

Plan-mer-beoordeling Ravellaan 96 en omgeving

Aanmeldingsnotitie plan-mer-beoordeling

Naam Project: Ravellaan 96

Product: Nota van Uitgangspunten (NvU)

Initiatiefnemer: Gemeente Utrecht Ron Suntjens

E-mail: r.suntjens@utrecht.nl

Tel: 06 39 89 24 78

Inhoud

Plan-mer-beoordeling Ravellaan 96 en omgeving	1
Aanmeldingsnotitie plan-mer-beoordeling	1
1. Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Waarom een plan-mer-beoordeling?	3
1.3 Leeswijzer	4
2. Kenmerken van het plan.....	6
2.1 Locatie van het plan.....	6
2.2 Beschrijving van het plan.....	12
3. Kenmerken van het potentiële effect.....	18
3.1 Inleiding.....	18
3.2 Verkeer en parkeren	18
3.3 Geluid.....	25
3.4 Lucht	26
3.5 Gezondheid.....	27
3.6 Natuur	29
3.7 Water en klimaatadaptatie	31
3.8 Bodem.....	32
3.9 Archeologie en cultuurhistorie	35
3.10 Geur	38
3.11 Omgevingsveiligheid.....	38
3.12 Trillingen.....	39
3.13 Ruimtelijke kwaliteit.....	40
4. Conclusie	43

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Op de locatie Ravellaan 96 (Welgelegen) komt een buurt met minimaal 400 woningen (inclusief studentenkamers). De huurcontracten met de huurder lopen af in 2030. De gemeente Utrecht heeft voor het bestaande gebouw Ravellaan 96 en het naastgelegen parkeerterrein een plan met woningen en voorzieningen gemaakt in lijn met de Visie Welgelegen en de uitwerking daarvan.

Voor deze ontwikkeling stelt de gemeente Utrecht een Nota van Uitgangspunten (hierna: NvU) op. De Nota van Uitgangspunten geeft de belangrijkste programmatische en stedenbouwkundige randvoorwaarden voor de herontwikkeling. Op basis van de Omgevingswet is het verplicht om voor de NvU een plan-mer-beoordeling op te stellen, omdat de NvU kaders meegeeft voor het omgevingsplan of de omgevingsvergunning van de herontwikkeling. In voorliggende aanmeldnotitie plan-mer-beoordeling wordt getoetst of voor de ontwikkeling een mer-procedure doorlopen moet worden.

De Ravellaan 96 is onderdeel van meerdere ontwikkelingen in Welgelegen. Hiertoe zijn de Visie Welgelegen en de Uitwerking Visie Welgelegen vastgesteld (zie ook paragraaf 2.2.1). Om te kunnen beoordelen of aanzienlijke milieueffecten uitgesloten kunnen worden, wordt de ontwikkeling aan de Ravellaan 96 niet alleen op zichzelf, maar ook in samenhang met de ontwikkeling van Welgelegen zoals beschreven in de visie en uitwerking beoordeeld. Dit heeft tot doel om de cumulatieve milieueffecten van de totale ontwikkeling goed in beeld te brengen voordat een besluit wordt genomen over de Ravellaan 96 als eerste ontwikkeling in het gebied. Bij de vaststelling van de uitwerking van de visie Welgelegen (november 2024) is deze werkwijze expliciet in het Raadsbesluit aangegeven.

1.2 Waarom een plan-mer-beoordeling?

De plan-mer-plicht is de verplichting om bij de voorbereiding van een plan of programma een milieueffectrapport (MER) te maken. In de Omgevingswet is opgenomen voor welke plannen en programma's dit geldt. Het belangrijkste criterium is dat het plan of programma een kader vormt voor projecten die mogelijk aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben. Deze projecten zijn opgenomen in bijlage V van het Omgevingsbesluit. De NvU voor de Ravellaan 96 is kaderstellend voor het stedelijk ontwikkelingsproject (categorie J11 uit de bijlage).

In de Omgevingswet is opgenomen dat in een aantal gevallen niet direct een MER gemaakt hoeft te worden, maar dat eerst volstaan kan worden met een beoordeling of het plan of programma aanzienlijke milieueffecten heeft. Dit heet de plan-mer-beoordeling.

Een plan-mer-beoordeling kan uitgevoerd worden als:

1. Het plan een kleine wijziging van een plan of programma is.
2. Het plan gaat over een klein gebied op lokaal niveau.

De gemeente Utrecht heeft een oppervlakte van 9.921 hectare. De Ravellaan 96 heeft een plangebied van ca. 2.5 ha en is daarmee zeker aan te merken als een klein gebied op lokaal niveau. Ook bekeken in samenhang met het plangebied van de Visie Welgelegen (ca. 22 ha) is er nog steeds sprake van een klein gebied.

De plan-mer-beoordeling heeft twee mogelijke resultaten:

- Aanzienlijke milieueffecten zijn niet uitgesloten: er volgt een plan-mer en moet een milieueffectrapport worden gemaakt.
- Aanzienlijke milieueffecten zijn uitgesloten: er is geen plan-mer nodig.

1.2.1 Bevoegd gezag en initiatiefnemer

Voor de plan-mer-beoordeling stelt de initiatiefnemer een aanmeldnotitie op en dient deze in bij het bevoegd gezag. De gemeente Utrecht is initiatiefnemer voor de NvU en ook bevoegd gezag voor het nemen van de mer-beoordelingsbeslissing.

1.2.2 Beoordelingscriteria

In bijlage II van de smb-richtlijn (richtlijn voor de strategische milieubeoordeling) zijn criteria opgenomen waarmee rekening gehouden moet worden in de beoordeling. Deze zijn onderstaand opgenomen en de basis voor de hoofdstukken 2 en 3 in deze aanmeldnotitie.

1. De kenmerken van plannen en programma's, in het bijzonder gelet op:

- De mate waarin het plan of programma een kader vormt voor projecten en andere activiteiten met betrekking tot de ligging, aard, omvang en gebruiksvoorwaarden alsmede wat betreft de toewijzing van hulpbronnen;
- De mate waarin het plan of programma andere plannen en programma's, met inbegrip van die welke deel zijn van een hiërarchisch geheel, beïnvloedt;
- De relevantie van het plan of programma voor de integratie van milieuoverwegingen, vooral met het oog op de bevordering van duurzame ontwikkeling;
- Milieuproblemen die relevant zijn voor het plan of programma;
- De relevantie van het plan of programma voor de toepassing van de milieuwetgeving van de Gemeenschap (bijv. plannen en programma's in verband met afvalstoffenbeheer of waterbescherming).

2. Kenmerken van de effecten en van de gebieden die kunnen worden beïnvloed, in het bijzonder gelet op:

- De waarschijnlijkheid, duur, frequentie en omkeerbaarheid van de effecten;
- De cumulatieve aard van de effecten;
- De grensoverschrijdende aard van de effecten;
- De risico's voor de menselijke gezondheid of het milieu (bijv. door ongevallen);
- De orde van grootte en het ruimtelijk bereik van de effecten (geografisch gebied en omvang van de bevolking die getroffen kan worden);
- De waarde en kwetsbaarheid van het gebied dat kan worden beïnvloed gelet op:
- Bijzondere natuurlijke kenmerken of cultureel erfgoed;
- De overschrijding van de milieukwaliteitsnormen of van grenswaarden;
- Intensief grondgebruik;
- De effecten op gebieden en landschappen die door een lidstaat, door de Gemeenschap, dan wel in internationaal verband als beschermd gebied zijn erkend

1.3 Raadplegen wettelijke adviseurs

In de Omgevingswet staat dat de minister van Infrastructuur en Waterstaat, de minister van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur en de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (of een door hen aangewezen bestuursorgaan) om advies gevraagd worden over de plan-mer-beoordeling (artikel 16.36 lid 5b). Daarnaast moeten op dezelfde momenten ook overige bestuursorganen worden geraadpleegd. Dit zijn de bestuursorganen die volgens een wettelijke voorschrift adviseren over de besluiten die benodigd zijn voor de activiteiten waarop het plan betrekking heeft (artikel 16.36 lid 5a).

Op 10 december is de concept plan-mer-beoordeling naar het Ministerie van IenW, Ministerie van LNV, Ministerie van OCW, de provincie Utrecht en het Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden gestuurd voor advies. Op de concept plan-mer-beoordeling zijn twee reacties binnengekomen.

Ministerie van IenW

Het Ministerie van IenW geeft in haar advies aan dat de plan-mer-beoordeling voldoet aan de procedurele vereisten. Het Ministerie van IenW geeft geen inhoudelijk advies over de plan-mer-beoordeling.

Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden

Het Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden geeft aan dat per januari 2026 de compensatie-eis wordt aangepast van 45 mm per m² naar 71 mm per m² en verzoekt dit om aan te passen in de plan-mer-beoordeling.

Het advies van het Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden wordt overgenomen. Het advies sluit aan bij onze ambities om klimaatrobust te ontwikkelen en om schade te voorkomen bij 80 mm neerslag in 1 uur.

1.4 Leeswijzer

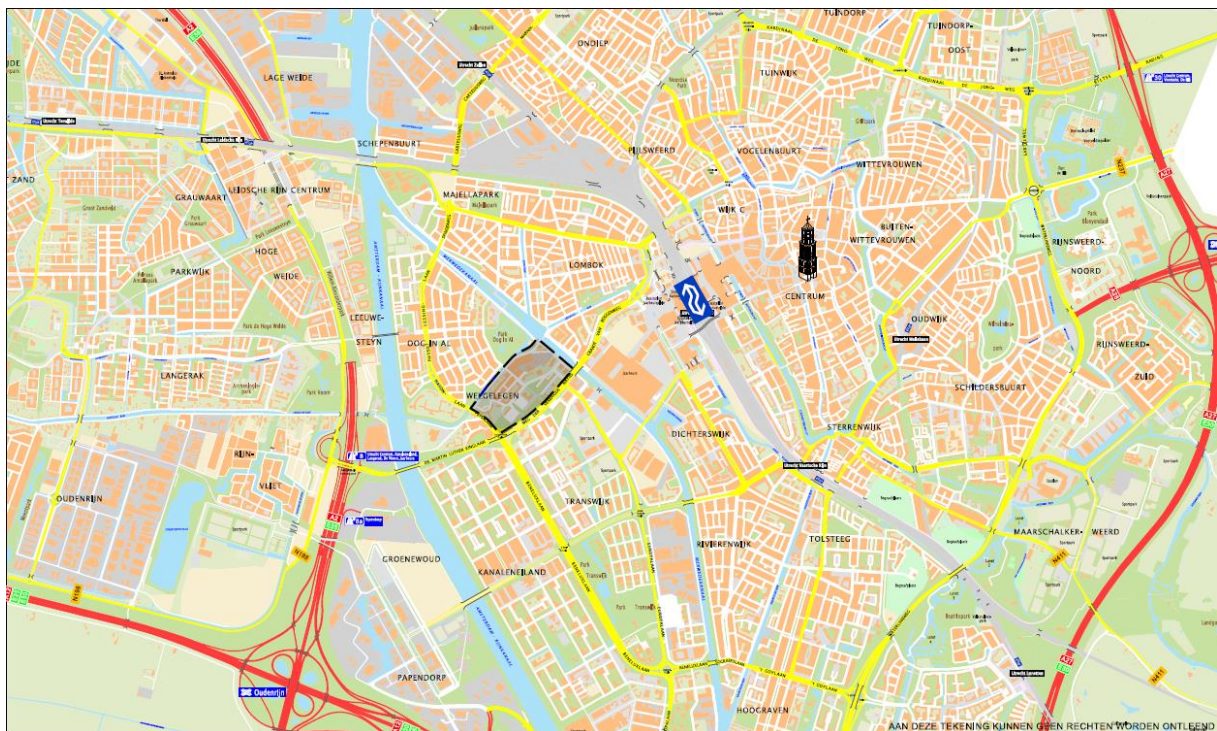
Hoofdstuk 2 gaat in op de kenmerken van het plan. Hoofdstuk 3 gaat in op de potentiële milieueffecten van de ontwikkeling. Hoofdstuk 4 bevat de conclusie van de plan-mer-beoordeling.

2. Kenmerken van het plan

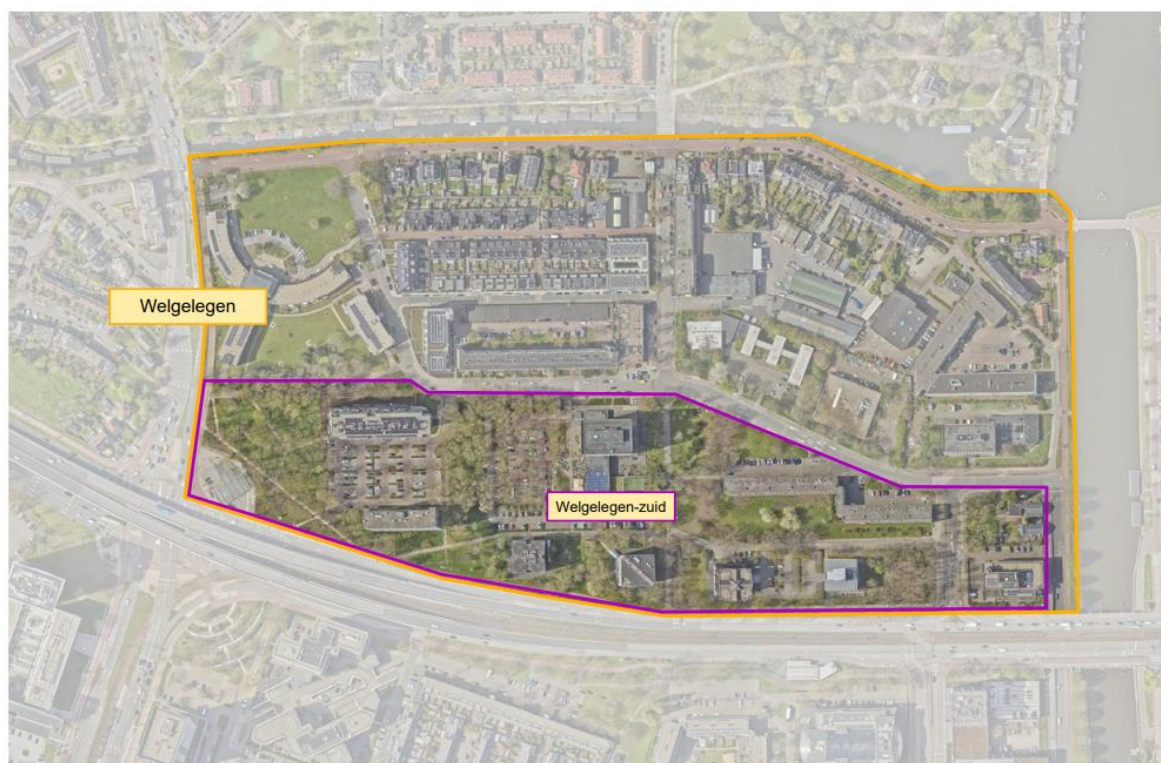
2.1 Locatie van het plan

Ligging

Welgelegen ligt centraal in de stad, naast de wijken Oog in Al en Den Hommel (Figuur 1). Het gebied wordt begrensd door de Leidseweg, Pijperlaan, Weg der Verenigde Naties en het Merwedekanaal. Welgelegen is opgedeeld in een noordelijk en zuidelijk deel. De grens tussen het noordelijk en zuidelijk deel ligt op de Ravellaan. Voor het gebied Welgelegen-Zuid is in 2024 de Uitwerking Visie Welgelegen vastgesteld (Figuur 2).



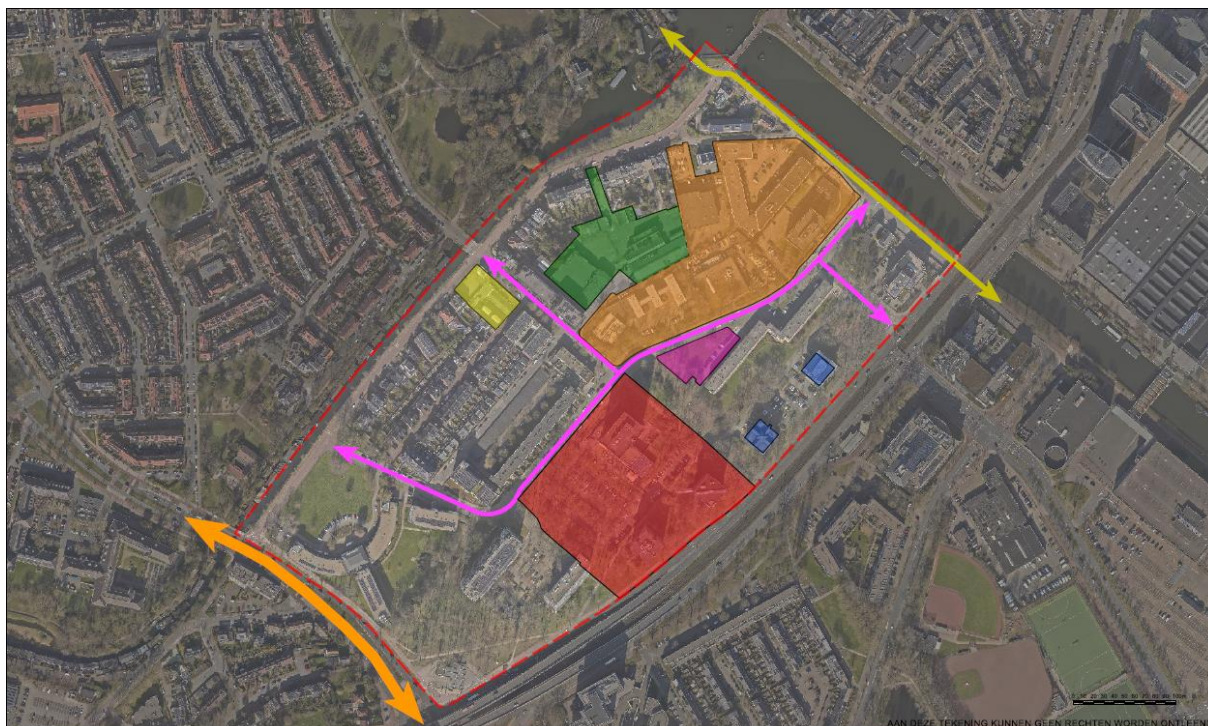
Figuur 1: Ligging Welgelegen in Utrecht



Ligging en begrenzing plangebied

Figuur 2: Ligging en begrenzing plangebied Visie Welgelgen (gele lijn) en Uitwerking Visie Welgelegen (rode lijn)

De gebiedsontwikkeling Ravellaan 96 en de naastgelegen parkeerplaats ligt in Welgelegen-Zuid (Figuur 3). Het plangebied van de Ravellaan 96 wordt aan de noordkant begrensd door de Leidseweg, aan de oostkant door het Merwedekanaal, aan de zuidzijde door de Weg der Verenigde Naties en aan de westzijde door de Pijperlaan.



Figuur 3: Projecten in Welgelegen Zuid. Het rode vlak is de Ravellaan 96

- Ravellaan Noord**
 Toekomstige herontwikkeling – woningbouw (De Waal)
- Strawinskylaan**
 Toekomstige herontwikkeling – woningbouw (BPD)
- Speelplaats**
 Geplande herontwikkeling
- Franz Lisztplantsoen**
 Toekomstige herontwikkeling – woningbouw (AM /NLV)
- Ravellaan 96 & parkeerplaats**
 Planontwikkeling – Nota van Uitgangspunten (NvU)
- Bartoklaan**
 Initiatief, mogelijke herontwikkeling
- Rondje Stadseiland**
 Toekomstige herontwikkeling – openbare ruimte
- Rioolvervanging**
 Toekomstige herontwikkeling – openbare ruimte
- Westelijke Stadsboulevard**
 Oplevering in 2025
- Welgelegen projectgrens**

Bereikbaarheid

In de huidige situatie kent Welgelegen voor het gemotoriseerde verkeer vier aansluitingen op het omliggende wegennetwerk, namelijk via de Mozartbrug, Leidseweg, Gershwinlaan en de Kanaalweg onder de Sowetobrug. In Figuur 4 is de huidige ontsluiting voor het gemotoriseerde verkeer weergegeven, waarbij te zien is dat alleen op de Mozartbrug en de Kanaalweg sprake is van volledige aansluitingen met het omliggend wegennetwerk. Op de Leidseweg kan alleen rechtsaf gereden worden vanaf de Pijperlaan (maar er is wel een mogelijkheid om een keerbeweging net ten oosten van het kruispunt met de Leidseweg te maken) en bij het aansluitpunt bij de Gershwinlaan kan het gemotoriseerd verkeer enkel rechtsaf in en rechtsaf uit rijden. Dit betekent dat Welgelegen vier ingangen heeft en drie uitgangen voor het gemotoriseerde verkeer.

De hoofdstructuur binnen Welgelegen bestaat uit de Ravellaan en de Bartóklaan. Daarnaast kent het gebied enkele eenrichtingswegen en is de Leidseweg vormgegeven als fietsstraat. Met uitzondering van de Gershwinlaan en de Kanaalweg geldt er in heel Welgelegen een snelheidslimiet van 30 km/uur. Door de breedte van het wegprofiel op de Ravellaan en Bartóklaan (meer dan 7 meter, al dan niet inclusief parkeren op straat) oogt de snelheidslimiet niet geloofwaardig. De huidige structuur maakt doorgaand verkeer via de Mozartbrug – Bartóklaan – Ravellaan – Kanaalweg / Gershwinlaan mogelijk. Vanuit de buurt is aangegeven dat van doorgaand verkeer overlast wordt ervaren. In het voorlopig ontwerp van de herinrichting van de verschillende straten is hier rekening mee gehouden, door de rijbaan voor het gemotoriseerd verkeer te versmallen en de asfaltverharding door klinkerverharding te vervangen. Voor heel Welgelegen geldt dat sinds 1 april 2020 betaald parkeren in de wijk van kracht is.

De Pijperlaan tussen het 24 Oktoberplein en de Leidseweg fungeert als belangrijke bufferruimte voor de Westelijke Stadsboulevard. De verkeersintensiteiten spelen hier een belangrijke rol.



Figuur 4: Autobereikbaarheid Welgelegen

In Figuur 5 zijn de bereikbaarheidsgebieden van Welgelegen (ter hoogte van het kruispunt Bartóklaan – Ravellaan) weergegeven voor de voetganger, fietser, OV-reiziger en de autobestuurder voor reisafstanden van 10 minuten, 15 minuten en 20 minuten buiten de spitsperiodes. Hoe groter en ronder de cirkels, hoe beter en evenrediger het bereik van het gebied verdeeld is. Voor de voetganger, fietser en het OV is ook het station op de kaart aangegeven. Het station ligt op 20 minuten loopafstand, met de fiets is de reistijd minder dan tien minuten. Het USP ligt net buiten de 20 minuten fietsafstand. Het 20 minuten bereik van het OV (inclusief voor-transport) concentreert zich op Kanaleneiland, richting het Centraal Station en het zuidelijk deel van Leidsche Rijn. Autogebruikers zijn binnen 20 minuten relatief snel op het hoofdwegennetwerk, waardoor in korte tijd afstanden tot ongeveer 30 kilometer in de verschillende windrichtingen afgelegd kunnen worden.

De dichtstbijzijnde dagelijkse voorzieningen liggen aan de Händelstraat in Oog en Al, op ongeveer 750 meter wandelafstand (circa 10-11 minuten) van het kruispunt Bartóklaan – Ravellaan. Hier ligt een winkelcentrum met een grote supermarkt, een gezondheidscentrum, overige dagelijks levensvoorzieningen, een school en een kinderdagopvang. Dit is minder dan de gemiddelde afstand in sterk stedelijke gebieden van 1,5 kilometer (CROW, 20212). Echter, voor Utrechtse begrippen is de bereikbaarheid van winkels en primair onderwijs niet optimaal, waarbij deze voorzieningen niet binnen 10 minuten wandelafstand liggen.



Figuur 5: Overzicht van de bereikbaarheid van Welgelegen voor de verschillende modaliteiten. Het blauwe gebied geeft het 10-minuten bereik per modaliteit aan, het paarse/oranje 15 minuten en het gele gebied het 20 minuten bereik. Bron: <https://aoo.traveltime.com>.

2.2 Beschrijving van het plan

2.2.1 Visie welgelegen & Uitwerking visie Welgelegen

De centrale positie van Welgelegen in de stad biedt kansen om te veranderen in een stedelijk woongebied. De Visie Welgelegen, Uitwerking Visie Welgelegen en de Nota van Uitgangspunten geven kaders mee voor de herontwikkeling van het gebied. Deze beleidskaders gaan uit van het (beter) benutten van de kwaliteiten in het gebied, zoals de groenstructuur en gevarieerde bebouwing die de opbouw van het groene raamwerk 'volgt'.

Het huidige Welgelegen is versnipperd door weinig aantrekkelijke openbare ruimte, het gemis aan openbare verbindingen in het groene raamwerk, de abrupte overgangen in de bebouwing en de Ravellaan die is over gedimensioneerd en daardoor voor scheiding tussen deelgebieden zorgt. Daarnaast is het zuidelijk deel monofunctioneel door de dominantie van kantoren. Met andere woorden: het ontbreekt het gebied aan voldoende samenhang om tot aantrekkelijk woonmilieu te transformeren. Door het toevoegen van woningen en transformeren van kantoren moet een evenwichtige mix van bewonersgroepen ontstaan.

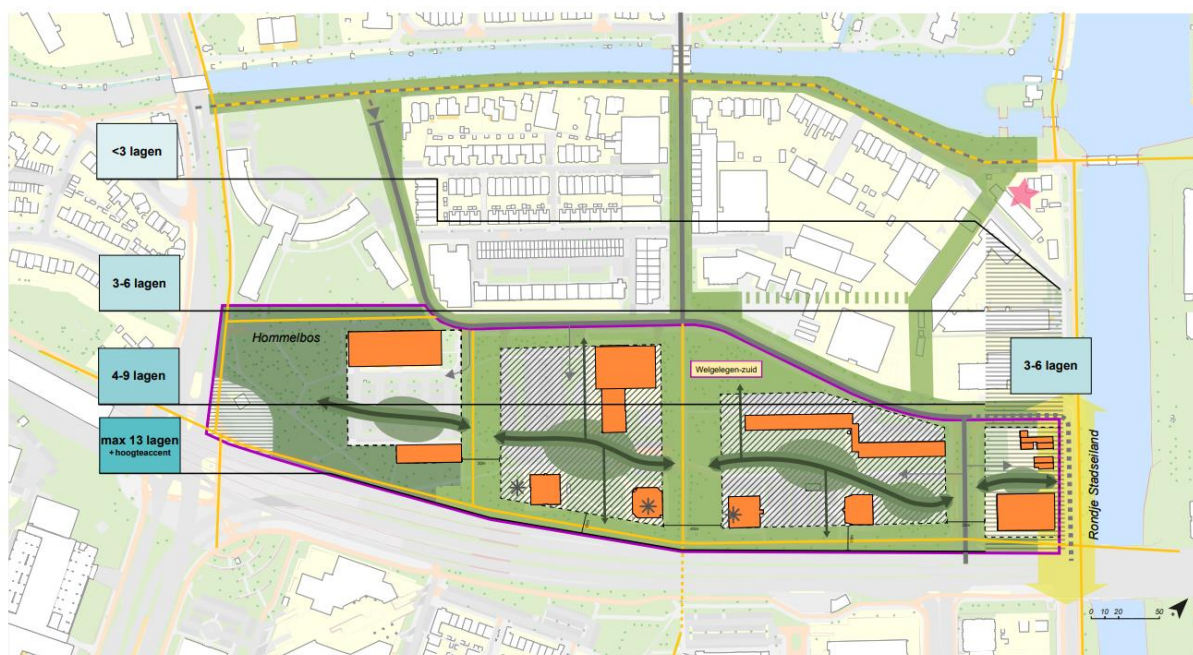
De verwachting is dat in totaal circa 1000 woningen en bijbehorende voorzieningen worden toegevoegd. Onderstaande projecten maken onderdeel uit van de Visie Welgelegen (2014) en de uitwerking daarvan in 2024.

- Franz-Lisztplantsoen: Er is de intentie om de twee kantoorstorens aan het Franz-Lisztplantsoen te ontwikkelen naar 200 appartementen. Naar verwachting wordt in het najaar van 2025 de eerste overeenkomst ondertekend waar de intenties naar elkaar worden uitgesproken om hier te gaan ontwikkelen.
- Ravellaan Noord: Samen met de eigenaar en tevens ontwikkelaar wordt op dit moment een Nota van Uitgangspunten opgesteld voor een ontwikkeling met circa 450 woningen.
- Strawinskylaan/Leidseweg: Deze ontwikkeling is nauw verbonden met de ontwikkelingen aan de Ravellaan Noord. Het betreft een herontwikkeling van bedrijventerrein naar circa 150 woningen. Naar verwachting wordt in het najaar van 2025 de eerste overeenkomst ondertekend waar de intenties naar elkaar worden uitgesproken om hier te gaan ontwikkelen.
- Herinrichting Welgelegen (onder andere de Ravellaan): De riolering in Welgelegen wordt op verschillende plekken vervangen. Na het vervangen worden de straten die open zijn gebroken opnieuw ingericht. Onder andere de Ravellaan. Daar komen klinkers. Daarnaast wordt de weg versmald en worden snelheidsremmende maatregelen toegevoegd. Er komt ook meer groen in de openbare ruimte.
- Bartoklaan/ Leidseweg. De initiatiefnemer heeft een principeplan besproken met de buurt en de gemeente Utrecht. Hier is nog geen concreet vervolg aan gegeven.

De uitwerking visie Welgelegen richt zich hoofdzakelijk op de gronden aan de Weg der Verenigde Naties, het zuidelijk deel van het plangebied. De regels voor de projecten in de uitwerking zijn:

1. Maximale bouwhoogte van 13 verdiepingen, met de mogelijkheid van een accent van maximaal 3 bouwlagen.
2. Wandvorming is uitgesloten.
3. De projecten moeten de gestelde percentages voor woningbouw hanteren (40% sociaal, 35% middenhuur, 25% vrije sector).

In de uitwerking van de visie zijn daarnaast concrete maximale bouwhoogtes aangegeven (zie figuur 6). De uitwerking van de visie geeft daarnaast meer gedetailleerde kaders mee voor de inrichting van de openbare ruimte, waaronder specifieke eisen voor gescheiden rioleringssystemen en een sterke nadruk op het faciliteren van langzaam verkeer.



Thema-kaart van de bebouwing

Figuur 6: Plankaart Visie Welgelegen

2.2.2 Nota van Uitgangspunten Ravellaan 96

Gemeente Utrecht is eigenaar van het pand Ravellaan 96 en de naastgelegen parkeerplaats. Het gebouw is economisch afgeschreven en aan renovatie en een nieuwe bestemming toe. De ontwikkeling van deze locatie maakt onderdeel uit van de uitwerking visie Welgelegen en is een van de ontwikkellocaties. De gemeente Utrecht wil de locatie Ravellaan 96 herontwikkelen omdat het huidige gebouw oud en niet geschikt is voor permanente, langdurige bewoning en omdat de gemeente er meer (betaalbare) woningen wil realiseren als onderdeel van de bredere gebiedsvisie voor Welgelegen.

Het gebouw Ravellaan is verouderd en voldoet in de huidige staat niet aan de eisen voor permanente bewoning. Het is de afgelopen tien jaar tijdelijk gebruikt voor studentenhuisvesting. De gemeente wil de locatie een definitieve invulling geven, waarbij de nadruk ligt op de bouw van nieuwe woningen, mogelijk permanente sociale huurwoningen. Dit draagt bij aan de gemeentelijke doelstelling om meer betaalbare woningen te realiseren in Utrecht en een vaste plek voor studentenhuisvesting.

De Nota van Uitgangspunten is het kader voor de herontwikkeling van Ravellaan 96 naar een gebied met een hoge dichtheid aan betaalbare woningen. In de verdere uitwerking moet het project aan deze kaders voldoen. Dit wordt getoetst bij de wijziging van het omgevingsplan en de vergunningverlening.

Kernpunten uit de Nota van Uitgangspunten

- Doel: de gemeente stemt in met de intentie om het pand en het parkeerterrein te herontwikkelen voor permanente middenhuur- en nieuwbouwwoningen.
- Procedure: er wordt besloten om een wijziging van het omgevingsplan te starten (en hierover een delegatiebesluit te nemen), omdat het plan afwijkt van de huidige regels.
- Leidende principes: er worden drie leidende principes vastgelegd voor de ontwikkeling:
 1. Een groene oase (torens in het groen, ondergronds parkeren).
 2. Verbindend (tussen omliggende buurten).
 3. Lokaal levendig (gemengd woonprogramma, behoud voorzieningen).
- Flexibiliteit in normen: er worden afspraken vastgelegd over afwijkingen van bestaand beleid om het project financieel haalbaar te maken (bijvoorbeeld kleinere gemiddelde woningoppervlaktes).
- Fasering: het plan wordt in twee fasen uitgevoerd, waarbij fase 1 de gemeentelijke gronden betreft.

Programma

Het vastgoedprogramma bedraagt:

- 42% sociale huurwoningen (circa 220 studentenkamers + circa 25 appartementen)
- 36% middensegment (circa 115 appartementen)*
- 22% vrije sector woningen (circa 70 appartementen)
* Minimaal 25% van het totaal aantal woningen bestaat uit middenhuur
- Circa 800 m2 BVO cultuur (bijvoorbeeld creatieve broedplaats en muziekstudio's)*
* Minimaal 50% van het voor cultuur bestemde oppervlak wordt verhuurd tegen netto eindhuurbedragen van 80 euro per m2 VVO (prijspeil 2025).
- Circa 600 m2 BVO horeca (tot en met categorie 3)
- Minimaal 350 m2 BVO zorg (bijvoorbeeld huisarts)

Stedenbouwkundige uitgangspunten

- **Torens in het groen:** Nieuwe gebouwen worden als losse torens ontworpen, waardoor zoveel mogelijk (zicht op) openbare ruimte beschikbaar blijft voor groen.
- **Groene binnenwereld:** Ruimte voor ontmoeting wordt gecreëerd in het hart van het plan.
- **Groen raamwerk:** Zoveel mogelijk (grote) bomen blijven behouden; biodiversiteit en ecologie worden versterkt.
- **Verbinding**
Dwalen door het gebied en burens 'toevallig ontmoeten' wordt mogelijk gemaakt, bijvoorbeeld tijdens een rondje door het groen, buiten sporten of moestuinieren.

Uitgangspunten verkeer en parkeren

- Het autoparkeren binnen het plan voldoet aan de Parkeervisie 'Fiets- en autoparkeren in een groeiend Utrecht' (vastgesteld op 21 november 2021) inclusief onderliggende modules en de Beleidsregel Parkeernormen Auto 2021 gemeente Utrecht, gepubliceerd op 23 december 2021. Zie Parkeerbeleid fiets en auto | Gemeente Utrecht - Omgevingsvisie.
- Gezien de ligging van het plan zijn hier de regels en normen voor gebied B1 van toepassing.
- Het parkeren wordt op eigen terrein opgelost.
- Het uitrijden hiervan moet op een veilige manier plaatsvinden, conflicten met fietsers of voetgangers moet door een goede inrichting worden voorkomen. De inritten van de parkeergarages liggen los van wandelpaden in en door het gebied.
- De in-/uitrit van de parkeervoorziening heeft een vlakstand op eigen terrein. Dit draagt bij aan voorkomen van onveilige situaties met kruisend verkeer.
- De gebruikers van het plangebied maken géén aanspraak op een door de gemeente uitgegeven parkeervergunning.
- De ontsluiting voor de auto ligt aan de noordkant van het plangebied aan de Ravellaan. Er zijn 2 aansluitingen. Aan de oostzijde vanaf de Ravellaan direct de parkeergarage Ravellaan 96 in. Aan de westzijde via de bestaande ontsluiting van de kantoortorens aan het Vivaldiplantsoen.



2.2.3 Cumulatie met projecten in de omgeving

In paragraaf 2.2.1 zijn de projecten benoemd binnen Welgelegen. Buiten Welgelegen is daarnaast een aantal projecten dat de komende jaren worden ontwikkeld.

Rondje Stadseiland

Utrecht groeit tot 2040 met ruim 100.000 inwoners. Vooral het westelijke deel van de stad groeit hard. Daarom is er ook meer ruimte nodig voor groen, water en plekken om te sporten en spelen. De oevers van het Merwedekanaal en Amsterdam-Rijnkanaal bieden een unieke kans voor een nieuw, aantrekkelijk park. Het Rondje Stadseiland is straks de plek waar bewoners en bezoekers zich kunnen ontspannen, bewegen en elkaar ontmoeten. En dat kan in een fijne, groene omgeving.

Merwedekanaalzone

Het gebied tussen het Merwedekanaal en de Europalaan verandert de komende jaren van een bedrijventerrein in een levendig stuk Utrecht met circa 6.000 woningen. Hier komt een mix van (sociale) huur- en koopwoningen voor starters, gezinnen, ouderen, en alleenstaanden. In een gezonde en duurzame omgeving met veel groen. Ook komen er winkels, horeca, werkgelegenheid, scholen en gezondheidszorg voor de nieuwe én huidige bewoners van de stad. Ook deze ontwikkeling gaat uit van een minimale parkeernorm (0,3PP/ woning) en richt zich op een mobiliteitssysteem met de auto op afstand en deelauto's. Deze enorme opgave is qua stedelijkheid veel intensiever, maar met

de Merwedekanaalzone en het aansluitende Beurskwartier, wordt de binnenstad over het kanaal getrokken. Welgelegen en Ravellaan Noord zijn ruimtelijk gezien onderdeel van deze stedelijke intensiveringszone. Daarbij biedt de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone dynamiek en diverse functies waar ook Welgelegen gebruik van kan maken.

Bovengenoemde ontwikkelingen zijn opgenomen in het verkeersmodel dat de basis is voor de beoordeling van de verkeerseffecten en de daarvan afgeleide thema's.

2.2.4 Gebruik van natuurlijke hulpbronnen

De ontwikkeling van de wijk Welgelegen in Utrecht richt zich op een duurzame aanpak met behoud van groen, waarbij zorgvuldig wordt omgegaan met natuurlijke hulpbronnen. Dit sluit aan bij de bredere doelstellingen van de gemeente en provincie Utrecht op het gebied van duurzaamheid en natuurinclusieve stadsontwikkeling.

Belangrijke aspecten van het gebruik van natuurlijke hulpbronnen in de ontwikkeling zijn:

- Behoud van bestaand groen: Een essentieel onderdeel van de visie voor Welgelegen is het handhaven en integreren van het bestaande groene raamwerk in de plannen voor nieuwe woningen en voorzieningen.
- Waterbeheer: Zorgvuldig beheer van water, bodem en biodiversiteit staat centraal in het beleid van de provincie Utrecht. In nieuwe ontwikkelingen, zoals die in de Merwedekanaalzone (nabijgelegen), wordt bijvoorbeeld rekening gehouden met het watersysteem en wordt ingezet op klimaatbestendige maatregelen.
- In het gebied zijn geen andere natuurlijke bronnen aanwezig.

2.2.5 Productie van afvalstoffen

De ontwikkeling van de wijk Welgelegen in Utrecht genereert, zoals elk bouwproject, afvalstoffen. De aanpak van deze afvalproductie is echter nauw verbonden met het duurzaamheidsbeleid en de circulaire ambities van de gemeente Utrecht, die gericht zijn op het minimaliseren van afval en het maximaliseren van hergebruik.

Belangrijke aspecten van de productie en het beheer van afvalstoffen bij de ontwikkeling van Welgelegen in het algemeen en Ravellaan 96 in het bijzonder zijn:

- Circulair Bouwen: De gemeente Utrecht heeft de ambitie om in 2050 een volledig circulaire stad te zijn en in 2030 de helft minder nieuwe niet-hernieuwbare grondstoffen te gebruiken. Dit beleid wordt ook toegepast bij nieuwe bouwprojecten. Dit betekent dat bij de bouw van nieuwe woningen in Welgelegen wordt ingezet op:
 - o Hergebruik van materialen: Het zo veel mogelijk hergebruiken van sloopmaterialen van bestaande bebouwing of andere projecten in de stad. Utrecht werkt aan de ontwikkeling van een grote 'grondstoffenbank' om hergebruik van sloopafval te faciliteren.
 - o Keuze van duurzame materialen: Het gebruik van materialen die een lange levensduur hebben, gemakkelijk te scheiden zijn na gebruik en bij voorkeur hernieuwbaar zijn.
 - o Afvalpreventie: Het ontwerp van de nieuwe gebouwen en de inrichting van de openbare ruimte zijn erop gericht om de hoeveelheid bouw- en sloopafval te minimaliseren.
 - o Gescheiden Inzameling: Tijdens de bouw is er een vergunning nodig voor het plaatsen van containers, en aannemers moeten het bouwafval gescheiden inzamelen (bijvoorbeeld puin, hout, metaal, piepschuim) om recycling te vergemakkelijken.
- Beleid en Regelgeving: De ontwikkeling vindt plaats binnen het kader van de gemeentelijke Afvalstoffenverordening en het beleid "Utrecht Circulair", dat de eisen stelt aan afvalverwerking bij zowel huishoudens als bedrijven en bouwprojecten.
- In de "Uitwerking visie Welgelegen" wordt het belang van het groene raamwerk benadrukt, wat ook wijst op een milieubewuste aanpak waar afvalmanagement een integraal onderdeel van is

2.2.6 Hinder tijdens de aanlegfase

Tijdens de bouwwerkzaamheden is de voornaamste hinder voor bewoners en bedrijven in de omgeving:

- Geluidsoverlast en trillingen: Bouwlawaai van machines, vrachtwagens en sloopwerkzaamheden is onvermijdelijk. De gemeente en aannemers moeten zich houden aan vastgestelde tijden voor werkzaamheden (doorgaans op werkdagen en zaterdag tussen 7.00 en 19.00 uur).
- Verkeershinder: Bouwverkeer kan leiden tot extra drukte, omleidingsroutes en tijdelijke afsluitingen van wegen of fietspaden.
- Luchtvervuiling: Bouwactiviteiten produceren stof en uitlaatgassen van materieel. De gemeente zet in op maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren, onder andere door milieuzones en eisen voor schoner bouwverkeer.
- Overlastperceptie: Uit een eerder onderzoek bleek dat bewoners in Oog in Al/Welgelegen relatief vaak een toename van overlast ervaren, wat de noodzaak benadrukt voor goede communicatie en beheer tijdens de werkzaamheden.

3. Kenmerken van het potentiële effect

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk bevat een beschrijving van de milieueffecten. Indien voor het betreffende thema relevant wordt eerst ingegaan op de bredere ontwikkeling in Welgelegen en vervolgens ingezoomd op de Ravellaan 96.

3.2 Verkeer en parkeren

3.2.1 Verkeer

Verkeersgeneratie

De ontwikkelingen in Welgelegen zorgen vanzelfsprekend voor een bepaalde hoeveelheid verkeer. Zowel de totale verkeersgeneratie per etmaal als de verkeersgeneratie in de ochtendspits en de avondspits is onderzocht. De verkeersgeneratie is worst case bepaald en gebaseerd op de voorlopige (woon)programma's. Er zijn nog geen reducties voor parkeren toegepast. Dit geldt eveneens voor dubbelgebruik. Ook dat is niet berekend bij het parkeren. De verkeersgeneratie is per ontwikkeling bepaald. Daarnaast is gekeken wat het saldo is qua verkeersgeneratie op het moment dat je de oude- en nieuwe functie tegen elkaar wegzet. De verkeersgeneratie is berekend op basis van parkeerzone B1. De totale verkeersgeneratie is ca. 1900 mvt/etmaal (zie tabel 1).

Tabel 1: Verkeersgeneratie per etmaal

Locatie	Verkeersgeneratie nieuw	Verkeersgeneratie bestaand	Saldo verkeersgeneratie
Bartoklaan	50	12	38
Strawinskylaan	381	227	154
Ravellaan Noord	1143	553	590
Ravellaan 96	953	288	664
Frans Lisztplantsoen	502	25	477
Totaal	3029	1105	1923

Tabel 2: Verkeersgeneratie spitsperiodes nieuwe situatie

Locatie	Verkeersgeneratie ochtendspits (nieuw)	Verkeersgeneratie avondspits (nieuw)	Verkeersgeneratie ochtendspits saldo	Verkeersgeneratie avondspits saldo
Bartoklaan	3	4	2	3
Strawinskylaan	27	34	20	14
Ravellaan Noord	80	103	35	53
Ravellaan 96	64	103	47	60
Frans Lisztplantsoen	35	45	33	43

In juni/juli 2024 zijn voor het laatst verkeersstellingen uitgevoerd op de in- en uitgangen van Welgelegen. In Figuur 7 is een samenvatting van de verkeersstellingen opgenomen, uitgaande van werkdagen wanneer de verkeersintensiteiten het hoogste zijn. Hierop is te zien dat de aansluitingen bij de Kanaalweg en de Gershwinlaan het drukste zijn, met circa 3.600 en 3.000 motorvoertuigen per dag op doorsnede niveau. Het SWOV adviseert voor woonstraten in 30 km/uur-zones een grenswaarde van 5.000 motorvoertuigen per etmaal aan te houden.



Figuur 7: Verkeersintensiteiten ontsluitingswegen Welgelegen

Verkeersafwikkeling & maatregelen

De huidige weginrichting van Welgelegen is sterk op de auto gericht, wat resulteert in brede infrastructuur zonder fietsvoorzieningen. Dit sluit niet aan op een 30 km/zone, waardoor de veiligheid en leefbaarheid niet optimaal is. De huidige weginrichting nodigt ook uit voor doorgaand verkeer. In de nieuwe weginrichting worden maatregelen genomen om de auto minder dominant te maken, onder andere door het versmallen van de rijbaan, het toevoegen van snelheidsremmers en het toepassen van klinkerverharding. Daarmee sluit de weginrichting goed aan op de verblijfsfunctie van de woonstraten.

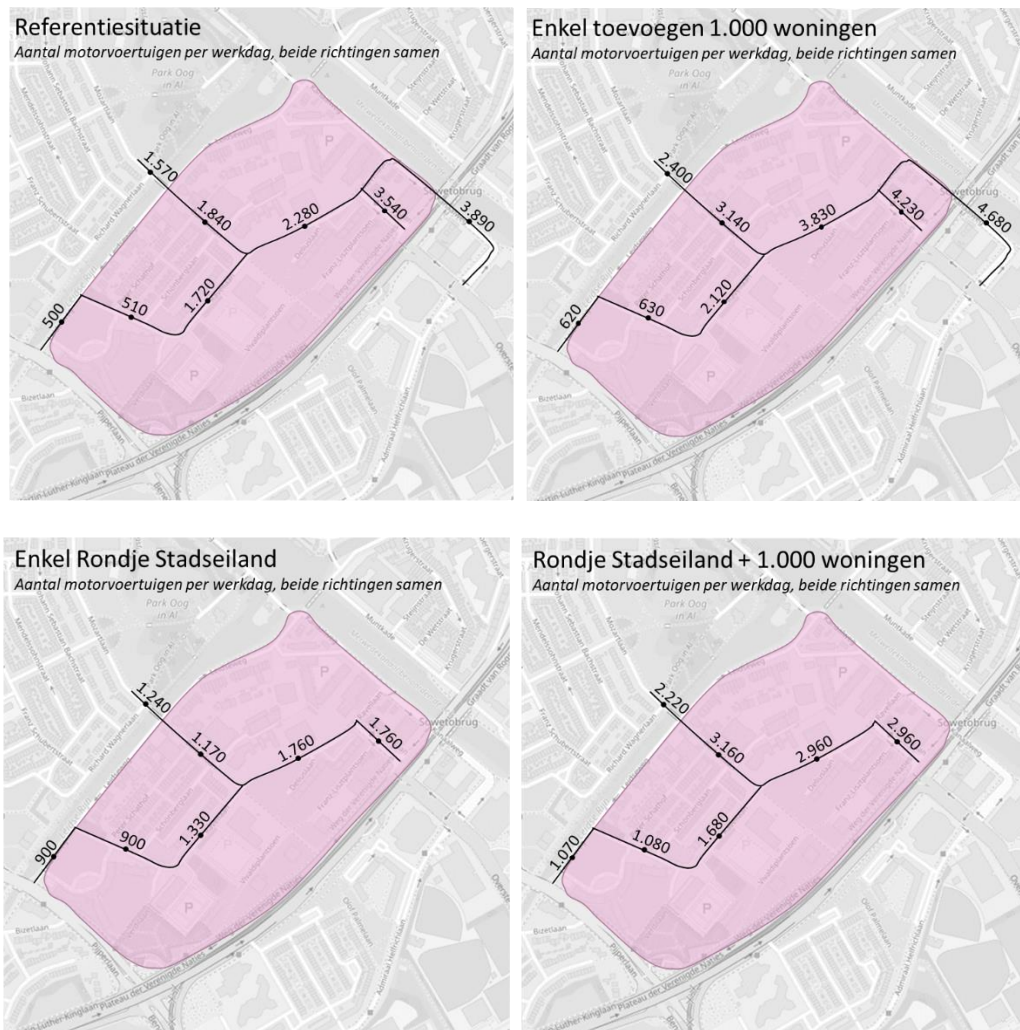
Ook heeft de gemeente de lange termijn-ambitie om langs de oevers van het Merwedekanaal en Amsterdam-Rijnkanaal een recreatieve, groene route voor langzaam verkeer aan te leggen, het zogenoemde Oeverpark Rondje Stadseiland. De ambitie is dat deze route autovrij wordt, zodat er meer ruimte is voor verblijven, wandelen, fietsen en groen.

Gezien deze ambities is een mobiliteitsstudie¹ uitgevoerd om te onderzoeken wat het betekent voor de wijk als de onderdoorgang onder de Sowetobrug autovrij wordt in combinatie met de toevoeging van ca. 1000 woningen in Welgelegen. Met het Verkeersmodel Regio Utrecht (versie 3.4) is voor 2030 de situatie zonder aanpassingen doorgerekend (referentiesituatie) en de situatie met de afsluiting van de Kanaalweg onder de Sowetobrug (variant 2), zowel zonder als met de toevoeging van 1.000 woningen aan de wijk. Hierbij is rekening gehouden met vastgestelde ontwikkelingen rondom Welgelegen en een autonome groei. De modelberekeningen zijn uitgevoerd op basis van een 'beleidsarm scenario' waardoor de intensiteiten aan de hoge kant zijn. De verwachte extra intensiteiten die beschreven zijn in de Verkeersstudie kunnen hierdoor beperkt afwijken van de intensiteiten die benoemd zijn onder de kop 'verkeersgeneratie'. De volgende conclusies worden getrokken:

- Enkel Rondje Stadseiland (zonder toevoeging 1.000 woningen)
 - o Met het afsluiten van de onderdoorgang Sowetobrug nemen de verkeersintensiteiten binnen Welgelegen af. Dit effect geldt voor alle straten binnen de wijk, behalve voor de route Leidseweg - Ravellaan (tussen de Pijperlaan en de Bartoklaan).
 - o Op de Gershwinlaan halveert het aantal motorvoertuigen per dag. Op de Mozartbrug nemen de intensiteiten met circa 300 voertuigen per dag af.
 - o De hoogste intensiteiten worden gemeten op de Gershwinlaan, met circa 1.760 motorvoertuigen per dag. Dit is beduidend minder dan de maximale capaciteit van 5.000 motorvoertuigen per dag.
- Enkel toevoeging 1.000 woningen
 - o Met de toevoeging van 1.000 woningen nemen de intensiteiten binnen de wijk vanzelfsprekend toe. De grootste toename is zichtbaar op de Ravellaan tussen de Bartoklaan en Gershwinlaan. Hier komen per dag 1.550 motorvoertuigen bij.
 - o Op de Gershwinlaan en de Kanaalweg nemen de intensiteiten toe tot meer dan 4.000 motorvoertuigen per dag. Hiermee is de restcapaciteit (tot maximaal 5.000 motorvoertuigen per dag) van de weg beperkt.
- Rondje Stadseiland en toevoeging 1.000 woningen
 - o De intensiteiten nemen op de verschillen aansluitingen (Leidseweg, Mozartbrug en Gershwinlaan) toe, echter bij elkaar opgeteld is het aantal motorvoertuigen dat Welgelegen binnen rijdt lager dan de situatie zonder Rondje Stadseiland en de toevoeging van 1.000 woningen.
 - o Enkel op de Mozartbrug en Leidseweg is sprake van hogere intensiteiten dan de situatie zonder Rondje Stadseiland en de toevoeging van 1.000 woningen. Echter, de toename is relatief beperkt waarbij de intensiteiten onder de 2.500 motorvoertuigen per dag bedragen. Op de Gershwinlaan is sprake van een afname van circa 600 motorvoertuigen per dag.
 - o De hoogste intensiteiten worden gemeten op de Gershwinlaan, met circa 3.000 motorvoertuigen per dag. Dit is minder dan de maximale capaciteit van 5.000 motorvoertuigen per dag.

¹ Sweco, Verkeersstudie Welgelegen. Invloed van de herontwikkeling op de verkeersstructuur d.d. 21 mei 2025.

Uit de modelanalyse volgt dus dat met het afsluiten van de onderdoorgang Sowetobrug voor gemotoriseerd verkeer de intensiteiten binnen de wijk afnemen en dat met de toevoeging van de 1.000 woningen in de wijk de capaciteiten van de straten niet worden overschreden.



Figuur 8: Intensiteiten varianten

Uit het verkeersonderzoek kan geconcludeerd worden dat de verdichtingsopgave (uitgaande van 1.000 woningen extra) en een autovrije onderdoorgang bij de Sowetobrug (ambitie Rondje Stadseiland) verkeerskundig mogelijk is. Voor de middellange termijn zijn maatregelen op de Kanaalweg in het kader van Rondje Stadseiland en het weren van doorgaand verkeer wenselijk. Het afsluiten van de Kanaalweg ter hoogte van de onderdoorgang Sowetobrug bereikt dit doel, zonder dat het zeer grote effecten voor de autobereikbaarheid van Welgelegen heeft. Enkel het gemotoriseerde verkeer richting het centrum moet in dit geval omrijden, maar voor deze verplaatsingen zijn het OV en de fiets een geschikt alternatief. Daarnaast dienen tegelijk met deze afsluiting maatregelen genomen te worden om de OV-bereikbaarheid te vergroten, namelijk het verleggen van de route van buslijn 7 en aanvullende maatregel zoals bijvoorbeeld het verplaatsen/ toevoegen van bus- en/of tramhaltes. Het verbeteren van de OV-bereikbaarheid is ook in de huidige situatie al wenselijk.

3.2.2 Parkeren

Parkeerbehoefte

Welgelegen ligt in een B1 zone op basis van het Utrechts parkeerbeleid². Dit betekent dat er sprake is van betaald parkeren, maar de parkeernormen liggen hoger dan in het centrum, waar sprake is van een A zone. In Tabel 3 is inzichtelijk gemaakt wat de aantallen parkeerplaatsen zijn. Het aantal parkeerplaatsen per ontwikkeling in de tabel is een inschatting op basis van het huidige beleid. Het definitieve aantal parkeerplaatsen wordt bepaald bij het verlenen van de omgevingsvergunning op basis van het definitieve programma en meest actuele beleid.

Voor heel Welgelegen moeten er in het gebied circa 780 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Voor de Ravellaan 96 zijn 185 parkeerplaatsen berekend.

Tabel 3: Parkeernormen en parkeerbehoefte projecten in Welgelegen

Locatie	Functie (m²/bvo)	Aantal	Parkeernorm	Aantal pp
Ravellaan 96	Geormerkte studentenwoning	219	0,1	22
	Woning 55-80 m² (sociale/middenhuur)	140	0,67	94
	Woning 80-130 m²	75	0,92	69
	Atelier	800 m2	0,5	4
	Restaurant	600 m2	3	18
	Arts	5 behandelkamers	0,6	3
Totaal				210

² Module Parkeernormen fiets en auto, onderdeel van Parkeervisie Utrecht.

<i>Frans Lisztplantsoen</i>	Woning 55-80 m ² (sociale/middenhuur)	149	0,67	100
	Woning 55-80 m ²	49	0,89	44
				144
<i>Ravellaan Noord</i>	Woning 55-80 m ² (sociale/middenhuur)	337	0,67	226
	Woning 55-80 m ²	113	0,89	101
Totaal				327
<i>Strawinskylaan</i>	Woning 55-80 m ² (sociale/middenhuur)	112	0,67	75
	Woning 55-80 m ²	38	0,89	34
Totaal				109
<i>Bartoklaan</i>	Woning 55-80 m ² (sociale/middenhuur)	13	0,67	9
	Woning 55-80 m ²	6	0,89	5
Totaal				14

Parkeeroplossingen

In de Visie Welgelegen is vastgelegd dat parkeren op eigen terrein wordt gerealiseerd, de openbare ruimte biedt namelijk geen ruimte om parkeerplaatsen van de ontwikkelingen in af te wikkelen. Wel is het mogelijk dat de parkeereis bij een nabijgelegen ontwikkeling wordt opgelost, mochten er geen andere mogelijkheden zijn op eigen terrein en wanneer dit past binnen de afwijkingsmogelijkheden binnen het Utrechtse Parkeerbeleid. Dit geldt zowel voor het parkeren voor bewoners, werknemers, en bezoekers van zowel de woningen als de voorzieningen.

Mogelijke maatregelen voor verdere reductie aantal parkeerplaatsen

De parkeerbehoefte kan verder worden teruggebracht als er meer fietsparkeerplekken of deelautoplekken worden gerealiseerd (zie Tabel 4).

Tabel 4: Reductiemogelijkheden aantal parkeerplekken.

Reductiemogelijkheid	Percentage Reductie B1 (%)
Bouwontwikkeling < 1500 m ²	100% van aandeel bezoekers
Extra fietsparkeren (1 auto -> 1,5 fiets)	15%
Deelautoplekken (4 auto -> 1 deauto, max 5 per bouwblok)	25% – 50%

Het toepassen van een A2-norm in het gebied zorgt ook voor een lagere parkeerbehoefte (zie Tabel 5). Zone A (centrumgebieden) worden gekenmerkt door een hoge stedelijke dichtheid, veel verschillende functies op loop- of fietsafstand en goede OV-voorzieningen. In deze zone is de openbare ruimte ook schaars. Het toepassen van een A2-norm kan alleen als de gemeenteraad hiertoe besluit. Op dit moment is daar nog geen aanleiding toe.

Tabel 5: Benodigde parkeerplaatsen B1-norm vs. A2-norm

Locatie	Aantal Parkeerplaatsen B1	Aantal Parkeerplaatsen A2
Ravellaan 96	210	164
Frans Lisztplantsoen	143	109
Ravellaan Noord	326	249
Strawinskylaan	109	83
Bartoklaan	14	11
TOTAAL	802	616

3.2.3 Conclusie

Zowel de ontwikkeling van heel Welgelegen als sec de Ravellaan 96 leidt niet tot aanzienlijke milieueffecten voor het thema verkeer en parkeren. Verkeerskundig is een aantal maatregelen wenselijk voor een aantrekkelijke inrichting voor voetgangers en fietsers en een goede verkeersafwikkeling. De verkeerskundige maatregelen en het aantal te realiseren parkeerplaatsen worden te zijner tijd vastgelegd in het omgevingsplan en omgevingsvergunning. Daarnaast worden tijdens de rioleringsvervaging de wegprofielen aangepast (smallere rijbanen, klinkers, 30 km/uur zones) en wordt er groen toegevoegd.

3.3 Geluid

Wettelijk kader en beleid

Het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) van de Omgevingswet hanteert twee soorten toetswaarden voor de hoeveelheid geluid: de standaardwaarde en de grenswaarde. Voldoen aan de standaardwaarde is de hoofdregel (artikel 5.78t Bkl). Als het geluid op een geluidgevoelig gebouw voldoet aan de standaardwaarde, is het geluid in ieder geval aanvaardbaar en de kans op gezondheidsschade klein. Het bevoegd gezag mag meer geluid dan de standaardwaarde als aanvaardbaar beoordelen. Bij geluid tussen de standaardwaarde en de grenswaarde vindt een bestuurlijke afweging plaats. Bij deze afweging geldt een aantal eisen. Geluid boven de grenswaarde is niet toegestaan, behoudens enkele uitzonderingen.

Het bevoegd gezag kan alleen geluid tot en met de grenswaarde op de gevel van een geluidgevoelig gebouw toestaan na onderzoek en afweging van geluidbeperkende maatregelen. Verder gelden er vanuit het lokale geluidbeleid (Beleidsnota Geluid en Trillingen 2024) aanvullende eisen, Utrechtse grenswaarden en compenserende voorwaarden. De standaardwaarde en (Utrechtse) grenswaarde voor gemeentelijke wegen zijn respectievelijk 53 en 68 dB Lden. Vanuit gezondheidsperspectief geldt er aanvullend een ambitie om niet boven de 63 dB uit te komen. Er moet daarnaast een gevel aanwezig zijn met een geluidbelasting die niet boven de standaardwaarde uitkomt: de geluidluwe gevel. Er liggen voldoende verblijfsruimten aan de geluidluwe gevel; bij voorkeur de slaapkamer(s).

Effecten

In de directe omgeving van het plangebied zijn voor geluid relevante bronnen te vinden. Aan de zuidoostkant grenst het plangebied aan de Weg der Verenigde Naties. In noordelijke richting aansluitend op de Graadt van Roggenweg en in de **zuidelijke** richting via het 24 Oktoberplein (inclusief fly-over) de Ds. M.L. Kinglaan. In het middenprofiel van de weg ligt de trambaan naar Nieuwegein en IJsselstein. Aan de **zuidwestkant** ligt de Pijperlaan (onderdeel van de westelijke stadsboulevard). De interne woonstraten cq. wijkontsluitingswegen zijn Leidseweg, Ravellaan, Bartóklaan en Gershwinlaan. De verbindings-onderdoorgang van de Kanaalweg onder de Sowetobrug zal in de nabije toekomst worden afgesloten waardoor hier geen relevante hoeveelheid verkeer meer zal rijden. Het ontwikkelgebied ligt niet binnen een aandachtsgebied van rijkswegen, spoor of industrieterrein.

Uit een inventariserend geluidsonderzoek voor de Ravellaan 96³ blijkt dat bij het wegverkeer vooral de Weg der Verenigde Naties een relevante geluidsbron is. Nieuwe woningen langs deze weg kunnen een geluidsbelasting verwachten tot maximaal van circa 65 dB vanwege het wegverkeer. De standaardwaarde van 53 dB wordt derhalve overschreden maar het geluid blijft nog wel binnen de wettelijke grenswaarde van 70 dB. Conform de Utrechtse Beleidsnota Geluid en Trillingen geldt in Utrecht een strengere grenswaarde van 68 dB maar hier wordt dus ook al voldaan. Conform het beleid zal elke woning de beschikking moeten hebben over een geluidsluwe gevel waar het geluid niet boven de standaardwaarde uitkomt. Aan de zijde van de Ravellaan wordt wel aan de standaardwaarde voldaan.

Geluid van andere bronnen, zoals de trambaan, is minimaal en voegt maximaal 1 dB toe. Er zijn daarmee geen relevante cumulatieve geluidseffecten.

Voor het plan is ook in beeld gebracht of de geluidbelasting op bestaande woningen toeneemt als gevolg van een verandering in de verkeersintensiteit (indirecte effecten). De indirecte effecten van het plan op zijn omgeving worden beoordeeld door een vergelijking van de geluidbelasting in toekomstige situatie met plan te maken met de autonome situatie (toekomst zonder plan). Als het effect groter is dan 1.5 dB zijn maatregelen verplicht. Het project zelf zorgt niet voor grote verschillen in etmaalintensiteit op de omliggende wegen met meer dan 2.500 mvt/etm. Door het toevoegen van de woningen komen er meer vervoersbewegingen bij, maar door de toekomstige knip bij de kanaalweg blijven de etmaalintensiteiten ongeveer gelijk in de omgeving. Er is geen sprake van een toename van

³ Gemeente Utrecht. Quick scan geluid Ravellaan 96, d.d. 18 maart 2025.

meer dan 40% (overeenkomend met 1.5 dB) bij wegen met meer dan 2.500 mvt/etm. Mogelijke beperkte toenames worden daarmee aanvaardbaar geacht.

Maatregelen

Om aan de eis van een geluidsluwe gevel te kunnen voldoen zullen de hoogst belaste woningen van het type 'doorzon' moeten zijn om hiermee een geluidsluwe achterzijde te creëren. Eenzijdig georiënteerde woningen in het gebied waar de standaardwaarde wordt overschreden, zullen aanvullende geluid afschermende balkonconstructies krijgen om aan deze eis te kunnen voldoen.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling leidt niet tot aanzienlijke milieueffecten. De standaard geluidswaarde van 53 dB wordt overschreden, maar de waarde blijft binnen de strengere Utrechtse grenswaarde van 68 dB en de wettelijke grenswaarde van 70 dB.

Om te voldoen aan de eis van een geluidsluwe gevel, zijn maatregelen verplicht voor woningen langs de Weg der Verenigde Naties. Dit omvat het ontwerpen van 'doorzon'-woningen of het plaatsen van geluidsafschermende balkonconstructies. Deze maatregelen worden te zijner tijd in de omgevingsvergunning geborgd.

3.4 Lucht

Wettelijk kader en beleid

Voor de haalbaarheid van een stedelijke ontwikkeling in relatie tot de luchtkwaliteit zijn twee aspecten van belang. Allereerst of de bestaande luchtkwaliteit voldoet aan de eisen voor een goed woon- en leefklimaat en daarnaast welke effecten de voorgenomen gebiedsontwikkeling op de luchtkwaliteit heeft.

Voor de gebiedsontwikkeling moet gekeken worden of de luchtkwaliteit in betekenende mate toeneemt in de nieuwe situatie. Als de gebiedsontwikkeling in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging, moet getoetst worden aan de omgevingswaarden (grenswaarden). Vanuit een evenwichtige toedeling van functies aan locaties moet ook getoetst worden aan de grenswaarden. Daarnaast moet gekeken worden of de gebiedsontwikkeling het halen van de WHO-advieswaarden 2021 niet in de weg zit. Dit is een ambitie van de gemeente die is opgenomen in de [beleidsnota Gezonde lucht voor iedereen](#).

Tabel 6: EU-grenswaarden en WHO-advieswaarden

Stof	Grenswaarde EU	Grenswaarde EU (2030)	WHO-advieswaarde-2021	Toetsingsperiode
NO ₂ (stikstofdioxide)	40 µg/m ³	20 µg/m ³	10 µg/m ³	Jaargemiddelde
PM ₁₀ (fijnstof)	40 µg/m ³	20 µg/m ³	15 µg/m ³	Jaargemiddelde
PM _{2,5} (fijnstof)	25 µg/m ³	10 µg/m ³	5 µg/m ³	Jaargemiddelde

De achtergrondconcentratie fijnstof (PM₁₀) in Welgelegen is opgenomen in Tabel 7. In Welgelegen wordt voldaan aan de EU grenswaarden. Er wordt niet voldaan aan de WHO-advieswaarden.

Tabel 7: Achtergrondconcentraties in Welgelegen 2025

Stof	Concentratie 2025	Concentratie 2030
NO ₂ (stikstofdioxide)	23,8 µg/m ³	19,3 µg/m ³
PM ₁₀ (fijnstof)	17 µg/m ³	16,1 µg/m ³
PM _{2,5} (fijnstof)	9,2 µg/m ³	8,4 µg/m ³

Effect

In artikel 5.54 van het Besluit Kwaliteit Leefomgeving zijn standaardgevallen van projecten aangewezen die niet in betekende mate bijdrage aan de luchtkwaliteit. Woningbouwprojecten van minder dan 1.500 woningen zijn aangewezen als niet in betekende mate. Welgelegen, waaronder de Ravellaan 96 valt onder deze categorie, omdat er circa 1.000 woningen mogelijk worden gemaakt

Kinderen, ouderen en mensen met een longaandoening, zijn extra gevoelig voor luchtverontreiniging. Plekken waar deze groepen verblijven worden gevoelige bestemmingen genoemd. Hieronder vallen scholen, kinderdagverblijven, ziekenhuizen, verzorgingstehuizen, etc. We willen deze kwetsbare groepen extra beschermen. Daarom willen we geen gevoelige bestemmingen realiseren binnen 300 meter van een snelweg en/of binnen 50 meter van een drukke weg (meer dan 10.000 motorvoertuigen/etmaal). In deze gebiedsontwikkeling komen geen van de genoemde functies binnen genoemde afstand tot een snelweg c.q. drukke weg.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling draagt niet in betekende mate bij aan de luchtkwaliteit. Er wordt op de locatie voldaan aan de huidige EU-grenswaarden. In 2030 wordt ook voldaan aan de dan geldende EU-grenswaarden. Ook worden geen gevoelige bestemmingen (zoals scholen of ziekenhuizen) gerealiseerd binnen de vastgestelde risicoafstanden van drukke wegen of snelwegen. Er is daarom geen sprake van aanzienlijke milieueffecten.

3.5 Gezondheid

Beleid

In 2024 heeft de gemeenteraad de nota Samen gezondheidsverschillen verkleinen 2024-2027 vastgesteld. De ambitie van de nota is dat in 2040 de gezondheidsverschillen in Utrecht tussen de laagste en hoogste sociaaleconomische groepen met 30% zijn afgenomen. Gezonde leefomgeving is één van de 6 thema's waarop wordt ingezet om dit te bereiken. Een gezonde leefomgeving van Utrechters is zo ingericht dat Utrechters beschermd zijn tegen negatieve milieufactoren, de fysieke leefomgeving gezonde leefgewoonten ondersteunt en de fysieke leefomgeving sociale kracht versterkt.

Maatregelen

Op basis van de uitgangspunten van de nota Samen gezondheidsverschillen verkleinen 2024-2027 zijn voor Welgelegen de volgende uitgangspunten vastgesteld die moeten bijdragen aan een gezonde leefomgeving:

Utrechters beschermd zijn tegen negatieve milieufactoren:

- Inwoners ademen schonere lucht in en ondervinden minimale geluidshinder, door in de ruimtelijke opzet en het ontwerp rekening te houden met de geluidsbelasting en uitstoot van verkeer.
- Voor de toren nabij de Weg der Verenigde Naties wordt de inlaat van de ventilatie aan de gezonde zijde van het gebouw te geplaatst. Idealiter zijn deze woning tweezijdig georiënteerd, waarbij de slaapvertrekken aan de luwe en gezonde zijde zijn geplaatst.
- Door de openbare ruimte zo groen en schaduwrijk mogelijk in te richten wordt hittestress zoveel mogelijk voorkomen. De woningen worden zo ontworpen dat ze in de zomermaanden niet te heet te worden. Bij voorkeur wordt er externe zonwering toegepast. Dit geldt met name voor eenzijdige georiënteerde woningen op het zuiden.

De fysieke leefomgeving ondersteunt gezonde leefgewoonten:

- Meer (passende) mogelijkheden voor sport, spelen en bewegen in de openbare ruimte, door het behoud van de sportfunctie (voetbalkooi) in het gebied. In zowel het ontwerp van de gebouwen als de openbare ruimte wordt beweging gestimuleerd. Wandelpaden worden toegevoegd, met daarbij voldoende zitgelegenheden voor de meer kwetsbare doelgroep om uit te rusten.
- Er worden ontmoetingsplekken voor verschillende doelgroepen toegevoegd in de openbare ruimte. Denk aan picknicktafels voor de studenten en bankjes met leuningen voor ouderen. In de gebouwen kan ontmoeting gestimuleerd worden door bijvoorbeeld bredere leefgalerijen te maken en brede, uitnodigende entreés waar bewoners elkaar logisch tegenkomen. In en rondom de toren voor de studentenwoningen komen (gemeenschappelijke) plekken voor ontmoeting.

De fysieke leefomgeving versterkt sociale kracht:

- Meer Utrechters ervaren hun buurt als leefbaar en veilig, door voldoende verlichting, levendige plinten en voorkomen we doodlopende en donkere stukken in het groen.
- Meer en betere plekken voor ontmoeting en voldoende voorzieningen op het gebied van zorg, welzijn, cultuur, sport en onderwijs. Dit gebeurt door de bestaande voorzieningen in het plan te behouden en extra ruimte voor zorg te reserveren.

Sporten spelen en bewegen Welgelegen

In de speelbuurt Welgelegen zijn nu relatief weinig speelplekken. In de hoek van de Ravellaan en Chaussonlaan wordt een nieuwe speelplek aangelegd voor de doelgroep van 8-12 jaar, de verwachting is dat deze in 2026 gereed is. Binnen Welgelegen ontbreekt er nog speelgelegenheid voor de jongere doelgroep.

Sporten spelen en bewegen Ravellaan 96

In dit project wordt er ruimte voor sporten spelen en bewegen gemaakt. In het plangebied komt een speelplek voor de jongste doelgroepen van 0-4 en 4-8 jaar om daarmee te voldoen aan de beleidsambities rondom spelen in deze buurt.

De bestaande voetbalkooi wordt vervangen door een nieuw multifunctioneel sportveldje achter de nieuwe woontorens. Het doel is dat deze sportplek zowel door kinderen als door studenten en andere volwassenen kan worden gebruikt.

Bewegen voor alle bewoners wordt binnen het plan aantrekkelijk gemaakt door een fijne padenstructuur, voldoende zit- en ontmoetingsplekken te creëren en veilige verbindingen naar de gebieden en voorzieningen naar de rest van Welgelegen.

Conclusie

Door voorgenomen ontwikkeling leidt niet tot aanzienlijke milieueffecten voor het thema gezondheid. Er worden diverse maatregelen genomen om te zorgen voor een gezonde leefomgeving in Welgelegen.

3.6 Natuur

3.6.1 Groen raamwerk

De bestaande groenstructuur kent een hoge kwaliteit met veel bomen (zie Figuur 9). Dit is vooral te danken aan de vele oude bomen in het gebied. Het historische stukje Hommelbos vormt hierin met zijn karakteristiek beplanting en oude bomen een belangrijke rol.



Figuur 9: Bomen in Welgelegen

3.6.2 Soortenbescherming

Er is een eerste verkenning uitgevoerd naar beschermde soorten in het plangebied op basis van de NDFF en gebiedskennis van stadsecologen van Utrecht. Op basis van deze verkenning zijn de volgende diverse beschermde soorten mogelijk aanwezig in het plangebied:

- Beschermde soorten vanuit de omgevingswet: gewone dwergvleermuis, huismus, gierzwaluw. Daarnaast zijn alle broedvogels beschermd tijdens het broedseizoen.
- Beleidsmatig beschermde soorten op basis van de Utrechtse Soortenlijst (2018): merel, tijtjaf, diverse vaatplanten, bijen.

Door sloop/nieuwbouw of renovaties worden mogelijk verblijfplaatsen aangetast van gierzwaluw en gewone dwergvleermuis. Voor vleermuizen worden mogelijk foerageergebieden en vliegroutes aangetast.

De beleidsmatig beschermde soorten merel, tijftjaf, vaatplanten (brede wespenorchis, gele helmbloem, grote kattenstaart, campanula ruig klokje/prachtklokje/akkerklokje) verliezen mogelijk leefgebied of nestgelegenheden.

Er zijn waarschijnlijk mitigerende maatregelen nodig, zoals ongeschikt maken van verblijfplaatsen, fasering in planning aanpassen, verlichting. Als compenserende maatregelen is alternatief leefgebied van belang bij aantasting. Verder dienen er nieuwe verblijfplaatsen gerealiseerd te worden. Dit is afhankelijk van de aanwezigheid van bepaalde soorten.

Als een werkzaamheid onder het gemeentelijk Stedelijk Mitigatie Plan (SMP) valt, dan zitten de mitigerende maatregelen er automatisch in met de juiste protocollen. (gemeentelijke bouwwerken en woningbouwcoöperaties vallen onder het SMP, en in de toekomst streven we ernaar dat particuliere ontwikkelaars er ook onder vallen).

Voor nu lijken er voldoende mitigerende en compenserende maatregelen denkbaar. Mocht echter blijken dat de werkzaamheden dusdanige impact hebben dat niet alle effecten te mitigeren zijn, en het kan niet onder het Stedelijk Mitigatieplan (SMP) vallen, dan is een vergunning nodig. In de verdere planvorming wordt veldonderzoek uitgevoerd om de effecten op beschermde soorten nader te onderzoeken.

3.6.3 Gebiedsbescherming

Welgelegen is niet gelegen binnen de grenzen, of in de directe nabijheid van een gebied dat aangewezen is als Natura 2000. Ook maakt het geen deel uit van Natuurnetwerk Nederland (NNN). Voor Welgelegen en specifiek voor de Ravellaan 96 is een indicatieve berekening gemaakt van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden⁴.

Uit de AERIUS-berekeningen blijkt dat de bouwwerkzaamheden leiden tot een stikstofdepositie van 0,02 mol/ha/jaar op de Oostelijke Vechtplassen. Voor de gebruiksfase wordt 0,01 mol/ha/jaar berekend. Wanneer alleen gekeken wordt naar de bouwlocatie Ravellaan 96 is de uitkomst van de AERIUS-berekening voor de bouwfase en voor de gebruiksfase 0,00 mol/ha/jaar.

3.6.4 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling leidt niet tot aanzienlijke milieueffecten. In het plangebied zijn diverse beschermde soorten aanwezig (zoals vleermuizen, huismus, gierzwaluw) waarvan de verblijfplaatsen mogelijk worden aangetast door sloop/nieuwbouw. Het is aannemelijk dat er voldoende maatregelen kunnen worden getroffen om de effecten te mitigeren of compenseren. Mogelijk is een omgevingsvergunning nodig.

Wanneer de gehele ontwikkeling Welgelegen gezamenlijk wordt bekeken leidt de ontwikkeling in de indicatieve berekening tot een beperkte stikstofdepositie. De gebiedsontwikkeling Welgelegen is een gefaseerde ontwikkeling. In het kader van het omgevingsplan en de omgevingsvergunning wordt de stikstofdepositie echter per deelplan of deelproject beoordeeld. Voor de ontwikkeling van sec de Ravellaan is de berekende stikstofdepositie 0,0 mol / ha / jaar, zowel in de gebruiksfase als in de aanlegfase.

Voor de overige deelprojecten zal ook moeten worden aangetoond dat deze niet leidt tot een significante bijdrage. Mocht er toch sprake zijn van een beperkte bijdrage kunnen maatregelen worden genomen om de stikstofdepositie te verlagen. Dit kan door meer inzet van elektrisch materiaal in de

⁴ Gemeente Utrecht. Memo gevolgen stikstofdepositie project Welgelegen ikv plan mer beoordeling, d.d. 4 december 2025.

bouwphase of door het verlagen van het verkeer van en naar het gebied, bijvoorbeeld door het verlagen van de parkeernorm.

3.7 Water en klimaatadaptatie

Uitgangspunten beleid

Bij nieuwbouw, herontwikkeling en reconstructies binnen Welgelegen wordt het waterbeleid van de gemeente Utrecht (visies Klimaatadaptatie en Water & Riolering) toegepast.

Voor het verwerken van hemelwater hanteren we de voorkeursvolgorde uit de Visie Klimaatadaptatie:

1. Vasthouden op daken en in regentonnen en nuttig gebruiken
2. Op maaiveld infiltreren
3. Ondergronds infiltreren via een voorziening
4. Verwerken in het oppervlaktewater.
5. Afvoer naar de rioolwaterzuivering

Naast hergebruik heeft infiltratie van hemelwater in het groen de voorkeur. Het streven is 90% van de jaarlijkse neerslag in het gebied vast te houden via de eerste drie stappen van de voorkeursvolgorde, dit betekent:

- Berging van vijftien millimeter gerekend over het verharde oppervlak in infiltratievoorzieningen of maatwerkberekeningen waarbij aangetoond kan worden dat een andere hoeveelheid millimeter ook deze 90% kan behalen.
- 'Groen, tenzij' en daardoor een minimale hoeveelheid verharding.

De voorkeursvolgorde wordt bewust doorlopen waardoor in de praktijk een groot deel van de infiltratievoorzieningen bestaan uit wadi's (stap 2).

Het is nog niet voorzien dat de toekomstige ontwikkelingen leiden tot een toename van verhard oppervlak. Mocht dit onverhoopt wel het geval zijn dan geldt bij een toename van meer dan 500 m² verhard oppervlak binnen de bebouwde kom naast het gemeentelijk beleid ook de waterschapsverordening van HDSR, deze stelt een compensatie-eis van 71 mm t.o.v. de toename verhard oppervlak. Bij de inpassing van deze waterberging doorloopt de gemeente Utrecht ook de voorkeursvolgorde (stap 1 t/m 4).

In de huidige situatie is het gebied Welgelegen nagenoeg volledig uitgelegd met een gemengd riool. Bij de ontwikkeling van Welgelegen wordt de volgende aanpassingen gedaan:

- Bij de rioolvervanging en reconstructie van de Ravellaan neemt het verhard oppervlak in de openbare ruimte af en wordt het verhard oppervlak van de openbare ruimte en een deel van de woningen afgekoppeld van het gemengde riool. Er wordt infiltrerende waterberging gemaakt in wadi's, verlaagd groen en een infiltratieriool.
- Projecten waar de verharding wordt gewijzigd maar er geen sprake is van toename verhard oppervlak hebben gescheiden riolering en voldoende infiltrerende waterberging om 90% van de jaarlijkse neerslag in het gebied vast te houden.
- Projecten waar het verhard oppervlak toeneemt hebben gescheiden riolering en voldoende infiltrerende waterberging om 90% van de jaarlijkse neerslag in het gebied vast te houden en voldoende waterberging conform de eisen van HDSR.

Effecten op waterkwaliteit voor zowel grond- als oppervlaktewater

Het aangesloten verhard oppervlak op de gemengde riolering neemt af. Dit leidt tot een lagere frequentie van de werking van de gemengde overstorten van dit rioleringsdeelgebied wat gunstig is voor de waterkwaliteit. Daarnaast zorgt dit voor minder aanbod van regenwater bij de rioolwaterzuivering wat een positief effect heeft op het functioneren van de rioolwaterzuivering. Afstromend hemelwater van nieuwe verharding wordt voor een groot deel geborgen geïnfiltreerd door middel van wadi's en verlaagd groen. Hierdoor is er sprake van een bodempassage. Dit heeft een positief effect in het voorkomen van ongewenste stoffen in grond- en oppervlaktewater. In de planvoorbereiding wordt onderzoek uitgevoerd naar eventuele bodem- en grondwatervervuilingen en worden maatregelen genomen om vervuilingen niet te vergroten of te verplaatsen. Indien nodig wordt een saneringsplan opgesteld.

Voor bemaling wordt in de planvoorbereiding een bemalingsonderzoek uitgevoerd. Indien nodig worden negatieve effecten in te tijdelijke situatie voorkomen en wordt de beoogde uitvoeringsmethode hierop aangepast. Negatieve effecten ten aanzien van de grondwaterstroming in de eindfase zijn vooralsnog niet voorzien.

Effecten op de waterkwantiteit

Voor projecten zonder toename verhard oppervlak neemt de hoeveelheid waterberging toe. Mocht er sprake zijn van een toename verhard oppervlak (vooralsnog niet voorzien) dan wordt gecompenseerd met waterberging volgens de regels van HDSR.

Effecten op lokaal klimaat (hittestress, droogte)

De grondwateraanvulling neemt toe door het afkoppelen met infiltrerende waterberging. Mocht er sprake zijn van een toename verhard oppervlak (vooralsnog niet voorzien) dan wordt dit gecompenseerd met infiltrerende waterberging. Hiermee worden negatieve effecten van de ontwikkelingen t.a.v. droogte voorkomen. Hittestress wordt tegengegaan door vergroenen, ontharden en het aanplanten van zo veel mogelijk bomen.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling leidt niet tot aanzienlijke milieueffecten voor het aspect water en klimaatadaptatie. De herontwikkeling van Welgelegen zal juist een significant positief effect hebben op het waterbeheer, de waterkwaliteit en het lokale klimaat, door strikte toepassing van het gemeentelijke waterbeleid en de voorkeursvolgorde voor hemelwaterverwerking:

- Duurzaam Waterbeheer: Het beleid schrijft voor dat 90% van de jaarlijkse neerslag in het gebied moet worden vastgehouden (infiltratie via wadi's en groen). Dit vermindert de belasting van het rioolwaterzuiveringssysteem aanzienlijk.
- Verbetering Waterkwaliteit: Door het afkoppelen van verhard oppervlak van het gemengde riool en de toepassing van bodempassage via wadi's, vermindert de frequentie van overstorten en wordt de aanvoer van ongewenste stoffen naar grond- en oppervlaktewater voorkomen.
- Klimaatadaptatie: De maatregelen dragen bij aan klimaatadaptatie door hittestress en droogte tegen te gaan. Dit gebeurt door maximale vergroening, ontharding en het aanplanten van bomen, wat de grondwateraanvulling ten goede komt.
- Compensatie-eis: Bij een onvoorziene toename van verhard oppervlak gelden bovendien de compensatie-eisen van het Waterschap HDSR, waarmee wateroverlast wordt voorkomen.

3.8 Bodem

Wettelijk kader en beleid

Wonen, speelplaats en rioolvervanging zijn geen milieubelastende activiteiten en hebben geen negatief effect op de chemische bodemkwaliteit. Bouw- of graafactiviteiten hebben evenmin een negatief effect op de chemische bodemkwaliteit. Mocht naar aanleiding van een calamiteit (bijvoorbeeld lekkage van brandstof uit graafmachine) een bodem- of grondwaterverontreiniging ontstaan dan dient deze direct te worden gesaneerd. Daarnaast is de wetgeving zo dat voor de chemische bodemkwaliteit het standstill beginsel geldt. Verslechtering van de kwaliteit is niet toegestaan. Ook bij grondverzet dient dus grond met minimaal dezelfde of betere chemische kwaliteit te worden teruggebracht.

De diffuse chemische bodemkwaliteit van het gehele gebied is 'wonen' (Nota Bodembeheer 2017-2027). Dit houdt in dat op onverdachte locaties (locaties waar, op basis van historische activiteiten, geen verontreiniging wordt verwacht) de bodem van voldoende kwaliteit is om op te wonen. Grond die in het gebied wordt toegepast moet minimaal voldoen aan de kwaliteit 'wonen'.

Bodembedreigende historische activiteiten

In het gebied zijn in het verleden verschillende potentieel bodembedreigende activiteiten uitgevoerd. Als gevolg van deze activiteiten is mogelijk bodemverontreiniging ontstaan. In de kaart hieronder staan in blauw en paars de locaties weergegeven waar deze bedrijfsactiviteiten zijn uitgevoerd. In de tabel verderop in de tekst is per deellocatie aangegeven of sprake is van bodembedreigende activiteiten en in hoeverre deze al zijn onderzocht.



Figuur 1 ligging potentieel bodembedreigende historische bedrijfsactiviteiten (paarse vierkantjes en blauwe vlakken)

Gedempte sloten:

In het gebied zijn meerdere gedempte sloten aanwezig. Het dempingsmateriaal is onbekend en kan mogelijk verontreinigd zijn. Op locaties waar grondwerkzaamheden worden uitgevoerd dient de demping onderzocht te worden. Bij grondverzet mag, afhankelijk van het dempingsmateriaal en de kwaliteit, dit materiaal op dezelfde locatie worden hergebruikt. Indien de kwaliteit niet voldoet, dient de demping te worden gesaneerd en het dempingsmateriaal te worden afgevoerd. In de kaart hieronder staan de locaties van de slootdempingen aangegeven. In de tabel verderop is per deellocatie aangegeven of sprake is van een slootdemping en in hoeverre deze al is onderzocht.



Figuur 10: Ligging slootdempingen

Actuele chemische bodemkwaliteit verschillende deellocaties:

Locatie	Chemische bodemkwaliteit
Ravellaan 96	De actuele chemische bodemkwaliteit is onbekend, er is geen bodemonderzoek bekend. In het verleden zijn geen milieubelastende activiteiten op de locatie uitgevoerd, locatie is in die zin onverdacht op het voorkomen van verontreinigingen. Wel is er een gedempte sloot aanwezig. De aard van het dempingsmateriaal is onbekend. De demping moeten worden onderzocht om inzicht te krijgen in de chemische kwaliteit van het dempingsmateriaal.

	Strawinskylaan 30: In 2005 is een bodemonderzoek ter plaatse van de Strawinskylaan 30 uitgevoerd. Hierbij zijn het onverdachte terreindeel, de gedempte sloot en een HBO-tank onderzocht. De resultaten van het onderzoek gaven geen aanleiding voor vervolgonderzoek. Verwachting is dat de bodemkwaliteit op de locatie voldoet voor de geplande ontwikkeling. Het bekende bodemonderzoek is echter gedateerd. Strawinskylaan 32: De bodem op de locatie Strawinskylaan 32 is in 2001 onderzocht. De resultaten van dit bodemonderzoek gaven geen aanleiding voor vervolgonderzoek. Verwachting is dat de bodemkwaliteit op de locatie voldoet voor de geplande ontwikkeling. Het bekende bodemonderzoek is echter gedateerd. De actuele chemische bodemkwaliteit ter plaatse van de niet onderzochte delen van de ontwikkellocatie is onbekend. Op deze delen zijn wel bodembedreigende bedrijfsactiviteiten uitgevoerd. Bodemonderzoek is noodzakelijk om de actuele bodemkwaliteit van de ontwikkellocatie vast te stellen.
Bartoklaan	De locatie Bartoklaan overlapt grotendeels met de locatie Leidseweg 120-121. Op deze locatie zijn meerdere bodemonderzoeken uitgevoerd, waarvan het meest recente onderzoek een onderzoek uit 2018 is. In dit onderzoek zijn zowel verschillende verdachte deellocaties (autoreparatiebedrijf incl brandstoftanks en olie-waterscheiders) als het onverdachte terreindeel onderzocht. In dit onderzoek is ter plaatse van de voormalige brandstoftanks en het voormalige tankeiland een sterke verontreiniging in bodem en grondwater aangetoond met minerale olie en aromaten. De verontreiniging is niet afgeperkt, onduidelijk is dan ook wat de omvang van de verontreiniging is en wat de saneringskosten van het opruimen van de verontreiniging zullen zijn. Aanvullend bodemonderzoek is nodig.
Rioolvervang	De bodem van het tracé waar de rioolvervang zal plaatsvinden is niet onderzocht. De actuele chemische bodemkwaliteit is dan ook onbekend.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling leidt niet tot aanzienlijke milieueffecten. Op diverse deellocaties zijn nog onzekerheden (Ravellaan 96, speelplaats, Frans Lisztplantsoen, Strawinskylaan en Bartoklaan) en zelfs bekende verontreinigingen (Ravellaan Noord, Bartoklaan) zijn die nader onderzoek en sanering vereisen.

3.9 Archeologie en cultuurhistorie

Beleid

In Nederland geldt dat eventuele archeologische waarden zoveel mogelijk in de bodem bewaard blijven. Door planaanpassing kunnen archeologische resten in de bodem blijven liggen. Als archeologische waarden niet in de bodem behouden kunnen worden, is archeologisch onderzoek (opgraven) verplicht.

De archeologische waardenkaart van de gemeente Utrecht ligt ten grondslag aan de plankaart in het Omgevingsplan. De waardenkaart geeft inzicht in de ligging van de gebieden met hun specifieke archeologische waarde of verwachting en de daaraan gekoppelde archeologieregimes.

Verwachte effecten

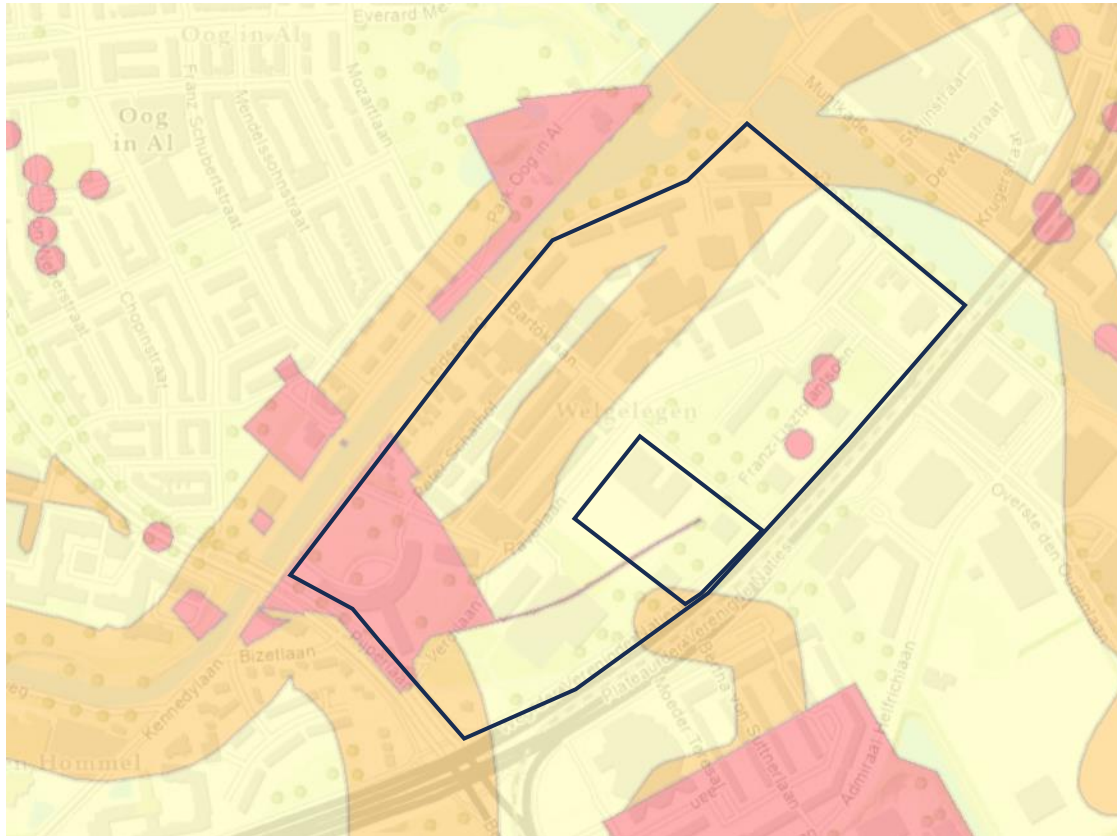
Op de archeologische waardenkaart ligt het plangebied van de Visie Welgelegen in drie zones (gebieden van hoge archeologische waarde WA3, hoge archeologische verwachting WA4 en middelhoge archeologische verwachting WA5).

De hoge archeologische waarde is gebaseerd op de buitenplaats Welgelegen, waarvandaan een pad loopt in noordoostelijke richting. Van de buitenplaats kunnen archeologische resten nog aanwezig zijn in de ondergrond.

De hoge en middelhoge archeologische verwachtingen zijn gebaseerd op de ondergrond die bestaat uit een stroomgordellandschap met onder andere restgeulen uit de Romeinse tijd (aan de zuidkant

van het plangebied) en middeleeuwen (aan de noordkant van het plangebied), waardoor er een kans is op het aantreffen van archeologische vindplaatsen. Oever- en restgeulafzettingen zijn in de Ravellaan bij eerder archeologisch booronderzoek aangetoond. Onderzocht dient te worden of deze ook elders binnen het plangebied aanwezig zijn.

De drie cirkels met een hoge waarde aan de oostkant van het plangebied zijn locaties met mogelijk sporen/objecten uit de Tweede Wereldoorlog.



Archeologische waardenkaart gemeente Utrecht

Legenda

Categorie	Naam	Vergunningsplichtige bodemingrepen
WA1a	Beschermde Rijksmonumenten	Alle ingrepen
WA1b	Beschermde gemeentelijke archeologische monumenten	Alle ingrepen
WA2	Gebieden van zeer hoge archeologische waarde	Dieper dan 30 cm -Mv
WA3	Gebieden van hoge archeologische waarde	Groter dan 30 m ² en dieper dan 30 cm -Mv
WA4	Gebieden van hoge archeologische verwachting	Groter dan 100 m ² en dieper dan 30 cm -Mv
WA5	Gebieden van middelhoge archeologische verwachting	Groter dan 500 m ² en dieper dan 30 cm -Mv
WA6	Gebieden van lage archeologische verwachting	Groter dan 5000 m ² en dieper dan 50 cm -Mv
WA7	Gebieden zonder archeologische waarde	N.V.T

Figuur 11: Uitsnede van de archeologische waardenkaart ter hoogte van het plangebied

Voor de zone WA3 betekent het dat bodemingrepen groter dan 30 m² én die dieper reiken dan 0,3 m beneden het maaiveld, vergunningsplichtig zijn. Voor WA4 zijn de vrijstellingsgrenzen 100 m² en 0,3 m en voor WA5 500 m² en 0,3 m. Een archeologisch vooronderzoek geldt als indieningsvereiste voor de omgevingsvergunning.

De voorgenomen plannen zullen de vrijstellingsgrenzen overschrijden. Daarom is het raadzaam om zo vroeg mogelijk in het proces in overleg met het bevoegd gezag een gecombineerd bureau-booronderzoek (vooronderzoek) te laten uitvoeren. Uit het onderzoek zal blijken of archeologische vervolgstappen, zoals een proefsleuvenonderzoek en/of een definitief archeologisch onderzoek noodzakelijk is. Met de conclusies en adviezen uit het vooronderzoek stelt het bevoegd gezag voorschriften op voor in de Omgevingsvergunning.

Conclusie

De conclusie is dat het hele plangebied archeologisch relevant is en dat de voorgenomen ontwikkelingen de vrijstellingsgrenzen overschrijden. Daarom is nader onderzoek verplicht:

- **Verplicht Vooronderzoek:** Vanwege de hoge archeologische waarden en de omvang van de geplande bodemingrepen, is een archeologisch vooronderzoek (bureau- en booronderzoek) een vereiste voor de omgevingsvergunning.
- **Aanwezigheid Potentiële Waarden:** Hoewel er nog geen bekende archeologische vindplaatsen zijn, is de verwachting gebaseerd op de buitenplaats Welgelegen, de ondergrond (stroomgordellandschap) en een 18e-eeuwse weg. Potentiële resten van oever- en restgeulafzettingen moeten worden onderzocht.
- **Behoud of Opgraven:** Het beleid schrijft voor dat archeologische waarden zoveel mogelijk in de bodem bewaard moeten blijven. Als dit niet mogelijk is na het vooronderzoek, dan is vervolgonderzoek noodzakelijk. Dit zal eerst een proefsleuvenonderzoek zijn, mogelijk gevolgd door een opgraving.

Cultuurhistorie

Het gebied kent een gelaagde geschiedenis die ver terug gaat. Vanaf de 12de eeuw behoorde het tot het weidegebied van de stad. Een fragment van de oude ontginning structuur is nog herkenbaar in de schuine lijn en verkaveling van Leidseweg 93 en directe omgeving. Vervolgens is in 17de eeuw dit deel van de Leidsche Rijn gegraven en de Leidseweg erlangs aangelegd. In de 18de eeuw kwamen er buitenplaatsen te liggen aan de Leidsche Rijn, zoals hier Welgelegen. Deze had een landschapstuin die een groot deel van het gebied besloeg. Het huis Welgelegen, het Hommelbos en enkele oude bomen zijn hiervan nu nog de restanten. De rest van het gebied was tot in de 20e eeuw vooral in gebruik als hoveniersgebied. Alleen langs de Leidseweg ontwikkelde zich aan het einde van de 19de en begin 20ste eeuw een lintbebouwing met afwisselend woningen en bedrijvigheid (zoals De Waal). Het Merwedekanaal werd eind 19de eeuw dwars door de bestaande ontginning aangelegd, ter hoogte van de Leidsche Rijn kwam een groot sluizencomplex.

In de jaren twintig van de vorige eeuw is een deel van de buitenplaats Welgelegen door de gemeente aangekocht vooruitlopend op ontwikkelingen in het gebied. Deze ontwikkelingen vonden vervolgens pas plaats vanaf de jaren vijftig en zestig. Vanuit het uitbreidingsplan Kanaleneiland werd de Weg der Verenigde Naties en het 24-Oktoberplein aangelegd. Met het uitbreidingsplan Nieuw Welgelegen werd voor dit gebied een stedenbouwkundig plan gemaakt met gestapelde bebouwing (kantoren en woningen) zodat het maaiveld zo groen mogelijk kon blijven. In de groene aanleg werden nog bestaande bomen behorende bij de voormalige boomgaarden en de rand van Welgelegen meegenomen en aangevuld met een nieuwe boombeplanting.

Tot de belangrijkste cultuurhistorische waarden van het gebied behoren:

- De Leidseweg (en Leidsche Rijn) als historisch route met karakteristieke lintbebouwing
- Het fragment van de oude verkaveling als schuine lijn in het gebied (ter hoogte van Leidseweg 93)
- De restanten van de oude buitenplaats Welgelegen, zoals het huis Welgelegen, het Hommelbosje en enkele oude bomen
- Het Merwedekanaal als belangrijk waterstaatkundig erfgoed (sluizencomplex is rijksmonument)

Effecten **op de** cultuurhistorische waarden

- Behoud van de herkenbaarheid van de Leidseweg met lintbebouwing als een gegroeide ontwikkeling met vooral individuele panden

- Nieuwbouw aan de Leidseweg zelf en direct daarachter mag het historische karakter van de Leidseweg niet onevenredig aantasten (het belang van afstand, maat en schaal)
- Herkenbaarheid en beleefbaarheid van de restanten van de buitenplaats Welgelegen, inclusief de groene relictten zoals Hommelbos en nog aanwezige oude bomen
- Behoud van de schuine lijn (fragment bij Leidseweg 93) als restant van de historische verkaveling

Conclusie

De conclusie is er in het gebied diverse hoge cultuurhistorische waarden aanwezig zijn. Deze bevinden zich met name in het noordelijk deel bij de Leidseweg, bij voormalige buitenplaats Welgelegen en het Hommelbos en rond het sluizencomplex Merwedekanaal. In zuid zijn er geen noemenswaardige cultuurhistorische waarden.

- De voorgenomen ontwikkelingen in het zuidelijk deel leiden niet tot aanzienlijke milieueffecten voor wat betreft erfgoed/ de cultuurhistorische waarden.
- Voor de ontwikkelingen in Noord, de Strawinskylaan en Bartoklaan geldt dat er sprake is van mogelijke milieueffecten op de cultuurhistorische waarden, met name ten aanzien van het effect op de historische structuur Leidseweg. Met een goede inpassing van de nieuwbouw in het historische lint kunnen negatieve effecten worden gemitigeerd.

3.10 Geur

Wettelijk kader en beleid

Er bestaan diverse sectoren waar geurhinder een rol kan spelen, zoals onder meer bij veehouderijen en andere landbouwactiviteiten, de mengvoederindustrie, horeca, rioolwaterzuiveringsinstallaties, slachterijen, en (andere) milieubelastende activiteiten. Specifieke beoordelingsregels voor geur voor de milieubelastende activiteit staan in artikel 8.20 Bkl.

In het Omgevingsplan gemeente Utrecht zijn voor rioolwaterzuiveringsinstallaties (rwzi's), het houden van landbouwhuisdieren en andere agrarische activiteiten geurregels opgenomen. Ook heeft de gemeente beleidsregels voor het industrieterrein Lage Weide vastgesteld

Effecten

Aangezien voorgenomen ontwikkelingen niet nabij Lage Weide zijn gelegen, en ook niet in de directe nabijheid van een RWZI of andere geurrelevante (agrarische) activiteit, is het uitvoeren van een geuronderzoek niet noodzakelijk. Evenmin zullen de beoogde ontwikkelingen leiden tot significante toename voor geuroverlast op reeds aanwezig geurgevoelige objecten.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling leidt niet tot aanzienlijke milieueffecten voor wat betreft het thema geur.

3.11 Omgevingsveiligheid

Wettelijk kader en beleid

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

Effecten

In de omgeving van het plangebied bevinden zich geen risicobronnen met een aandachtsgebied tot over de locatie (bron: Atlas voor de Leefomgeving). Het thema omgevingsveiligheid (externe veiligheid) legt hiermee geen beperkingen op voor de beoogde ontwikkelingen en aanvullend onderzoek is niet nodig.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling leidt niet tot aanzienlijke milieueffecten voor het thema omgevingsveiligheid. Op basis van de inventarisatie van risicobronnen in de omgeving (via de Atlas Leefomgevingbevinden zich geen activiteiten (werken met, opslag of transport van gevaarlijke stoffen) waarvan het aandachtsgebied over het plangebied heen reikt. Aanvullend onderzoek is derhalve niet nodig en de ontwikkeling kan doorgaan conform de geldende wet- en regelgeving.

3.12 Trillingen

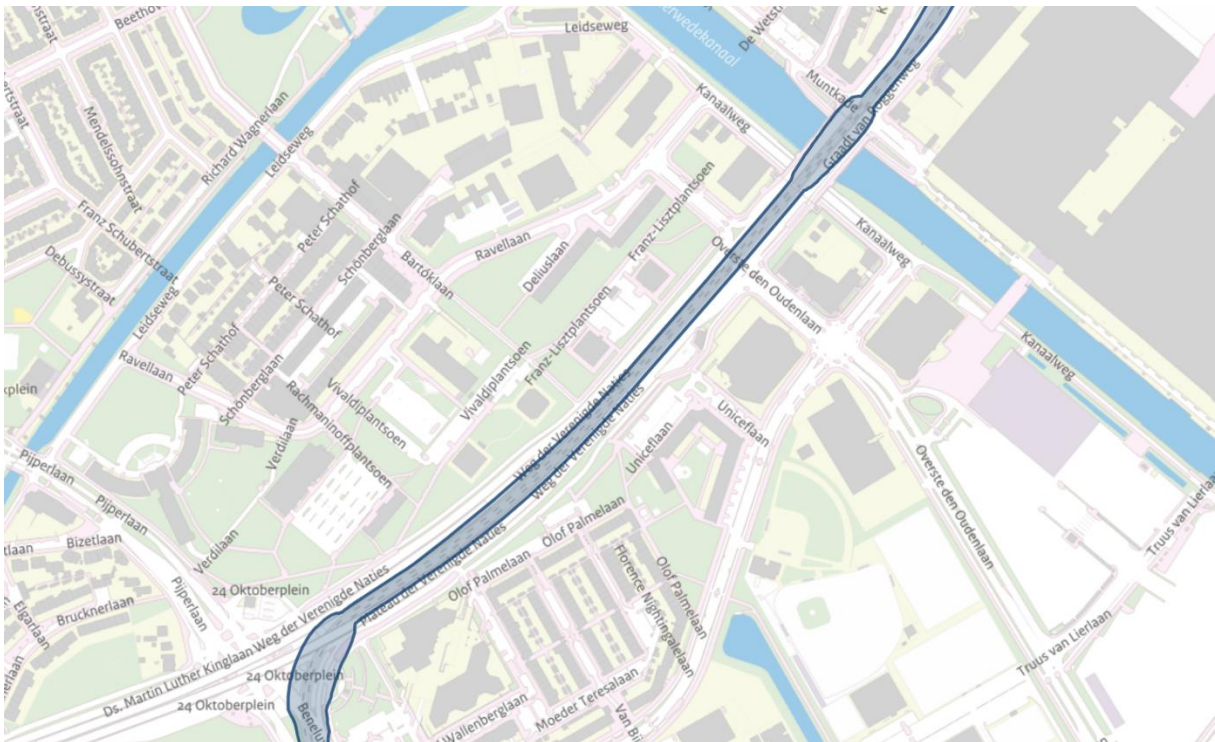
Wettelijk kader en beleid

Om trillingshinder voor nieuwe bewoners nabij spoor- en tramlijnen te voorkomen, zijn in de Beleidsnota Geluid en Trillingen grenswaarden voor trillingssterktes opgenomen. Deze zijn gebaseerd op de SBR-richtlijn B 'Hinder voor personen in gebouwen'. Bij het nieuwe ontwerp moet rekening worden gehouden met de ambitie van de gemeente om te voldoen aan de SBR-B grenswaarden die gelden voor 'nieuwe situaties' volgens de richtlijn en, indien dat niet haalbaar blijkt, met inzet van alle mogelijke maatregelen een zo laag mogelijke Vmax die echter niet hoger is dan de streefwaarde voor 'bestaande situaties'.

De regels zijn van toepassing voor bouwaanvragen binnen 100 meter naast hoofdspoorwegen. Voor aandachtszones van lokale spoorwegen (tram- en of metro) wordt uitgegaan van de Omgevingsverordening provincie Utrecht. In deze verordening wordt via artikel 4.47 een beperkingengebied aangeduid.

Effecten

De trambaan grenst aan het plangebied van Welgelegen. Het beperkingengebied is echter zeer beperkt en strekt zich niet uit tot woningbouwplannen, daarmee kan geconcludeerd worden dat mogelijke trillingshinder ten gevolge van lokale spoorwegen geen rol speelt in Welgelegen.



Figuur 12: Beperkingengebied lokale spoorweg

Tijdens de bouwperiode kan de ontwikkeling leiden tot trillingshinder, denk aan trillingen die veroorzaakt worden bij bijvoorbeeld heien. In de gebruikperiode zijn woningen doorgaans niet trillingsveroorzakend en is er dus ook geen trillingshinder door woningen.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling leidt niet tot aanzienlijke milieueffecten voor het aspect trillingen. Het beperkingengebied voor trillingen van lokale spoorwegen (tram/metro) reikt niet tot de geplande woningbouwlocaties. Er hoeft geen aanvullend onderzoek te worden uitgevoerd naar trillingen door het reguliere trein- of tramverkeer in de gebruiksfase van de nieuwe woningen.

3.13 Ruimtelijke kwaliteit

3.13.1 Bezonning

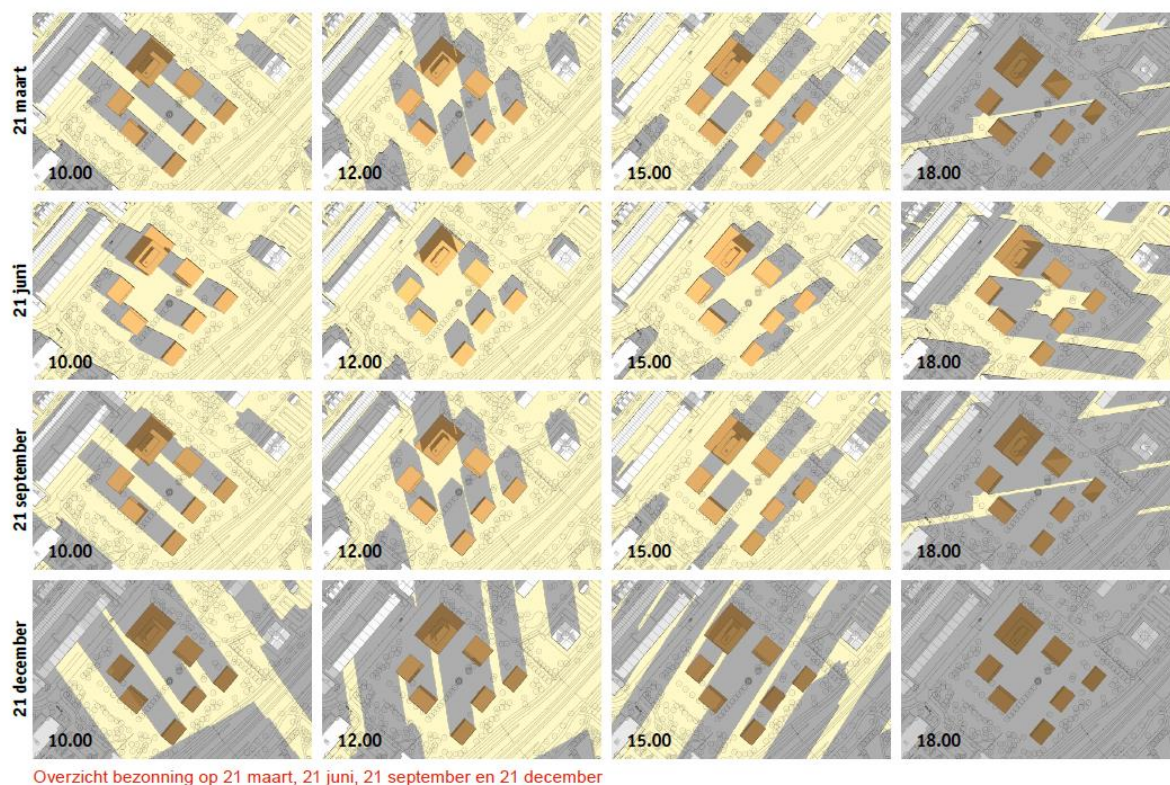
Effecten

De effecten op bezonning van de Ravellaan 96 zijn onderzocht door op 4 momenten in het jaar inzichtelijk te maken wat de effecten van de bebouwing op de zoninval is. De bezonning van de maximaal toegestane planologische situatie op omliggende bestaande woningen is getoetst op basis van minimaal twee bezonningsuren op 21 september. De bezonning van alle gevels met ramen (waarachter gewoond wordt) van een woning wordt opgeteld, met het midden van de buitengevel op 75 cm hoogte t.a.v. maaiveld als meetpunt. De kaders voor de bouwmassa in deze nota zijn afgestemd op deze bezonningsstudie, zie onderstaande figuur.

Uit de bezonningsstudie blijkt dat er wat betreft schaduwwerking geen negatieve impact is op de omliggende aanwezige bebouwing. Specifiek voor de bebouwing Ravellaan 96 wordt alleen de richtlijn niet gehaald om overal minimaal 2 uur zon te hebben.

In de volgende fase wordt aan de hand van het ontwerp (nogmaals) een bezonningsstudie uitgevoerd. Voor het overzicht is daarin ook de situatie in de winter (21 december en zomer (21 juni) in beeld gebracht op de tijdstippen 9.00 uur, 12.00 uur, 15.00 uur, 18.00 uur (behalve op 21 december) en 20.00 uur (alleen voor 21 juni).

Bij de nieuwe bebouwing is sprake van een gezond woon- en leefklimaat. Bezonning op de nieuwe woningen en bijbehorende (gezamenlijke) buitenruimte is vroegtijdig meegenomen in het ontwerp.



Figuur 13: Bezonningsstudie Ravellaan 96

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling leidt niet tot aanzienlijke milieueffecten.

3.13.2 Windhinder

Wettelijk kader en beleid

Voor het aspect Windhinder heeft de gemeente Utrecht in het document “Ruimtelijke kwaliteit in de tien-minutenstad” aangegeven dat bij hoogbouw of grotere gebiedsontwikkelingen, vanaf 500 woningen, een windklimaatonderzoek uitgevoerd moet worden volgens de NEN 8100. De NEN 8100 is een beslismodel om te bepalen of windhinder en/of windgevaar te verwachten is. Windgevaar is niet toegestaan op basis van het Utrechts beleid. Windhinder moet getoetst worden op basis van de verschillende activiteitenklassen doorlopen, slenteren en verblijven. Voor gebouwen van meer dan 30 meter hoog moet conform de NEN 8100 een windklimaatonderzoek worden uitgevoerd.

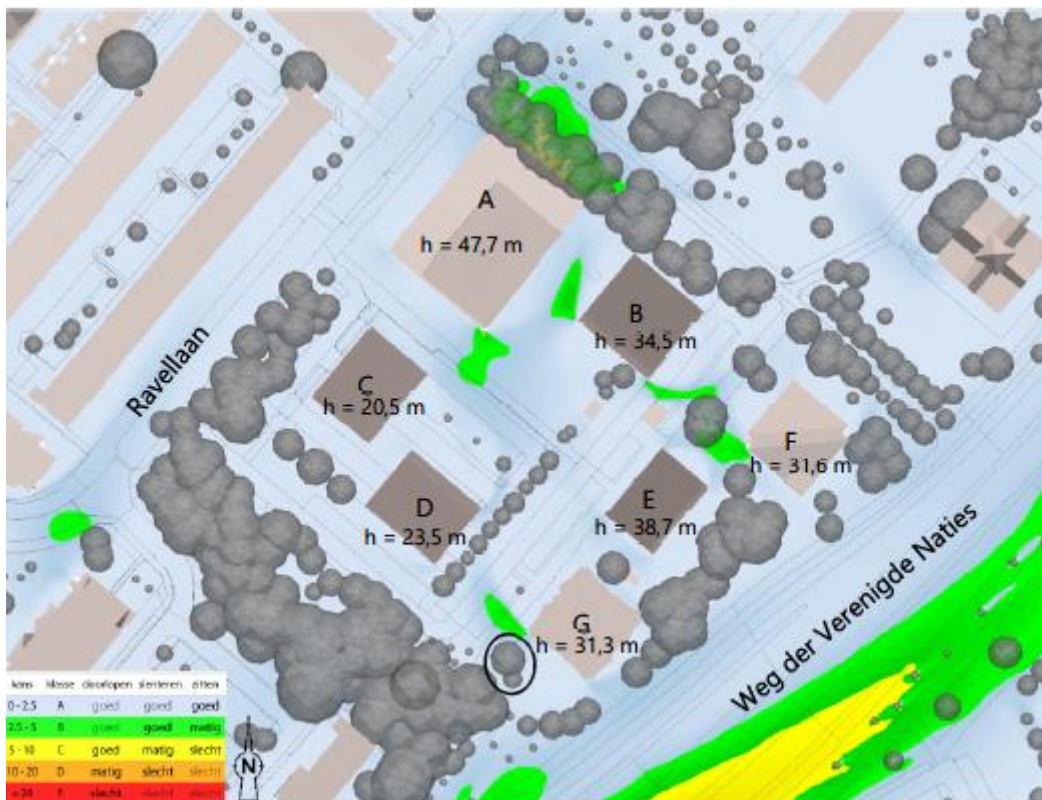
Effecten

In de Uitwerking Visie Welgelegen is aangegeven dat in de zuidzijde van het plangebied, aan de zijde van de Weg der Verenigde Naties hoogbouw van meer dan 13 lagen + een hoogteaccent gerealiseerd mag worden. Op deze locaties moet sowieso een windklimaatonderzoek uitgevoerd. Aan de zijde van de Ravellaan zijn maximaal 9 lagen toegestaan. Op deze locaties is het mogelijk ook noodzakelijk als de gebouwen hoger dan 30 meter zijn. Een windklimaatonderzoek kan worden uitgevoerd als de concrete opzet van de gebouwen bekend is. Om deze reden is nu alleen voor de Ravellaan 96 fase 1 een windklimaatonderzoek uitgevoerd⁵.

⁵ Peutz, Ravellaan 96 te Utrecht, fase 1, Windklimaatonderzoek, d.d. 3 december 2025.

Uit de resultaten van het onderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- In fase 1 is rond de planlocatie sprake van een goed windklimaat voor de activiteit doorlopen. Er zijn met name kwaliteitsklassen A en B vastgesteld. Lokaal is windklasse C vastgesteld.
- Rond het plan is sprake van een overwegend goed windklimaat voor de activiteit slenteren. Lokaal (op de hoek van gebouw A) is een matig windklimaat voor de activiteit slenteren. Er wordt daarom geadviseerd om windgevoelige functies (zoals gebouwentrees en verblijfsgebieden) zo veel mogelijk te positioneren in een gebied met een gunstig windklimaat.
- Er is geen windgevaar of beperkt risico op windgevaar vastgesteld rond het plan.
- Het goede windklimaat rond het plan is grotendeels te danken aan de grote hoeveelheid bestaande bomen rond de planlocatie. Kappen van bomen kan negatieve gevolgen hebben voor het windklimaat.
- Met de realisatie van de volgende fases kan het windklimaat rond de geplande bebouwing veranderen.



Figuur 14: Windhinder fase 1

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling heeft geen aanzienlijke milieueffecten voor wat betreft het thema windhinder. Belangrijk voor het windklimaat is dat de bomen in het gebied zoveel mogelijk behouden blijven.

4. Conclusie

De toetsing aan de selectiecriteria uit bijlage II van de SMB-richtlijn maakt duidelijk dat er geen sprake is van aanzienlijke milieueffecten die het opstellen van een MER noodzakelijk maken.

De maatregelen die nodig zijn om aanzienlijke milieueffecten uit te kunnen sluiten bedragen:

- De richtlijnen van het gemeentelijk geluidbeleid dienen te worden gevolgd. In de regels het omgevingsplan wordt dit te zijner tijd geborgd
- De geplande werkzaamheden raken diverse beschermde diersoorten. Om deze te ontzien, zetten we gerichte mitigerende maatregelen in, zoals het tijdig ongeschikt maken van verblijfplaatsen, een aangepaste werkfasering en slimme verlichtingsplannen. Waar nodig realiseren we direct alternatief leefgebied en nieuwe verblijfplaatsen om de lokale biodiversiteit te behouden. In de volgende fase werken we de exacte maatregelen per soort verder uit. De naleving en tijdige uitvoering hiervan wordt geborgd via de Omgevingswet
- Voor water en klimaatadaptatie moet voldoende waterberging worden gerealiseerd om wateroverlast te voorkomen.
- In het plangebied is deels een hoge archeologische (verwachtings-)waarde aanwezig. Er zal bij de planontwikkeling rekening moeten worden gehouden met de aanwezigheid van eventuele archeologische waarden en er zal onderzocht moeten worden of deze behouden kunnen blijven. Dit is reeds geborgd via de regels van het omgevingsplan.
- Om negatieve effecten ten aanzien van windhinder te voorkomen is het belangrijk dat de bomen in het gebied behouden blijven.
- Bij ontwikkelingen in het noordelijk deel van het gebied moet rekening gehouden worden met de cultuurhistorische waarden in het gebied.