijzondere aandacht verdient de bouwlogistieke bereikbaarheid van de diverse deelgebieden en bouwobjecten. Om de overlast van het bouwverkeer zoveel mogelijk en meer over de buurt te spreiden zal de bouwroute onderlangs het spoor lopen (de beoogde toekomstige fietsroute). Tot aan het einde van de bouwactiviteiten zal deze bouwroute voor het zware en onveilige bouwverkeer > 3.500 kg worden gebruikt. Het overige voor de bouwwerkzaamheden noodzakelijke transport < 3.500 kg (werknemers, busjes, etc.) zal, zolang de knips niet zijn uitgevoerd, via de 2e Daalsedijk lopen om een gelijkmatige verdeling van de overlast van het bouwverkeer te bewerkstelligen.

In 2020-2021 wordt de spooronderdoorgang tussen Wisselspoor en Cartesiusdriehoek gebouwd. Een groot deel van de voorbereiding van dit project bestaat uit de voorbouw van de onderdoorgang op het terrein van Cartesiusdriehoek en uit de nodige aanpassingen/ voorbereidingen aan het spoor. Er zijn twee (of wellicht drie) Treinvrije Periodes (TVP) noodzakelijk, hiervoor moet ProRail nog goedkeuring verlenen. Er zal ook gebruik worden gemaakt van de bouwroute langs het spoor aan de 2e Daalsedijk. Aan beide zijden zijn gronddepots nodig. De ontwikkelaar dient hiermee rekening te houden, hiervoor worden afspraken gemaakt welke worden vastgelegd in overeenkomsten.

De ontwikkelaar is verantwoordelijk voor de aanleg en inrichting van de openbare ruimte. Dit zal gefaseerd gebeuren en steeds gekoppeld worden aan de verschillende bouwfasen. Alle niet uitgeefbare ruimte en gebouwen zullen na oplevering en overeenkomstig de in de anterieure overeenkomst hierover gemaakte afspraken als nieuw openbaar gebied aan de gemeente Utrecht worden overgedragen.

De inrichtingsplannen (in diverse fasen) dienen steeds te worden getoetst in het gemeentelijk BING-overleg. De toetsingscommissie bestaat uit vertegenwoordigers vanuit verschillende ambtelijke afdelingen op het gebied van veiligheid, gebruik en beheer.

6.2.3 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Het plan is aan een aantal instanties toegezonden voor reactie als bedoeld in art 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Van 24 juni 2019 tot 21 juli 2019 hebben de instanties de mogelijkheid gekregen om een reactie in te dienen. Hieronder zijn de ingediende reacties samengevat en voorzien van een beantwoording.

ProRail

- Op de verbeelding zijn in de bestemming Groen bouwvlakken opgenomen. Deze bouwvlakken zijn niet nader toegelicht.

Reactie:
De vlakken die op de verbeelding te zien zijn in de bestemming Groen zijn geen bouwvlakken, maar is de bestaande topografie. Deze vlakken geven geen bouwmogelijkheden in de regels.

- De bestemming Verkeer-Railverkeer is verschoven naar de bestemming Groen. Graag de bestemming V-RV verplaatsen naar de juiste bestemming.

Reactie:
De plangebiedgrens is inmiddels nog wat gewijzigd, waardoor de bestemming Verkeer-Railverkeer niet meer binnen dit bestemmingsplan voorkomt. Voor de plangebiedgrens is zoveel mogelijk de exploitatiegrens aangehouden.

Gasunie B.V.

- Het plangebied ligt buiten de 1% letaliteitsgrens van de dichtstbij gelegen gasleiding. Deze leiding heeft geen invloed op de verdere planontwikkeling.

Reactie:
Deze reactie nemen we voor kennisgeving aan.

HoogheemraadschapStichtse Rijnlanden

- Het hoogheemraadschap deelt de ambitie van de gemeente om een buffercapaciteit te creëren van minimaal 45 mm ten opzichte van het aanwezige verhard oppervlak. Op deze manier wordt de kans op wateroverlast verkleind. Daarnaast kan de realisatie van waterberging in combinatie met groen bijdragen aan de reductie van hittestress en droogte.

Reactie:
Deze reactie nemen we voor kennisgeving aan.

- Het hoogheemraadschap adviseert om de waterbergingsopgave binnen het plangebied met name in te vullen door de aanleg van wadi's. Hiervoor lijkt voldoende ruimte aanwezig in de aanwezige groenstroken. HDSR verzoekt om in paragraaf 5.11 van de toelichting aan te geven welke maatregelen het meest kansrijk zijn om de benodigde waterberging te realiseren.

Reactie:
De meest kansrijke maatregelen om 45 mm waterberging aan te leggen ten opzichte van het bestaande verharde oppervlak, zijn om de daken van de woningen, bedrijven, kantoren en andere functies te voorzien van groene daken. Om de industriële uitstraling van het gebied, maar ook in voldoende waterberging te voorzien kan er ook waterberging gevonden worden in ondergrondse infiltratievoorzieningen.

Veiligheidsregio Utrecht

Beschouwing risico's

- Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van de spoorlijn Utrecht -Amsterdam waarover transport gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Na bestudering van de stukken concludeert VRU dat als gevolg van de geplande ontwikkeling het hoogste groepsrisico per kilometer toe neemt van 0,057 naar 0,165 maal de oriënterende waarde bij 343 slachtoffers. Hierbij wordt 10% van de oriënterende waarde overschreden. Het groepsrisico dient zodanig volledig te worden verantwoord. In het advies gaat de VRU in op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op de spoorlijn Utrecht - Amsterdam alsmede de mogelijkheden tot zelfredzaamheid in het plangebied in het kader van de verantwoording van het groepsrisico.

Reactie:
Deze reactie nemen we voor kennisgeving aan.

Opmerkingen t.a.v. verantwoording groepsrisico

- Bijlage 7 van de toelichting bevat een onderzoek naar het aspect externe veiligheid inclusief een volledige verantwoording van het groepsrisico. Ten aanzien van deze verantwoording heeft de VRU de volgende opmerkingen:

a. In hoofdstuk 7.2.2 'BLEVE-scenario (koud)' wordt gesproken dat het effect op de omgeving kleiner is voor wat betreft de drukgolf die de explosie met zich meebrengt. Dit onderschrijf ik, echter mis ik hierin dat vanwege het onaangekondigde karakter van dit scenario het niet bestrijdbaar is.

Reactie:
Onder hoofdstuk 7.7.2 wordt ingegaan op de bestrijdbaarheid van een BLEVE-scenario (koud). Aanpassing van de tekst is niet nodig.

b. In hoofdstuk 7.3 staat 'Het groepsrisico van de weg bevindt zich zowel in de huidige als de toekomstige situatie onder de oriënterende waarde'. De VRU veronderstelt dat in plaats van de weg het spoor wordt bedoeld.

Reactie:
Er wordt inderdaad spoor bedoeld. Dat blijkt uit de tweede en vijfde regel van dezelfde alinea. Daar wordt gesproken over 'spoortraject'. Overigens gaat het hele onderzoek over het spoortraject Utrecht-Breukelen. De tekst is hierop aangepast.

c. In hoofdstuk 7.5 Ruimtelijke veiligheidsmaatregelen wordt gesteld dat de effecten van een plasbrand grotendeels worden ingedamd door de aanwezige railbedden. Deze maatregel is maar ten dele effectief: de hittestraling die bij dit scenario vrijkomt zal ten gevolge hebben dat de brand overslaat naar naastgelegen gebouwen.

Reactie:
Het plasbrandscenario wordt in hoofdstuk 7.2.1 uitgebreider en genuanceerder behandeld. De tekst in hoofdstuk 7.2.1 zal worden aangevuld met een opmerking dat er een grote kans bestaat op brandoverslag naar naastgelegen gebouwen.

d. In hoofdstuk 7.5 stelt men dat de ontsluitingswegen een beperkte capaciteit hebben. Dit wordt onderschreven en legt een knelpunt bloot in de bestrijdbaarheid (bereikbaarheid) van een ramp of grootschalig ongeval. Verderop spreekt men van grootste kansen voor een autovrij/autoluw programma. Hierin verdient het aspect van een onbelemmerde bereikbaarheid voor hulpdiensten de aandacht.

Reactie:
Aan dit aspect zal tijdens en na de realisatie van het plan aandacht besteed worden in samenspraak met de VRU.

e. In hoofdstuk 7.6.2 Bouwtechnische veiligheidsmaatregelen spreekt men in de laatste alinea van het ontbreken van gemeentelijk beleid betreffende bouwkundige maatregelen in relatie tot externe veiligheid met het oog op de aanstaande Omgevingswet. Hierin mist het aspect dat omwille de maatgevende scenario's van de risicobron het niet wenselijk is om brandbare gevelbekleding toe te staan. Deze gevelbekleding zal de brandvoortplanting versnellen en in mindere mate beheersbaar maken.

Reactie:
In een bestemmingsplan kan niet worden geborgd dat bij de eerstelijns bebouwing vanaf het spoor geen brandbare gevelbekleding wordt toegepast. Wel wordt het als zinvol geacht om in het onderzoek een passage hierover op te nemen. Dit met het doel om tijdens de uitvoeringsfase hierop te attenderen. De tekst is hierop aangepast/aangevuld.

f. In hoofdstuk 7.6.3 wordt gesproken van meerdere ontvluchtingsmogelijkheden vanaf de weg. De VRU veronderstelt dat hiermee het spoor wordt bedoeld.

Reactie:
Er wordt inderdaad spoor bedoeld. In dit hoofdstuk is de fout storender omdat op twee plekken over weg gesproken wordt. De tekst is hierop aangepast.

g. In hoofdstuk 7.6.4 wordt gevraagd om een mate van bestuurlijke acceptatie en begrip ten aanzien van restrisico's. Het advies is om dit te kwantificeren en aan te geven hoeveel slachtoffers hierbij worden geaccepteerd.

Reactie:
Dit kwantificeren zou een trendbreuk zijn vergeleken met andere bestemmingsplan procedures voor gebieden langs het spoor. Het vereist een gedegen afweging tussen diverse partijen (o.a. lokaal bestuur, VRU). Deze afwegingen zullen zeker gaan plaatsvinden, en vinden in bepaalde mate al plaats, in het kader van de omgevingsvisies en omgevingsplannen op basis van de toekomstige Omgevingswet. Voor dit moment is het niet haalbaar om op dit advies in te gaan.

h. In hoofdstuk 7.6.4 wordt gesproken over de capaciteit van de hulpdiensten en dat ondercapaciteit bij de maatgevende scenario's als maatschappelijk geaccepteerd worden beschouwd. Dit geeft een onvolledig beeld: de repressieve capaciteit en slagkracht is binnen de Veiligheidsregio Utrecht vastgesteld door het algemeen bestuur in juli 2014 en is geregeld in het dekkingsplan 'Veiligheidszorg op maat'. Dit document beschrijft de bestuurlijke afweging over de operationele capaciteit en dekking binnen de veiligheidsregio.

Reactie:
Vanuit de VRU bezien wordt deze opmerking als begrijpelijk gezien. De tekst is hierop aangepast.

i. In hoofdstuk 7.6.5 wordt aanbevolen bij het opstellen van ontruimingsplannen in het plangebied een paragraaf externe veiligheid op te nemen. Dit geldt echter alleen voor utiliteitsgebouwen. VRU adviseert om dit vast te leggen in de voorwaarden behorende bij een eventuele omgevingsvergunning of melding brandveilig gebruik.

Reactie:
Het advies zal worden opgevolgd zodra een aanvraag voor een omgevingsvergunning wordt ingediend.

j. In hoofdstuk 7.7 (Bestrijdbaarheid) staat dat de totale opkomsttijd lager ligt dan de meettijd van 14 minuten die de VRU vast heeft gesteld voor woongebouwen. De tijdsnorm van 10 minuten voor opkomst bij bijeenkomstgebouwen, genoemd in het Besluit Veiligheidsregio's (Bvr) ontbreekt in dit verband, gezien de beoogde bestemming van horeca en culturele- en maatschappelijke voorzieningen in het plangebied.

Reactie:
De tekst is hierop aangepast.

k. In hoofdstuk 7.7.3 Toxisch scenario wordt als maatregel ter bevordering van de zelfredzaamheid het eenvoudig afschakelen van mechanische ventilatie om een gebouw te gebruiken als schuilmogelijkheid niet genoemd.

Reactie:
De genoemde maatregel is toegevoegd aan de tekst.

l. Een aantal keer wordt gesproken over het advies van de brandweer. Graag dit wijzigen in Veiligheidsregio Utrecht.

Reactie:
De tekst is hierop aangepast.

Advies

1. De bovengenoemde opmerkingen meenemen in de aanpassingen van de verantwoording van het groepsrisico;
2. Bij de verantwoording van de hulpverlening gebruik maken van de informatie in de toelichting van het advies over de "Voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp";
3. Bij de verdere uitwerking en inrichting van het plangebied de Veiligheidsregio Utrecht detailleringstekening en stedenbouwkundige ontwerpen ter goedkeuring voorleggen waarop geadviseerd wordt op de thema's bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen. Hierbij wordt expliciet aandacht gevraagd voor de bereikbaarheid van en toegang tot de risicobron (spoor).
4. Bij de verantwoording van de hulpverlening gebruik maken van de informatie in de toelichting van het advies over de "Zelfredzaamheid" en hierbij navolgende adviezen betrekken.
5. Als voorschrift in de omgevingsvergunning activiteit bouw opnemen dat de woningen, indien uitgerust met een mechanisch ventilatiesysteem, dit systeem eenvoudig uit te schakelen is. Door deze maatregel kunnen personen die verblijven in dit object zich tijdelijk onttrekken aan een toxische wolk en veilig schuilen.
6. In de omgevingsvergunning activiteit bouw als voorschrift opnemen dat ten tijde van een plasbrand of (dreigende) BLEVE van het gebouw weggevlucht kan worden in de richting van de stralingsluwe zijde (noordelijke richting).

Reactie:
Ad 1.
Zie reactie op genoemde opmerkingen.

Ad 2. en ad 4.
De informatie in de toelichting van het VRU advies over de "Voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp" en de "Zelfredzaamheid" geeft geen aanleiding om de tekst van bijlage 7 bij de toelichting van het bestemmingsplan aan te passen. Die tekst gaat in voldoende mate in op de relevante thema's. De reacties op de adviezen worden hieronder nader toegelicht.

Ad 3.
Aan het verzoek zal gehoor worden gegeven en de VRU zal te zijner tijd daarover worden benaderd.

Ad 5. en ad 6.
De genoemde maatregelen zullen te zijner tijd als voorschrift in de omgevingsvergunning activiteit bouw worden opgenomen.

Tekstaanpassingen in bijlage 7

1. Hoofdstuk 7.3. De woorden 'de weg' in de eerste zin vervangen door 'het spoortraject'.
2. Hoofdstuk 7.5. De tekst in hoofdstuk 7.2.1 aanvullen met een opmerking dat er een grote kans bestaat op brandoverslag naar naastgelegen gebouwen.
3. Hoofdstuk 7.6.2. Achter de laatste zin van de laatste alinea de volgende tekst toevoegen: Een in ieder geval zinvolle maatregel is om bij de eerstelijns bebouwing vanaf het spoor geen brandbare gevelbekleding toe te passen. Deze maatregel zal bij de uitvoeringsfase in overweging genomen moeten worden.
4. Hoofdstuk 7.6.3. De woorden 'de weg' in zowel de tweede als de vijfde regel vervangen door 'het spoor'.
5. Hoofdstuk 7.6.4. De tekst: "Dit restrisico bij een groot incident (bijvoorbeeld met een LPG-tankwagon nabij bebouwd gebied) is het gevolg van regionale bestuurlijke keuzes ten aanzien van de capaciteit van de hulpdiensten en kan maatschappelijk geaccepteerd worden beschouwd. Dergelijke restrisico's overstijgen derhalve het onderhavige plan en zijn niet bijzonder voor de lokale situatie (dit is een landelijk fenomeen)." vervangen door: "Dit restrisico bij een groot incident (bijvoorbeeld met een LPG-tankwagon nabij bebouwd gebied) is het gevolg van regionale bestuurlijke keuzes ten aanzien van de capaciteit van de hulpdiensten. De

repressieve capaciteit en slagkracht is binnen de Veiligheidsregio Utrecht vastgesteld door het algemeen bestuur in juli 2014 en is geregeld in het dekkingsplan 'Veiligheidszorg op maat'. Dit document beschrijft de bestuurlijke afweging over de operationele capaciteit en dekking binnen de veiligheidsregio.”.

6. Hoofdstuk 7.7. Aan de tekst een opmerking toevoegen over de tijdsnorm van 10 minuten voor opkomst bij bijeenkomstgebouwen, genoemd in het Besluit Veiligheidsregio's (Bvr), gezien de beoogde bestemming van horeca en culturele- en maatschappelijke voorzieningen in het plangebied.
7. Hoofdstuk 7.7.3. Aan de tekst een opmerking toevoegen over een maatregel voor het eenvoudig afschakelen van een mechanische ventilatie om een gebouw te gebruiken als schuilmogelijkheid. Dit ter bevordering van de zelfredzaamheid.
8. In het gehele document het woord 'brandweer' vervangen door 'Veiligheidsregio Utrecht'.

6.2.4 Advies wijkraad

De wijkraad Noordwest heeft geen reactie ingediend.

Hoofdstuk 7 Juridische plantoelichting

7.1 Inleiding

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

7.2 Planvorm

Het bestemmingsplan is voor de woonfunctie globaal van opzet. De hoofdlijnen worden vastgelegd. Hierbinnen is een gefaseerde uitwerking mogelijk. De gebouwen met cultuurhistorische waarde zijn met bouwgrenzen vastgelegd; in deze gebouwen zijn de niet-woonfuncties toegelaten.

7.3 Opbouw regels

De opzet van de bestemmingsregels is steeds gelijk:

- bestemmingsomschrijving (met ondergeschikte en nevengeschikte doeleinden);
- bouwregels;
- nadere eisen waar de bestemmingsregeling dat nodig maakt;
- afwijkingsregels van de bouwregels;
- waar nodig: een bijzondere gebruiksregel, bijvoorbeeld bij wonen een aan-huis-verbonden bedrijf.
- afwijkingsregels van de gebruiksregels;
- eventueel een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, ter bescherming van aanwezige cultuurhistorische, landschappelijke of natuurwaarden.

7.4 Artikelsgewijze toelichting

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

Artikel 1 Begrippen

In dit artikel wordt toegelicht wat onder een begrip uit het bestemmingsplan wordt verstaan.

Artikel 2 Wijze van meten

Om te voorkomen dat misverstanden bestaan over hoe en wat gemeten moet worden bij het bepalen van de in de regels genoemde maten, is in dit artikel uiteengezet hoe dat moet gebeuren.

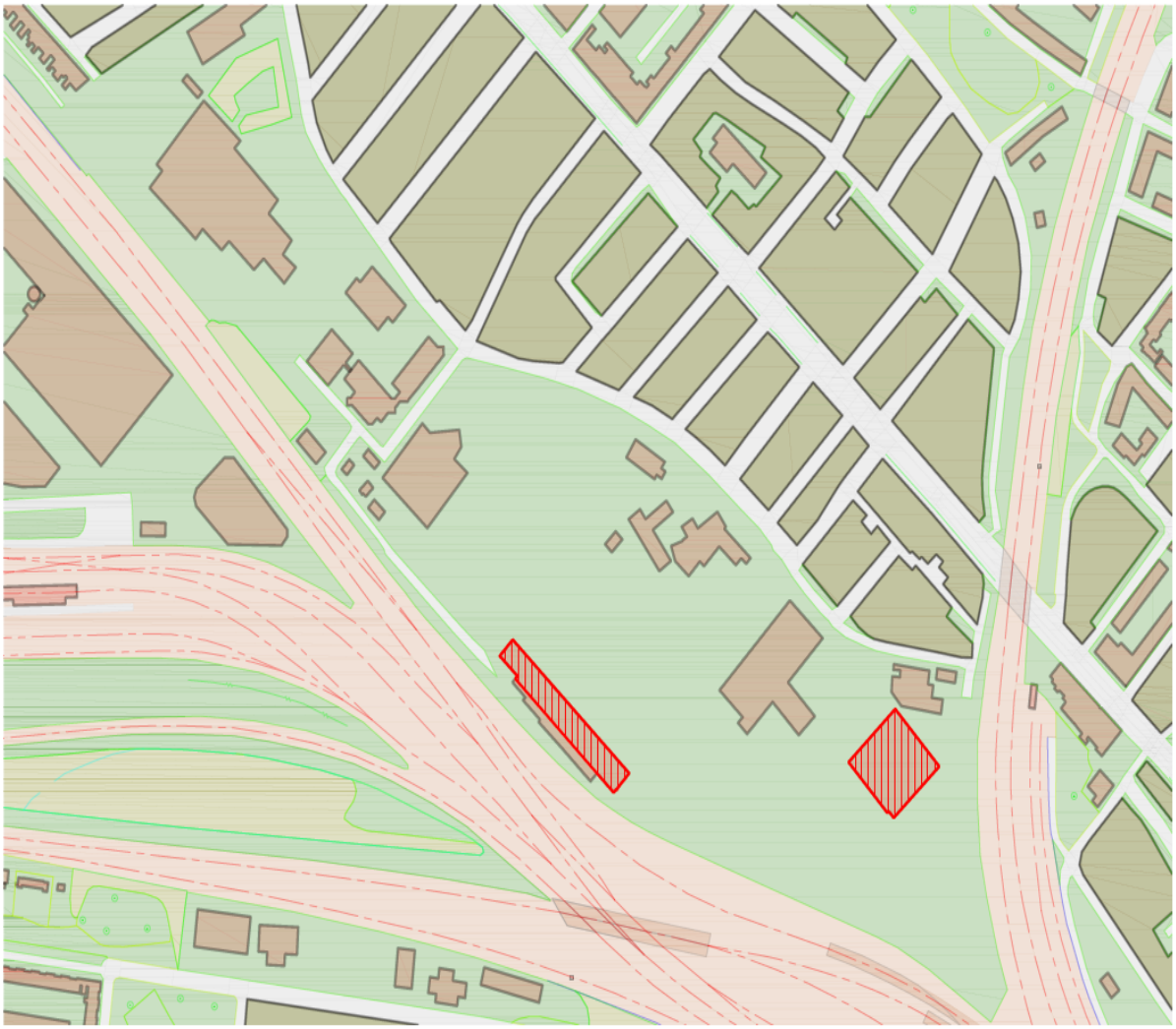
Artikel 3 Gemengd

De al bestaande en in stand te houden gebouwen binnen het plangebied zijn bestemd als "Gemengd". Deze bestemming staat diverse functies toe, te weten (creatieve) bedrijven, culturele en maatschappelijke voorzieningen, een aantal vormen van horeca, detailhandel, dienstverlening en sportvoorzieningen. Via de gebruiksregels is de omvang van de verschillende functies geregeld. In de gebruiksregels is opgenomen wat de maximale oppervlakte (uitgedrukt in brutvloeroppervlak) van de functies mag zijn. Voor de functie creatieve bedrijvigheid is een minimale omvang verhuurbaar vloeroppervlak opgenomen, afgestemd op het aanwezige aanbod. De functie horeca is alleen op de aangewezen locaties mogelijk. Voor de toegelaten lichte bedrijvigheid is een Lijst van Bedrijven functiemenging aan de regels toegevoegd. Ook voor de functie horeca is een Lijst van horeca-activiteiten opgenomen. Hierin staan de verschillende categorieën van horeca beschreven. Voor kantoren geldt dat uitsluitend de bestaande m^2 zijn toegelaten op de plek waar deze aanwezig zijn.

De bouwvlakken in de bestemming en de toegestane bouwhoogten zijn afgestemd op de bestaande

omvang van de aanwezige bebouwing. De panden met cultuurhistorische waarde - niet zijnde een monument - zijn voorzien van een aanduiding 'karakteristiek'. Voor deze geldt dat sloop hiervan niet zonder meer mogelijk is. Voor het gebouw dat het dichtst bij het spoor ligt (HTMU loods) zijn geluidsgevoelige functies uitgesloten.

Voor twee gebouwen (Concordiastraat 80 en 2e Daalsedijk 4) in het plangebied is door middel van een delegatiebesluit door de raad, aan het college de mogelijkheid gegeven om een hotel te vestigen in het plangebied. Het betreft de twee in de bijlage van het delegatiebesluit aangegeven gebouwen (zie hieronder).



delegatiebevoegdheid

Kaart behorende bij het delegatiebesluit

Artikel 4 Groen

De in het plangebied aanwezig een aan te leggen groenvoorzieningen (waaronder de geplande pocketsparkjes) zijn bestemd als "Groen". Binnen de bestemming Groen zijn ook voorzieningen toegestaan voor waterbeheer en -berging, en ook speel- en nutsvoorzieningen. Fiets-en voetpaden zijn eveneens binnen de bestemming toelaatbaar. Andere verkeersontsluitingen zijn niet toegestaan, met uitzondering van een ondergeschikte verkeersontsluiting voor de functies binnen de bestemming Gemengd. Met gebruikmaking van een afwijkingsbevoegdheid kunnen - onder voorwaarden - ook terrassen bij horecagelegenheden mogelijk worden gemaakt.

Artikel 5 Verkeer - Verblijfsgebied

De wegen in het plangebied zijn opgenomen in de bestemming 'Verkeer- Verblijfsgebied'. Dit zijn de wegen met hoofdzakelijk een functie voor het bestemmingsverkeer. Binnen deze bestemming mogen alleen parkeerplaatsen voor deelauto's en invalideauto's worden gerealiseerd. Met gebruikmaking van een afwijkingsbevoegdheid kunnen - onder voorwaarden - ook terrassen bij horecagelegenheden mogelijk worden gemaakt.

Artikel 6 Woongebied

Ontwikkelvelden
De ontwikkelvelden in het plangebied zijn bestemd als Woongebied. Het aantal woningen binnen deze bestemming is gelimiteerd op 1.050. In een deel van het meest zuidoostelijk gelegen ontwikkelveld, ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van wonen – studentenwoningen met onzelfstandige woonruimte', mogen ook studentenwoningen met onzelfstandige woonruimte worden gerealiseerd. Verder mag detailhandel en dienstverlening (gedeeltelijk) ook binnen deze bestemming plaatsvinden, mits voldaan wordt aan het gestelde maximale bruto vloeroppervlak en deze functies op de begane grond worden gevestigd.

De nieuwe bebouwing is binnen de op de verbeelding bestemmingsgrenzen toegestaan; dit om de bouwvelden een zekere mate flexibiliteit te geven.

De toegestane bouwhoogten zijn in meters weergegeven op de verbeelding. Daar waar op grond van het Ontwikkelkader sprake is van gemiddelde bouwhoogten is dat in de bouwregels van de bestemming tot uitdrukking gebracht door een minimum en een maximum bouwhoogte aan te geven. Voor de hoogbouw in de zuidoosthoek van het plangebied is een afwijkingsregel opgenomen. In zijn algemeenheid geldt dat met de maximale bouwhoogte rekening wordt gehouden met de wens om een hogere plint (begane grond) toe te laten. Voor de bestemming geldt dat bebouwing die op enig moment gerealiseerd is, het maximale is. Uitbreidingen zijn alleen mogelijk binnen de mogelijkheden van vergunningvrij bouwen.

Voor een zone van 100 meter, gemeten vanaf het spoor, geldt een voorwaardelijke verplichting voor spoortrillingen voor de trillingsgevoelige functie wonen. Het uitgangspunt bij deze voorwaardelijke verplichting is dat de aanvrager van het bouwplan aan lid 1 moet voldoen (geen overschrijding van de streefwaarden voor 'Wonen nieuwe situatie' voor de trillingssterkte Vmax en Vper). Dit moet in een door de aanvrager ingediend deskundigenonderzoek worden aangetoond.

Als het niet mogelijk is om aan lid 1 te voldoen (niet doelmatig en/of kosteneffectief), dan moet dit gemotiveerd in het deskundigenonderzoek worden weergegeven. Daarnaast moet uit het deskundigenonderzoek blijken dat met het ingediende voorstel alle doelmatige en/of kosteneffectieve maatregelen worden getroffen om de trillingssterkte te verminderen én dat de streefwaarden voor 'Wonen in bestaande situatie', voor zover het de maximale trillingssterkte Vmax betreft, niet worden overschreden. In het deskundigenonderzoek moet onder andere een beschrijving van diverse mogelijke maatregelen met bijbehorende trillingsafnames en de meerkosten worden opgenomen. Ook moet er een gemotiveerd oordeel worden gegeven over de doelmatigheid/kosteneffectiviteit. Maatregelen die relatief hoge kosten met zich mee brengen en maar een marginale reductie van trillingen zullen niet worden opgelegd door de gemeente. Mochten er twijfels bestaan over de juistheid van een ingediend onderzoek, dan kan de gemeente een tegenonderzoek laten uitvoeren.

Er moet gebruik gemaakt worden van de Meet- en beoordelingsrichtlijnen voor trillingen, Deel B, Hinder voor personen in gebouwen. Bij de berekeningen wordt daarnaast gebruik gemaakt van een dynamisch rekenmodel (Eindige Elementen Methode). Als uit trillingsmetingen blijkt dat de trillingssterktes in de bodem ter plaatse van de bouwlocatie laag zijn, dan kan een eenvoudiger rekenmethode worden toegestaan, conform de tabel 10.2 in de Handreiking bouwen en spoortrillingen 2019.

Een deel van het meest zuidoostelijk gelegen ontwikkeldveld heeft de functieaanduiding 'specifieke vorm van woongebied - autoparkeernorm wonen bewoners'. Dit betekent dat in afwijking van de voorwaardelijke verplichtingen over parkeren, die zowel aan een omgevingsvergunning voor het bouwen als voor het gebruik zijn gekoppeld, voor de bewoners van de woningen niet wordt gerekend met de minimale parkeernorm, maar met een parkeernorm van 0. Er mogen voor de woningen ter plaatse van deze functieaanduiding dan ook geen parkeerplaatsen voor bewoners worden gerealiseerd. Voor de bezoekers van de woningen moet wel in parkeerplaatsen worden voorzien. Omdat het betreffende ontwikkelveld ook de 'specifieke bouwaanduiding uitgesloten - gebouwde autoparkeerplaatsen' heeft, kunnen deze niet op de locatie zelf worden gebouwd (bijvoorbeeld in een parkeergarage of halfverdiepte parkeergelegenheid). Daarom moet bij het verlenen van de omgevingsvergunning voor het bouwen voor deze locatie verzekerd zijn waar binnen het plangebied de benodigde bezoekersparkeerplaatsen en eventueel deelautoparkeerplaatsen worden gerealiseerd. Omdat de omgevingsvergunningen voor de

ontwikkelvelden waarschijnlijk in fases worden aangevraagd, is het misschien nodig dat de parkeerbehoefte in eerste instantie tijdelijk wordt opgelost tot dat de definitieve parkeervoorziening (bijvoorbeeld een parkeergarage ter plaatse van een ander ontwikkelveld) in gebruik kan worden genomen. Deze mogelijkheid wordt in de regel geboden. Met voorgaande is invulling gegeven aan de op 2 april 2015 aangenomen motie 2015/M20, omdat op deze locatie woningbouw plaatsvindt zonder parkeerplaatsen voor bewoners.

Aan-huis-verbonden bedrijf
Een onderdeel van de bestemming Woongebied is de regeling van de aan-huis-verbonden bedrijven als ondergeschikte functie bij het wonen. Zoals de naam al aangeeft, gaat het bij een aan-huis-verbonden bedrijf om een beroeps- of bedrijfsuitoefening in combinatie met wonen en dus door één van de bewoners van de woning. De maximale oppervlakte die daarvoor is toegestaan is 1/3 deel van het vloeroppervlak van de woning (inclusief aanbouwen) en vrijstaande bijgebouwen met een maximum van 60 m². Bij een aan-huis-verbonden bedrijf mag geen sprake zijn van detailhandel, horeca, afhaalzaken of belhuizen.

Er is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen voor het toestaan van milieucategorie B2 voor een aan-huis-verbonden beroep of bedrijf, echter onder de voorwaarde dat de bedrijfsactiviteit in kwestie naar aard en invloed op de omgeving gelijk kan worden gesteld met bedrijfsactiviteiten in milieucategorie A of B1 van de Lijst van bedrijven.

Bed & breakfast
Bij de woonbestemming is het eveneens mogelijk om een bed & breakfast te hebben, als ondergeschikte functie bij het wonen. De uitoefening van een bed & breakfast in samenhang met wonen is dan ook uitsluitend toegestaan wanneer de hoofdbewoner minimaal 50% van de woning in gebruik houdt voor wonen.

Artikel 7 Waarde - Archeologie

Vanwege de archeologische verwachtingswaarde in een deel van het gebied een (dubbel)bestemming opgenomen ter bescherming van mogelijk aanwezig bodemarchief. Er dient getoetst te worden aan de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 8 Anti-dubbeltelregel

Deze bepaling is opgenomen om te voorkomen dat een stuk grond dat al eens was betrokken bij het verlenen van een omgevingsvergunning bij de beoordeling van latere bouwplannen nogmaals wordt betrokken.

Artikel 9 Algemene bouwregels

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

Voorwaardelijke verplichting ter uitvoering van het parkeerbeleid
Artikel 9 lid 9.3 regelt dat de parkeergelegenheid voor auto's en fietsen voldoet aan het gemeentelijk beleid. Bij het toetsen van omgevingsvergunningen aan het bestemmingsplan, zal onderzocht worden of de aanvraag voldoet aan de voorwaarde om voldoende parkeergelegenheid te regelen. Het college heeft normen vastgesteld die aangeven wat als 'voldoende' moet worden beschouwd. In een bestaande situatie wordt de bestaande parkeergelegenheid voor auto's en fietsen als voldoende beschouwd. Bij sloop- nieuwbouw wordt het bestaande aantal parkeerplaatsen (het rechtens verkregen niveau) in mindering gebracht op het aantal dat nodig is bij de nieuwe ontwikkeling, een en ander conform het geldende gemeentelijk beleid. Met parkeervoorzieningen worden parkeervoorzieningen voor auto's en fietsen bedoeld.

Omdat de deelgebieden 2 t/m 4 autoluw worden ontwikkeld, verbiedt artikel 9 lid 9.3 onder 2 dat er meer parkeerplaatsen worden aangelegd, dan wat uit de berekeningen in het kader van de betreffende omgevingsvergunningen volgt.

Motie maximaal de minimale parkeernorm
In dit plangebied wordt de minimale parkeernorm gehanteerd als maximaal aan te leggen parkeerplaatsen. Dit is in overeenstemming met de op 2 april 2015 aangenomen motie 2015/M27.

Voorwaardelijke verplichting over verkeersbewegingen
In het kader van de ontwikkeling 'Wisselspoor' (deelgebied 1-4) heeft de gemeente Utrecht

bestuurlijk vastgesteld dat de verkeersdruk in de bestaande omgeving niet meer dan 2.400 motorvoertuigen per etmaal mag toenemen ten opzichte van de referentiesituatie van 3.400 motorvoertuigen per etmaal. Dit betekent dat de verkeersgeneratie van deelgebied 2, 3 en 4 maximaal 2.604 motorvoertuigen per etmaal met zich mag meebrengen. Om ervoor te zorgen dat dit vastgestelde aantal motorvoertuigen niet wordt overschreden geldt voor een omgevingsvergunning voor het bouwen de voorwaardelijke verplichting dat met behulp van een berekening moet vaststaan dat het totaal aantal aan extra verkeersbewegingen dat de aangevraagde ontwikkeling met zich meebrengt niet wordt overschreden. Deze berekening moet worden uitgevoerd aan de hand van de berekeningswijze van de Beleidsregels autoverkeersbewegingen bij toepassen maatwerk. Deze berekeningswijze gaat uit van de aanname dat door het beperken van de hoeveelheid parkeerplaatsen ook de hoeveelheid verkeersbewegingen (de verkeersgeneratie) afneemt.

Omzetting en woningvorming
In artikel 9 lid 9.4 is het in 2019 (gewijzigde) vastgestelde beleid over omzetting en woningvorming vertaald in een regeling. In de paragraaf 2.3 is de beleidsmatige achtergrond kort toegelicht. De regels in dit lid zien, met toepassing van 3.1.2 lid 3 Besluit ruimtelijke ordening, op het in stand houden van een goed woon- en leefklimaat.

Artikel 9 lid 9.5 onder 1 verbiedt woningvorming en omzetting. Met woningvorming wordt bedoeld: een woning door bouwkundige splitsing zodanig opdelen dat nieuwe woningen ontstaan die afzonderlijk verhuurd kunnen worden of waarop een appartementsrecht gevestigd kan worden. De definitie van woningvorming wijkt enigszins af van de definitie die in het huisvestingsbeleid wordt gehanteerd. In dat beleid wordt namelijk een onderscheid gemaakt in woningvorming door het creëren van verhuurbare wooneenheden en in kadastrale splitsing. Ruimtelijk gezien is dat onderscheid niet relevant en wordt alleen het resultaat, namelijk: meer woningen, in ogenschouw genomen.

Met omzetting wordt bedoeld het veranderen van een (zelfstandige) woning in een woning waar kamerverhuur (onzelfstandige bewoning) plaatsvindt.

Het verbod onder 1 kan met een omgevingsvergunning voor het afwijken als bedoeld onder artikel 2.1, eerste lid, onder c, met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 1o, van de Wet algemene bepalingen Omgevingsrecht (Wabo) toegestaan worden. Een dergelijke vergunning wordt verleend als voldaan wordt aan de leefbaarheidseisen uit de Beleidsregels van de Huisvestingsverordening 2019, wat betekent dat de te veranderen woning groot genoeg is, de te vormen woningen groot genoeg zijn of de omgezette woonruimte voldoende verblijfruimte heeft, sprake is van een goede daglichttoetreding en de overlast voor de directe buren door geluid aanvaardbaar is. Ook moet voldaan worden aan de algemene leefbaarheidseisen die in dezelfde beleidsregels te vinden zijn, als hulpmiddel bij de beoordeling in hoeverre er geen onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat plaatsvindt.

Artikel 10 Algemene gebruiksregels

Algemeen gebruiksverbod
Om te kunnen toetsen of het totaal aantal aan extra verkeersbewegingen, dat bestuurlijk is vastgelegd, wat de ontwikkelingen in deelgebied 2 tot en met 4 met zich mogen meebrengen niet wordt overschreden zijn de beleidsregels autoverkeersbewegingen toepassen bij maatwerk opgesteld. Ook wanneer de woningen en voorzieningen zijn gebouwd, is het belangrijk dat bij het wijzigen van het vergunde gebruik van de gebouwen nog steeds wordt getoetst of hiermee de verkeersgeneratie die deelgebied 2 tot en met 4 met zich mag meebrengen niet wordt overschreden. Dit is ook belangrijk wanneer het gebruik van de bestaande gebouwen met de bestemming Gemengd wordt gewijzigd. Dit algemene gebruiksverbod houdt in dat ook wanneer dit bestemmingsplan een ander gebruik in principe toestaat, hiervoor toch een omgevingsvergunning voor het afwijken benodigd is, zodat getoetst kan worden of met de wijziging van het gebruik het totaal aantal aan extra verkeersbewegingen van 2.604 motorvoertuigen per etmaal (24 uur) niet wordt overschreden. De berekening kan dus ook uitwijzen dat het nieuwe gebruik tot minder of evenveel verkeersbewegingen leidt. Ook dan moet dit via een omgevingsvergunning worden vastgelegd.

Strijdig gebruik
De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Een algemeen gebruiksverbod hoeft derhalve niet meer in de planregels te worden opgenomen. Het is wel mogelijk om in het

bestemmingsplan aan te geven wat onder verboden gebruik in ieder geval wordt verstaan. In dit artikel is opgenomen dat onder verboden gebruik wordt verstaan: onbebouwde gronden te gebruiken als standplaats voor onderkomens als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan of als stortplaats voor puin en afvalstoffen.

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

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

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

Voorwaardelijke verplichting over parkeren
De voorwaardelijke verplichting geldt niet alleen bij de aanvraag om omgevingsvergunning voor het bouwen, maar ook voor het gebruik. Voor het overige wordt verwezen naar de toelichting onder artikel 9.

Artikel 11 Algemene afwijkingsregels

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

Artikel 12 Overige regels

Geluidsonderzoek wijst uit dat er in het plangebied als gevolg van het wegverkeer een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder zal zijn. Hiervoor wordt een besluit hogere waarde afgegeven. Er mogen uitsluitend gevoelige bestemmingen worden opgericht wanneer het bouwplan in overeenstemming is met de Wet geluidhinder of met het besluit hogere waarde en de daarin genoemde randvoorwaarden.

Artikel 13 Overgangsrecht

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

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

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

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

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

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

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

Ook na het van kracht worden van dit plan kan dus nog met succes handhavend worden opgetreden tegen gebruik dat reeds in strijd was met het voorgaande bestemmingsplan. Dit laatste is uiteraard mede afhankelijk van andere aspecten, waaronder de vraag of het strijdige gebruik reeds zolang plaatsvindt dat de gemeente haar rechten heeft verwerkt.

Artikel 14 Slotregel

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

7.5 Lijst van Bedrijven functiemenging

Toepassing Lijst van Bedrijven functiemenging

Algemeen

In de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009) zijn twee voorbeeldstaten voor milieuzonering opgenomen, namelijk de 'Staat Bedrijfsactiviteiten bedrijventerreinen' en de 'Staat Bedrijfsactiviteiten functiemenging'.

De aanpak van milieuzonering en de in dit plan gebruikte Lijst van Bedrijven functiemenging is gebaseerd op de Staat Bedrijfsactiviteiten functiemenging in de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009). De Lijst van Bedrijven functiemenging wordt gehanteerd in gebieden waar bedrijven of andere milieubelastende functies verspreid zijn gesitueerd tussen woningen of andere gevoelige functies. Onderstaand wordt hier meer in detail op ingegaan. Het gaat in dergelijke gebieden in het algemeen om relatief kleinschalige bedrijvigheid die op korte afstand van woningen kan worden toegestaan. De toelaatbaarheid van activiteiten wordt voor dergelijke gebieden in de VNG-publicatie (en de Lijst van Bedrijven functiemenging) bepaald met behulp van op deze situaties toegesneden toelatingscriteria.

Functiemengingsgebieden

In bestaande gebieden waar in enige vorm sprake is van functiemenging, of in gebieden waar bewust functiemenging wordt nagestreefd (bijvoorbeeld om een grotere levendigheid tot stand te brengen), wordt de Lijst van Bedrijven functiemenging toegepast. Zoals in de VNG-publicatie is aangegeven kan bij functiemengingsgebieden gedacht worden aan:

- stadscentra, dorpskernen en winkelcentra;
- horecaconcentratiegebieden;
- zones met functiemenging langs stedelijke toegangswegen en in lintbebouwingen;
- (delen van) woongebieden met kleinschalige of ambachtelijke bedrijvigheid.

Daarnaast kan ook in (delen van) woongebieden waar enige vorm van bedrijvigheid aanwezig of gewenst is de Lijst van Bedrijven functiemenging worden toegepast.

Kenmerken van de activiteiten

De activiteiten in dergelijke gebieden verschillen in het algemeen qua aard en schaal sterk van de activiteiten op een bedrijventerrein. Behalve in historisch gegroeide situaties gaat het voornamelijk om:

- kleinschalige, meestal ambachtelijke bedrijvigheid;
- bedrijven waarbij de productie of laad- en loswerkzaamheden alleen in de dagperiode plaatsvindt;
- activiteiten die hoofdzakelijk inpandig geschieden.

De toegepaste Lijst van Bedrijven functiemenging

De bovenvermelde criteria liggen mede ten grondslag aan de selectie van activiteiten die zijn opgenomen in de Lijst van Bedrijven functiemenging. In de Lijst van Bedrijven functiemenging zijn de aspecten geluid, geur, stof en gevaar en de index voor verkeersaantrekkende werking in de categorisering opgenomen. Deze Lijst is samengesteld volgens dezelfde methodiek als de betreffende Staat Bedrijfsactiviteiten functiemenging uit de VNG-publicatie. Op twee punten is een andere werkwijze toegepast:

1. In dit plan wordt alleen de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten gekoppeld aan de Lijst. In de Lijst van Bedrijven functiemenging zijn daarom alleen de activiteiten opgenomen die passen binnen de definitie van bedrijf volgens de begripsbepalingen in de regels van dit bestemmingsplan. De toelaatbaarheid van andere functies wordt in dit plan indien nodig op een andere wijze in de regels en op de plankaart van dit bestemmingsplan geregeld (bijvoorbeeld horecabedrijven via een afzonderlijke Lijst van Horeca-activiteiten). Toegevoegd zijn enkele regelmatig voorkomende bedrijfsactiviteiten die in de lijst van de VNG-publicatie niet specifiek zijn opgenomen, maar wel aan de vermelde criteria voldoen zoals een ambachtelijke glas-in-loodzetterij en caravanstalling. Voor aannemers, SBI-code 45, heeft een nadere specificatie van de activiteiten plaatsgevonden met bijbehorende categorie-indeling die is afgestemd op de verwachte milieueffecten van deze activiteiten.

2. In de Lijst van Bedrijven functiemenging is in de categorie-indeling een nader onderscheid gemaakt tussen categorie B1 en B2. Voor de toepassing in dit bestemmingsplan blijkt het onderscheid tussen categorie A en categorie B zoals beschreven in de VNG-publicatie te groot om de toelaatbaarheid van activiteiten voldoende af te kunnen stemmen op de kenmerken van de functiemengingsgebieden en het daarin te volgen beleid.

Categorie-indeling
Zoals in de VNG-publicatie is aangegeven kan, vanwege de bijzondere kenmerken van gebieden met enige vorm van functiemenging, niet worden gewerkt met een systematiek van richtafstanden en afstandsstappen: vanwege de zeer korte afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies is een dergelijke systematiek niet geschikt voor functiemengingsgebieden. De Lijst van Bedrijven functiemenging hanteert vier categorieën A, B1, B2 en C met specifieke criteria voor de toelaatbaarheid die onderstaand uiteen zijn gezet.

Categorie A
Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies zijn toegestaan, desgewenst in daarvoor omschreven zones binnen rustige woongebieden. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B1
Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies in een daarvoor omschreven gebied met functiemenging zijn toegestaan. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B2
Bedrijfsactiviteiten die in een gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter bouwkundig afgescheiden van woningen/andere gevoelige functies. Bouwkundig afgescheiden betekent dat de panden los van elkaar dienen te staan. Uitzondering hierop vormen binnenterreinen omringd door voornamelijk woningen: ook al zijn bedrijven bouwkundig afgescheiden van woningen, op deze locaties zijn hooguit categorie B1 bedrijven toegestaan.

Categorie C
Activiteiten vermeld onder categorie B2, waarbij vanwege relatief grote verkeersaantrekkende werking een directe ontsluiting op hoofdinfrastructuur gewenst is.

Flexibiliteit
De Lijst van Bedrijven functiemenging blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. De inschalingen gaan uit van een gemiddeld bedrijf met een moderne bedrijfsvoering. Het komt in de praktijk voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Lijst van Bedrijven functiemenging is verondersteld. In de regels is daarom bepaald dat het college van burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf toch kan toestaan, indien dit bedrijf niet binnen de algemene toelaatbaarheid past. Bij de Lijst van Bedrijven functiemenging is deze mogelijkheid beperkt tot maximaal 1 categorie (dus bijvoorbeeld categorie B1 in plaats van A of categorie B2 in plaats van B1). Om te kunnen afwijken moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten in de Lijst van Bedrijven functiemenging niet zijn vermeld, maar die qua aard en invloed overeenkomen met bedrijven die wel zijn toegestaan. Met het oog hierop is in de regels bepaald dat het college van burgemeester en wethouders kan afwijken en vestiging van een dergelijk bedrijf kan toestaan. Om te kunnen afwijken moet op basis van milieutechnisch onderzoek worden aangetoond dat het bedrijf

naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met direct toegelaten bedrijven.

7.6 Lijst van Horeca-activiteiten

Een horecabedrijf heeft door het komen en gaan van bezoekers invloed op de beleving van zijn omgeving. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening kan het nodig zijn de omgeving te beschermen tegen geluids- en verkeersoverlast als gevolg van horecabedrijven. In hoofdstuk 5 van het Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2018 is een lijst opgenomen, waarin horeca-activiteiten aan de hand van ruimtelijk relevante criteria zoals de omvang, de ruimtelijke uitstraling en de parkeerdruk naar zwaarte in categorieën zijn ingedeeld. Met 'zwaarte' wordt het normaal te verwachten effect op het woon- en leefklimaat van de omgeving bedoeld. Bij de zwaarste categorie, discotheek, is het effect het grootst door de grote aantallen bezoekers en de harde muziek en bij de lichtste categorie, lunchroom, is het effect het kleinst, vanwege het kleinschalige karakter en omdat deze vorm van horeca alleen open is, als de winkels open mogen zijn. Het beleid over hotels is niet in het Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2018 opgenomen. De uitleg hieronder gaat alleen over horecabedrijven die geen hotel zijn.

In de regels van het bestemmingsplan wordt gebruik gemaakt van de Lijst van Horeca-activiteiten die inhoudelijk gelijk is aan de lijst in hoofdstuk 5 van het Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2018. Bij het opstellen van de lijst is uitgegaan van de volgende begripsomschrijving van een horecabedrijf:

een horecabedrijf is een bedrijf of instelling waar:

- bedrijfsmatig drank en etenswaren voor gebruik ter plaatse worden verstrekt of
- bedrijfsmatig een zaalaccommodatie wordt geëxploiteerd.

De activiteit 'hotel' valt niet onder deze definitie en een coffeeshop of een shishalounge ook niet. Deze activiteiten zijn dus niet in de lijst opgenomen en zijn op grond van de regels van dit bestemmingsplan niet toegestaan. De lijst bevat de volgende categorieën, van 'licht' naar 'zwaar': D3 (lichte horeca plus), D2 (lichte horeca), D1 (middelzware horeca), C (snelle horeca), B (zware horeca), A2 (grootschalige zware horeca) en A1 (grootschalige zware horeca).

Onderscheid tussen de categorieën A2 , A1 en B
Bij de activiteit A2 ligt het accent op zaalverhuur voor grootschalige, besloten feesten, zoals bruiloften, al dan niet met muziek, verstrekking van dranken en etenswaren. Bij de activiteit A1, disco, ligt het accent op het gelegenheid geven tot dansen op muziek, als wezenlijk onderdeel van de inrichting. In een café is het schenken van dranken voor consumptie ter plaatse de belangrijkste activiteit.

Onderscheid tussen de categorieën C en D
Een cafetaria of snackbar (categorie C) is een laagdrempelige inrichting met veel in- en uitgaande bewegingen, die vaak laat open is. Bij deze categorie ligt het accent op het snel verstrekken van etenswaren en alcoholvrije dranken voor consumptie ter plaatse. Bij dit soort gelegenheden nemen bezoekers de gekochte waren ook vaak mee, in plaats van ze ter plaatse te nuttigen. De aantasting van het woon- en leefklimaat wordt vooral veroorzaakt door geluidsoverlast van bezoekers die komen en gaan, of door bezoekers die buiten de inrichting eten en door stankoverlast.
In restaurants of lunchrooms worden de maaltijden rustig in het pand gegeten. De lichtere variant, categorie D2, richt zich op het winkelende publiek en is gebonden aan de sluitingstijden zoals die gelden voor detailhandel. De lichte horeca plus, categorie D3, is dag- en avondhoreca voor consumptie ter plaatse met een sluitingstijd om 23.00 uur.

Coffeeshop, shishalounge
In de APV is de regulering van coffeeshops opgenomen die voorziet in een maximaal aantal gedoogde vestigingen. De vestigingsvereisten zijn vastgelegd in het Cannabisbeleid. Een coffeeshop is veelal een horecavestiging in de categorie D en past dan alleen in panden met die bestemming. Een shishalounge is een bedrijf dat zich vooral richt op het aanbieden van een ruimte waar een waterpijp gerookt kan worden. Daarbij wordt ook wel een drankje en een hapje aangeboden, waarmee zo'n bedrijf horeca-achtig wordt. Dergelijke bedrijven hebben niet de naam een positieve bijdrage te leveren aan het verbeteren van de leefkwaliteit van een straat. Daar komt bij dat shishalounges zich vaak niet aan winkeltijden houden en zich niet richten op winkelend publiek. In een rustige woonwijk en in een wijkwinkelcentrum zijn dergelijke bedrijven daarom niet gewenst.

Horeca-achtige activiteiten

Afhaalzaak
Een afhaalzaak is een bijzondere vorm van detailhandel. In een afhaalzaak worden etenswaren bereid die niet ter plaatse genuttigd worden. Het horeca-aspect, het bereiden van het voedsel, is

een ondergeschikt deel. In bestemmingsplannen worden afhaalzaken apart bestemd, omdat de planologische uitstraling vaak lijkt op een cafetaria, door de openingstijden, de geur, de brommers van de bezorgservice, het komen en gaan van bezoekers en het voor de deur opeten van het voedsel.

Ondersteunende horeca
In de detailhandelsbranche is een groeiende behoefte aan ondersteunende horeca. Dit is horeca die een relatie heeft met en ondergeschikt is aan de hoofdfunctie. Dat moet blijken uit de aard van de hoofdfunctie en uit de omvang van de horecafunctie.

Het Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2018 geeft hiervoor de volgende randvoorwaarden:

- het horecadeel mag niet direct vanaf de straatzijde zichtbaar zijn en het pand moet het aanzicht behouden van een winkel;
- het vloeroppervlak van de horecafunctie bedraagt voor vestigingen met een bruto vloeroppervlak tot 1.000 m^2 maximaal 30% van het bruto vloeroppervlak van de vestiging en voor vestigingen met een bruto vloeroppervlak dat groter is dan 1.000 m^2 maximaal 20% van het bruto vloeroppervlak van de vestiging;
- in vestigingen met een bruto vloeroppervlak tot 1.000 m^2 moet er een directe relatie zijn met de producten die in de winkel verkocht worden;
- de vestiging moet zich houden aan de algemeen gehanteerde winkeltijden.

Additionele horeca
Additionele horeca is een horeca-activiteit die als vanzelfsprekend hoort bij de hoofdfunctie. Deze activiteit wordt gezien als normale activiteit bij de hoofdfunctie. Voorbeelden van additionele horeca zijn de kantines bij buurthuizen, scholen, sportfaciliteiten, kantoren, bedrijven, theaters, bioscopen en musea. De bestemming is in deze voorbeelden 'maatschappelijk', 'sport', 'kantoor', 'bedrijf' en 'cultuur en ontspanning'. Uit de jurisprudentie (ECLI:NL:RVS:2015:4039) volgt dat duidelijk moet zijn waar de additionele horeca-activiteiten mogen plaatsvinden. Daarom is additionele horeca alleen in een bovengenoemde bestemmingen toegestaan, als additionele horeca in de bestemmingsomschrijving van die bestemmingen is opgenomen.

Kenmerken van additionele horeca zijn:

- de horeca-activiteit hoort bij de hoofdfunctie en is alleen open tijdens de openingstijden van de hoofdfunctie;
- de ruimte voor de horeca-activiteit wordt niet los van de hoofdfunctie gebruikt; de ruimte wordt dus niet verhuurd of anderszins in gebruik gegeven aan derden, bijvoorbeeld ten behoeve van feesten en partijen;
- de horeca-activiteit completeert of vergroot de kwaliteit van de hoofdfunctie;
- de horeca-activiteit is ondergeschikt aan de hoofdfunctie, wat blijkt uit het feit dat de horecafunctie een beperkt vloeroppervlak gebruikt, waarbij een percentage van 30% van de bebouwde vloeroppervlakte van de hoofdfunctie doorgaans als maximum geldt.

7.7 Handhaving

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

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

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

Bijlagen toelichting

Bijlage 1 Notitie vrachtverkeer

Bijlage 2 Verkeersgeneratie variant met parkeernorm B1

Bijlage 3 Parkeerbehoefte A2 en B1 gebied

Bijlage 4 Ontwikkelvisie & Ontwikkelkader 2e Daalsedijk deelgebied 1

Bijlage 5 Ontwikkelkader 2e Daalsedijk deelgebied 2 tot en met 4

Bijlage 6 Wisselspoor deelgebied 2-4, Stedenbouwkundige randvoorwaarden en beeldkwaliteitsplan

Bijlage 7 Ladder voor duurzame verstedelijking

Bijlage 8 Onderzoek externe veiligheid

Bijlage 9 Waterparagraaf

Bijlage 10 Vormvrije merbeoordeling

Bijlage 11 Akoestisch onderzoek

Bijlage 12 Verkeerskundig onderzoek

Bijlage 13 Onderzoek Luchtkwaliteit

Bijlage 14 Onderzoek Bodemkwaliteit

Bijlage 15 Rapportage Bomeninventarisatie

Bijlage 16 Rapportage Natuurbescherming

Bijlage 17 Archeologisch onderzoek deel 1

Bijlage 18 Archeologisch onderzoek deel 2

Bijlage 19 Archeologisch onderzoek deel 3

Bijlage 20 Bezonningsstudie

Bijlage 21 Onderzoek Trillingen spoor

Bijlage 22 Nader onderzoek trillingen

Bijlage 23 Windklimaat

Bijlage 24 Planschaderisicoanalyse

Bijlagen

Bijlage 1 Wisselspoor deelgebied 2-4, Stedenbouwkundige randvoorwaarden en beeldkwaliteitsplan

Bijlage 2 Lijst van Bedrijven functiemenging

Bijlage 3 Lijst van Horeca-activiteiten

Uitgave Gemeente Utrecht
Bezoekadres Stadskantoor, Stadsplateau 1
Postadres Postbus 8406, 3505 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
Mail gebiedsontwikkelingjz@utrecht.nl