TAM-omgevingsplan extra woningen in Cartesiusdriehoek, fase 2-6

Regels

Dit TAM-omgevingsplan is gericht op het verhogen van het maximaal aantal zelfstandige woningen in de artikelen 4.3.1, eerste lid, en 10.3.1, eerste lid, van het bestemmingsplan 'Cartesiusdriehoek, fase 2-6' (NL.IMRO.0344.BPCARTDRHFASE2EN6-VA01) dat onderdeel is van het tijdelijke deel van dit omgevingsplan als bedoeld in artikel 4.6 van de Invoeringswet Omgevingswet.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Werking van dit plan

1.1 Werkingsgebied

De regels in dit plan zijn van toepassing op de locaties, waarvoor de geometrisch bepaalde planobjecten zijn opgenomen in het GML-bestand met identificatienummer NL.IMRO.0344.BPTAMEXWONCARTFA26.VA01.

1.2 Afstemming met het omgevingsplan

Dit plan maakt deel uit van het omgevingsplan.

1.3 Afstemming met het tijdelijk deel van het omgevingsplan

De regels in dit plan gelden:

a. deels als aanvulling op de regels in het tijdelijke deel van het omgevingsplan die binnen het werkingsgebied van dit plan gelden en

b. deels in voorrang op de regels in het tijdelijke deel van het omgevingsplan die binnen het werkingsgebied van dit plan gelden.

Hoofdstuk 2 Functies

Artikel 2 Maximum aantal zelfstandige woningen

Het maximum aantal zelfstandige woningen bedraagt 3.280~~330~~, binnen de bestemmingen Gemengd-1 en Wonen samen.

Artikel 3 Niet-geluidgevoelige gevels met bouwkundige maatregelen

1. Een omgevingsvergunning voor het bouwen wordt alleen verleend als de gevels die zijn aangegeven met rode bolletjes in Bijlage 1 van de regels worden uitgevoerd als niet-geluidgevoelige gevel met bouwkundige maatregelen.

2. In afwijking van het bepaalde in het eerste lid wordt de omgevingsvergunning ook verleend als uit de berekening van de geluidbelasting blijkt dat ter plaatste van de gevels met rode bolletjes in figuur 1 en 2 van Bijlage 1 van de regels wordt voldaan aan de grenswaarde voor railverkeer van 65 dB Lden.

Artikel 4 Voorrangsbepaling

De regel in Artikel 2 gaat voor op artikel 4.3.1, eerste lid, en artikel 10.3.1, eerste lid, van het bestemmingsplan Cartesiusdriehoek, fase 2-6 (NL.IMRO.0344.BPCARTDRHFASE2EN6-VA01) dat onderdeel is van het tijdelijke deel van dit omgevingsplan als bedoeld in artikel 4.6 van de Invoeringswet Omgevingswet.

Artikel 5 Aanvullende bepaling

De regel in Artikel 3 geldt in aanvulling op artikel 18 van het bestemmingsplan Cartesiusdriehoek, fase 2-6 (NL.IMRO.0344.BPCARTDRHFASE2EN6-VA01) dat onderdeel is van het tijdelijke deel van dit omgevingsplan als bedoeld in artikel 4.6 van de Invoeringswet Omgevingswet.

Bijlagen regels

Bijlage 1 Niet-geluidgevoelige gevels met bouwkundige maatregelen

Motivering wijzigingsbesluit

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling

De Cartesiusdriehoek is een bedrijventerrein van ruim 15 hectare in Utrecht dat ingeklemd ligt tussen de Cartesiusweg en de sporen naar Amsterdam en Den Haag/Rotterdam. Het gebied is eigendom van NS Vastgoed.

De Cartesiusdriehoek wordt getransformeerd naar een gemengd stedelijk gebied. Utrecht is een gewilde stad en groeit snel. Veel vraag gaat uit naar binnenstedelijke locaties waar nieuwe ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. Als eigenaar van het gebied heeft NS Stations besloten om in samenwerking met de gemeente Utrecht het gebied te transformeren naar een stedelijk woonwerkgebied. Hiertoe heeft de gemeenteraad van Utrecht op 21 september 2017 het Koersdocument Cartesiusdriehoek vastgesteld.

De herontwikkeling van de Cartesiusdriehoek geschiedt in fasen. Voor de eerste fase is in oktober 2020 het bestemmingsplan 'Cartesiusdriehoek, fase 1' in werking getreden. Fase 1 voorziet in de herontwikkeling van het deelgebied zuidoostelijk grenzend aan het CAB-gebouw (eigendom Keystone). Het bestemmingsplan 'Cartesiusdriehoek, fase 2-6', in werking sinds november 2021, voorziet in de herontwikkeling van het overige deel van de Cartesiusdriehoek.

Met het bestemmingsplan 'Cartesiusdriehoek, fase 2-6' wordt voorzien in een woonprogramma van maximaal 2.530 woningen. De hoofddoelstelling van dit TAM-omgevingsplan is om dit woonprogramma met maximaal 750~~800~~ woningen uit te breiden en zo de Cartesiusdriehoek verder te verdichten. Om dit te bewerkstelligen is in dit TAM-omgevingsplan een voorrangsbepaling opgenomen. Het vervangend artikel in dit TAM-omgevingsplan wijzigt het woonprogramma naar een maximum van 3.280~~330~~ woningen.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

De Cartesiusdriehoek ligt in Utrecht en is begrensd door de Cartesiusweg en de sporen naar Amsterdam en Den Haag/Rotterdam (zie onderstaande afbeelding).



Afbeelding 1.1 Ligging plangebied

1.3 Geldende plannen

Dit plan vult voor de locatie van het werkingsgebied het volgende bestemmingsplan dat deel uitmaakt van het tijdelijke deel van omgevingsplan van de gemeente Utrecht aan of geeft aan op welke punten dit plan voorrang heeft op de regels uit het tijdelijk omgevingsplan.

Bestemmingsplan	**Vastgesteld door Raad**	**Onherroepelijk**
Cartesiusdriehoek, fase 2-6	23-12-2021	02-02-2022

1.4 Juridische aspecten

1.4.1 Het TAM-omgevingsplan is een wijziging van het omgevingsplan

Elke gemeente moet op grond van de Omgevingswet alle regels over de leefomgeving in het omgevingsplan van de gemeente opnemen. Op het moment dat dit plan is opgesteld, kent het publiceren van een wijziging omgevingsplan via de nieuwe technische standaard, STOP/TPOD, nog een aantal technische beperkingen. Daarom heeft het Rijk gezorgd voor een Tijdelijke Administratieve Maatregel (TAM), die de gemeente toestaat om het omgevingsplan te wijzigen met een “TAM-IMRO-omgevingsplan”. Dat is een plan in de vorm van een bestemmingsplan dat met de standaardcoderingen IMRO wordt opgesteld. Het TAM-omgevingsplan geldt juridisch als wijziging van het omgevingsplan van de gemeente. De gemeente moet te zijner tijd het TAM-omgevingsplan invoegen in het “echte” omgevingsplan.

1.4.2 Omgevingsvergunningen en het omgevingsplan

Op grond van artikel 5.1, eerste lid, onder a, van de Omgevingswet kunnen burgemeester en wethouders een omgevingsvergunning verlenen voor een activiteit als het omgevingsplan voor die activiteit een omgevingsvergunning verplicht stelt of als die activiteit in strijd is met de regels van het omgevingsplan.

In artikel 4.5 van het omgevingsplan staat bijvoorbeeld dat voor het bouwen een omgevingsvergunning vereist is. Een aanvraag van de omgevingsvergunning wordt getoetst aan de regels, beoordelingsregels genoemd, van het omgevingsplan. Voor het bouwen staan die beoordelingsregels in hoofdstuk 4 van het omgevingsplan. De beoordelingsregel in artikel 4.7 van het omgevingsplan komt erop neer dat het bouwen moet passen binnen het doel van de functie.

Burgemeester en wethouders verlenen de omgevingsvergunning als de aanvraag voldoet aan de beoordelingsregels van het omgevingsplan.

Als de aanvraag in strijd is met het omgevingsplan of op grond van de beoordelingsregels van het omgevingsplan moet worden afgewezen, kan de omgevingsvergunning misschien toch verleend worden op grond van de regels van het Rijk in het Besluit kwaliteit leefomgeving. Die omgevingsvergunning wordt in de wet 'omgevingsvergunning voor de buitenplanse omgevingsplanactiviteit', afgekort: bopa, genoemd. Om aan die regels te voldoen moet vaak uitgebreid onderzoek worden gedaan en moeten veel aspecten beoordeeld worden. De gemeente moet voor de toets van zo'n aanvraag dus regels van het Rijk en van de provincie toepassen en ook beoordelen of aanvraag past bij het gemeentelijke beleid.

Bij het opstellen van de regels en de aanwijzing van locaties en functies in dit plan is rekening gehouden met de beoordelingsregels in het omgevingsplan. De regels in dit plan vervangen via een

voorrangsbepaling enkele regels in het tijdelijke deel van het omgevingsplan en vullen de regels van het definitieve omgevingsplan aan.

1.5 Leeswijzer

De toelichting van dit TAM-omgevingsplan bestaat uit 7 hoofdstukken. 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 TAM-omgevingsplan. In hoofdstuk 7 komt de juridische toelichting op de planregels aan bod.

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Nationale Omgevingsvisie (2020)

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is in september 2020 vastgesteld onder de Wet ruimtelijke ordening als structuurvisie en geldt sinds de inwerkingtreding van de Omgevingswet als de Nationale Omgevingsvisie. De NOVI is de eerste integrale nationale beleidsvisie conform de Omgevingswet en is ontwikkeld in nauwe samenwerking met provincies, gemeenten, waterschappen, maatschappelijke instellingen en burgers. De NOVI bestaat uit een visie, toelichting en uitvoeringsagenda.

De Visie
De NOVI bevat de langetermijnvisie van het Rijk op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. Nederland staat voor een groot aantal opgaven, op het gebied van klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw. De NOVI biedt daarbij een perspectief om deze grote opgaven aan te pakken. Omgevingskwaliteit is daarbij het kernbegrip. De NOVI staat voor een nieuwe aanpak waarbij overheden en maatschappelijke organisaties met regie vanuit het Rijk integrale afwegingen maken.

Toelichting
In de toelichting worden 21 nationale belangen in de fysieke leefomgeving beschreven en de daarbij horende opgaven waarvoor het Rijk zich gesteld ziet. Steeds wordt per belang het huidige beleid gekoppeld en wordt de opgave gesteld die met het belang samenhangt.

Uitvoeringsagenda
In de uitvoeringsagenda staat aangegeven hoe het Rijk invulling geeft aan zijn rol bij de uitvoering van de NOVI. In de Uitvoeringsagenda is onder andere een overzicht van instrumenten en (gebiedsgerichte) programma's op de verschillende beleidsterreinen opgenomen. De Uitvoeringsagenda zal, indien nodig, jaarlijks worden geactualiseerd.

Het Rijksbeleid is vertaald in de Omgevingswet en in de vier Algemene Maatregelen van Bestuur: het Omgevingsbesluit (Ob), het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl), het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) en het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal). Het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat instructieregels voor het omgevingsplan. Daarnaast is regelgeving van het Rijk opgenomen in bruidsschatregels.

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

1. bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving;

2. realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit;

3. waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving;

4. zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften;

5. waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem;

6. waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving;

7. beperken van klimaatverandering;

8. realiseren van een toekomstbestendige, circulaire economie;

9. waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid (inclusief vitale infrastructuur voor water en mobiliteit);

10. waarborgen van een goede waterkwaliteit, duurzame drinkwatervoorziening en voldoende beschikbaarheid van zoetwater;

11. waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat;

12. behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter)nationaal belang;

13. verbeteren en beschermen van natuur en biodiversiteit.

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

1. ruimte maken voor klimaatadaptatie en energietransitie;

2. duurzaam economisch groeipotentieel bevorderen;

3. zorgen voor sterke en gezonde steden en regio's;

4. stimuleren van een toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

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

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

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

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies. Met de NOVI wordt gezocht naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van onze ruimte.

2. Kenmerken & identiteit van een gebied staan centraal. De optimale balans tussen bescherming en ontwikkeling, tussen concurrentiekracht en leefbaarheid, verschilt van gebied tot gebied. Sommige opgaven en belangen wegen in het ene gebied zwaarder dan in het andere.

3. Afwentelen wordt voorkomen. Het is van belang dat de leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie inwoners, zonder dat dit ten koste gaat van die van toekomstige generaties.

Plangebied
Dit TAM-omgevingsplan heeft betrekking op een reeds in gang gezette binnenstedelijke woningbouwontwikkeling. Het voegt maximaal 750~~800~~ woningen toe aan het woonprogramma van het bestemmingsplan 'Cartesiusdriehoek, fase 2-6' dat deel uitmaakt van het tijdelijk deel omgevingsplan. Uit paragraaf 2.1.3 volgt dat dit project voorziet in een behoefte. Verder volgt uit de motivering bij het bestemmingsplan 'Cartesiusdriehoek, fase 2-6' dat het project bijdraagt aan de ambities om een gezonde en duurzame leefomgeving te bevorderen.

2.1.2 Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl)

Met de inwerkintreding van de Omgevingswet per 1 januari 2024 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en de daarop gebaseerde Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) komen te vervallen. De regels van het Barro en het Rarro zijn vervangen door het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Het Barro/Rarro omvatte alle ruimtelijke Rijksbelangen uit eerder uitgebrachte planologische kernbeslissingen (PKB's) die juridisch moeten doorwerken tot in ruimtelijke besluiten van lagere overheden. Onderwerpen waarvoor het Rijk ruimte vraagt zijn de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Romeinse Limes, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken. Ook stonden in het Barro/Rarro de Rijksregels ten aanzien van het Natuurnetwerk Nederland/de Natura 2000-gebieden, de elektriciteitsvoorziening, de uitbreiding van het hoofd(spoor)wegennet, de veiligheid rond Rijksvaarwegen, de verstedelijking in het IJsselmeer en de bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament.

In het Bkl staan verder regels over omgevingswaarden, instructieregels, beoordelingsregels en regels voor monitoring. Daarmee zijn ook wetten en besluiten die betrekking hebben op omgevingsaspecten zoals geluid, externe veiligheid, behoefte enzovoorts geregeld. Het Bkl geldt voor het Rijk en alle decentrale overheden. De hoofdonderwerpen waarvoor het Bkl instructieregels bevat, zijn:

- waarborgen van veiligheid (paragraaf 5.1.2);
- beschermen van waterbelangen (paragraaf 5.1.3);
- beschermen van gezondheid en milieu (paragraaf 5.1.4), waaronder instructieregels voor de kwaliteit van de buitenlucht, trillingen, geluid en geur en bodemkwaliteit;
- beschermen van landschappelijke of stedenbouwkundige waarden en cultureel erfgoed (paragraaf 5.1.5), waaronder de ladder voor duurzame verstedelijking (artikel 5.129g Bkl);

- het behoud van ruimte voor toekomstige functies (paragraaf 5.1.6) voor autowegen, buisleidingen, natuur- en recreatiegebieden;

- het behoeden van de staat en werking van infrastructuur of voorzieningen voor nadelige gevolgen van activiteiten (paragraaf 5.1.7), waaronder landsverdediging en nationale veiligheid, elektriciteitsvoorziening, rijksvaarwegen en luchtvaart, fiets- en wandelroutes, aanwijzing van woningbouwcategorieën;

- het bevorderen van de toegankelijkheid van de openbare buitenruimte voor personen (paragraaf 5.1.8).

Artikel 5.129g van het Besluit kwaliteit leefomgeving stelt via de Ladder voor duurzame verstedelijking (Ladder) regels over het aantonen nut en noodzaak en het onderzoeken van binnenstedelijke mogelijkheden bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Zie hiervoor de uitwerking onder paragraaf 2.1.3.

Daarnaast bevat afdeling 5.2 van het Bkl instructieregels voor de uitoefening van taken voor de fysieke leefomgeving. Daarbij gaat het onder meer om het voorkomen van belemmeringen van gebruik en beheer van spoorwegen en Rijkswegen. In hele bijzondere gevallen kunnen burgemeester en wethouders de minister vragen om een ontheffing van bepaalde instructieregels te verlenen. Dit volgt uit afdeling 5.3 van het Bkl.

Plangebied
Dit TAM-omgevingsplan voegt ~~800~~ maximaal 750 woningen toe aan het huidige woonprogramma. De bouwmassa verandert niet. Het plangebied voldoet aan de verschillende instructieregels met betrekking tot de diverse omgevingsaspecten die behandeld worden in Hoofdstuk 5. In paragraaf 2.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking wordt ingedaan op de Ladder. De regels in afdeling 5.3 van het Besluit kwaliteit leefomgeving zijn niet van toepassing op dit plan.

2.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Op grond van artikel 5.129g van het Besluit kwaliteit leefomgeving moet bij een nieuwe stedelijke ontwikkeling de zogenaamde 'Ladder voor duurzame verstedelijking' worden toegepast.

Stedelijke ontwikkeling
Een stedelijke ontwikkeling is de ontwikkeling of uitbreiding van een bedrijventerrein, een zeehaventerrein, een woningbouwlocatie, kantoren, een detailhandelsvoorziening of een andere stedelijke voorziening die voldoende substantieel is. Daarbij geldt voor woningbouwprojecten dat er vanaf 12 woningen sprake is van een stedelijke ontwikkeling. Bij andere stedelijke functies in de vorm van een terrein is de ondergrens 'in beginsel' 500 m^2. Dus met een ruimtebeslag van minder dan 500 m^2 is er 'in beginsel' geen sprake van een stedelijke ontwikkeling.

De Laddertoets geldt alleen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Daarvoor moet worden beoordeeld of het plan een nieuw of groter beslag op de ruimte toelaat. Of, als er alleen een wijziging van de gebruiksfunctie is, het plan op een andere manier wezenlijke ruimtelijke effecten heeft.

Om te kunnen beoordelen of daadwerkelijk sprake is van een groter beslag op de ruimte moet niet gekeken worden naar wat er daadwerkelijk gebouwd is, maar naar wat het omgevingsplan planologisch toestaat aan bebouwing. Ook verleende omgevingsvergunningen voor een omgevingsplanactiviteit waarbij is afgeweken van het omgevingsplan, moeten daarin meegenomen worden.

Van belang is dus in hoeverre het plan in vergelijking met de vorige regeling:

- functies wijzigt;

- een groter beslag op de ruimte mogelijk maakt, of;

- een combinatie van een ontwikkeling met een nieuw of groter planologisch ruimtebeslag en een functiewijziging is natuurlijk ook mogelijk. Er moet worden bekeken of het hele plan een stedelijke ontwikkeling is, als bedoeld in artikel 5.129g Bkl.

Motivering evenwichtige toedeling van functies:

De behoefte aan de stedelijke ontwikkeling en regionale afstemming

Als een omgevingsplan een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, wordt rekening gehouden met de behoefte aan die stedelijke ontwikkeling. Dit met het oog op het belang van zorgvuldig ruimtegebruik en het tegengaan van overprogrammering en leegstand. Hiervoor is niet relevant of het plangebied binnen of buiten het stedelijk gebied ligt. In beide gevallen moet rekening worden gehouden met de behoefte aan die stedelijke ontwikkeling.

De behoefte wordt beoordeeld op het niveau van het verzorgingsgebied van de ontwikkeling. Dit gebied hangt af van de aard en de omvang van de stedelijke ontwikkeling. Om de behoefte te bepalen kan het bestaande aanbod van de functie die je wil ontwikkelen (bijvoorbeeld een bepaald soort woningen) worden afgetrokken van de vraag naar deze functie. Het aanbod dat feitelijk nog niet is gerealiseerd, maar wel in een omgevingsplan of omgevingsvergunning is vastgelegd, wordt meegerekend als bestaand aanbod. Het gaat om de kwantitatieve en de kwalitatieve behoefte. De kwalitatieve behoefte is de behoefte aan het specifieke karakter van de stedelijke ontwikkeling. Provinciale of regionale visies en afspraken kunnen de basis zijn voor de onderbouwing. Deze documenten moeten dan voldoende concreet en onderbouwd zijn.

Definitie stedelijk gebied

De Ladder is beleidsneutraal vanuit het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) omgezet naar de Omgevingswet. De extra Ladderafweging moet volgens artikel 5.129g Bkl plaatsvinden buiten het stedelijk gebied en stedelijk groen aan de rand van de bebouwing van het stedelijk gebied. Dit stedelijk groen aan de rand van de bebouwing van het stedelijk gebied is toegevoegd aan deze bepaling omdat dit ook onderdeel was van de definitie van het bestaande stedelijk gebied uit het Bro.

Grens stedelijk gebied

De grens van het stedelijk gebied wordt bepaald door de omstandigheden van het geval, de specifieke ligging, de feitelijke situatie, het omgevingsplan en de aard van de omgeving.

In de jurisprudentie zijn lijnen uitgezet voor het begrip stedelijk gebied onder het Bro. Zo vormen gronden waarop een agrarische functie rust, en die overeenkomstig die functie worden gebruikt, geen onderdeel van stedelijk gebied. Onbebouwde grond met een niet-agrarische functie kan deel uitmaken van het stedelijk gebied, ook al is de locatie nog onbebouwd, mits de locatie onderdeel is van het stedelijk samenstel van bebouwing.

Stedelijk gebied en doorschuiven Laddertoets

De gemeenteraad kan een Laddertoets voor een omgevingsplanwijziging uitstellen tot het moment van realisering van de ontwikkeling. Voor een stedelijke ontwikkeling buiten stedelijk gebied heeft dit gevolgen voor de grens van het stedelijk gebied.

Een ontwikkeling buiten het stedelijk gebied wordt niet tot het stedelijk gebied gerekend als:

- bij de ontwikkeling geen rekening is gehouden met de mogelijkheden om binnen het stedelijk gebied in de behoefte te voorzien;

- en op grond van het omgevingsplan een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit is vereist. Dit regelt artikel 5.129g lid 3 Besluit kwaliteit leefomgeving.

Deze regeling voorkomt dat een ruimtelijke ontwikkeling buiten het stedelijk gebied waarvoor nog geen Laddertoets is uitgevoerd onderdeel wordt van het stedelijk gebied.

Onderzoek mogelijkheden om binnen stedelijk gebied in behoefte te voorzien
Als de stedelijke ontwikkeling buiten stedelijk gebied en stedelijk groen aan de rand van de bebouwing gepland is moet rekening worden gehouden met de mogelijkheden om binnen dit gebied in de behoefte te voorzien. Daarbij spelen de beschikbaarheid en geschiktheid van locaties binnen dit gebied een rol. Argumenten dat binnen dit gebied geen mogelijkheden zijn voor de nieuwe stedelijke ontwikkeling, gaan bijvoorbeeld over kwalitatieve aspecten van de behoefte. Hierbij kan gedacht worden aan bedrijven die vanuit milieuoverwegingen niet binnen het stedelijk gebied passen.

De locatie kan mogelijk ook volgens de omgevingsvisie voor een andere functie zijn beoogd. Bijvoorbeeld een maatschappelijke functie, een park of andere woonplannen die later zijn gepland. Ook kunnen bijvoorbeeld aanzienlijke investeringen voor een inbreiding een rol spelen.

Plangebied
Met dit TAM-omgevingsplan worden ~~800~~ maximaal 750 woningen toegevoegd aan het bestaand woonprogramma van het bestemmingsplan 'Cartesiusdriehoek, fase 2-6' en is zodoende aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

Het Rijk, de provincie Utrecht en 16 gemeenten hebben in de Woondeal Regio Utrecht vastgelegd samen te werken om de woningbouwproductie te versnellen, de betaalbaarheid te vergroten en excessen aan te pakken. Er ligt een grote opgave voor extra woningen tot 2030; die opgave wil de regio Utrecht bereiken met de Woondeal Utrecht.

Die opgave blijkt ook uit de Woonvisie Utrecht Beter in Balans (2019). Op 1 januari 2023 telde de gemeente Utrecht bijna 368.000 inwoners. Utrecht verwacht dat het inwonersaantal in de periode tot 2040 zal groeien naar 472.767. Utrecht wil de groei faciliteren door het leidend principe van gezonde verstedelijking. Betaalbaar wonen voor een diversiteit aan huishoudens is daarbij één van de aandachtspunten. Ook het nieuwe coalitieakkoord 'Investeren in Utrecht' sluit hierbij aan:

"Wij vinden het belangrijk dat Utrecht een leefbare, betaalbare, duurzame en gezonde stad is en blijft met oog voor de bestaande inwoners en een verwelkomende houding richting nieuwe Utrechters. Het houdt in dat woningen duurzaam, betaalbaar en van goede kwaliteit zijn. Ook hier hebben we extra aandacht voor groepen die niet automatisch de ruimte krijgen zoals mensen met lage inkomens, studenten, daklozen, starters en ouderen".

In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 staat dat Utrecht zich ontwikkelt door binnenstedelijk te verdichten. De ruimte in de stad wordt optimaal benut voor deze groei en Utrecht kiest voor inbreiding. Daarmee worden de waardevolle landschappen rondom de stad gespaard. De amovering van de bestaande, verouderde bebouwing en de hiervoor in de plaats komende nieuwbouw leidt tot een optimale benutting van de ruimte in bestaand stedelijk gebied. Het toevoegen van woningen in de Cartesiusdriehoek draagt bij aan de binnenstedelijke groeiopgave in Utrecht.

Om het verwachte aantal inwoners in Utrecht in 2040 een thuis te kunnen bieden zijn er 60.000 nieuwe woningen nodig. Om iedereen die in Utrecht wil wonen een eerlijke kans te geven, is het van belang de komende jaren zowel sociale- en middenhuurwoningen als betaalbare koopwoningen toe te voegen zodat de doorstroming kan verbeteren.

Met dit plan worden op de locatie maximaal 750~~800~~ extra woningen mogelijk gemaakt. De verdeling van wooncategorieën is als volgt:

- 50% ~~(400 woningen)~~ volgens ~~het coalitieakkoord (~~de verdeling 40% socia~~a~~le huurwoningen, 35% middensegment (koop- of huurwoningen)~~huur~~ en 25% vrije sector (koop- of huurwoningen~~)~~;

- 50% ~~(400 woningen)~~ volgens de eerder gemaakte afspraken voor de Cartesiusdriehoek (minimaal 25% sociaale huurwoningen en maximaal 75% vrije sector (koop- of huurwoningen)).

Er is veel vraag naar sociale huurwoningen: de wachttijd voor een sociale huurwoning in Utrecht is in 2023 meer dan 10 jaar. Daarnaast streven we er naar om in 2040 een woningvoorraad te hebben die voor 35% bestaat uit sociale huurwoningen (Woonvisie 2019, Utrecht beter in balans).

Behoefte aan woningen
De provincie Utrecht geeft met de monitor Wonen inzicht in de woningbouwbehoefte, de daarmee samenhangende woningbouwopgave en de woningbouwplannen. De woningbouwbehoefte en -opgave is gebaseerd op het Kader voor regionale programmering Wonen en Werken. Dat kader is gemaakt op basis van de Primos huishoudensprognose 2020.

Voor de periode 2020-2040 wordt voor de regio U16 (16 gemeenten, inclusief gemeente Utrecht) een woningbehoefte verwacht van 133.200 woningen. Dat aantal is nodig om het bestaande tekort aan woningen niet verder op te laten lopen. Voor de stad Utrecht gaat het dan om circa 60.000 woningen.

Geen onaanvaardbare effecten
Het is niet de verwachting dat als gevolg van het realiseren van woningen in de gemeente Utrecht onaanvaardbare effecten zullen optreden. De woningbehoefte is immers dusdanig groot dat ook na het realiseren van het planinitiatief behoefte blijft bestaan voor het realiseren van nieuwe woningen. Bovendien wordt een product ontwikkeld waar de komende jaren behoefte aan is. Daarnaast draagt het realiseren van woningen bij aan het creëren van een levendig woon- en leefklimaat in de gemeente Utrecht.

Geconcludeerd wordt dat het plan voldoet aan de Ladder voor duurzame verstedelijking. Er is een behoefte aan de beoogde ontwikkeling en de behoefte wordt opgevangen binnen bestaand stedelijk gebied. Er is dan ook sprake van een duurzame stedelijke ontwikkeling.

2.2 Provinciaal en regionaal beleid

2.2.1 Omgevingsvisie provincie Utrecht en Omgevingsverordening provincie Utrecht

Op 1 april 2021 is de Omgevingsvisie provincie Utrecht in werking getreden. In de Omgevingsvisie staat hoe de provincie er in 2050 uitziet. De Omgevingsvisie geeft richting aan de toekomstige en fysieke leefomgeving. Dit is alles op, boven en onder de grond en inclusief de sociale aspecten zoals toegankelijkheid en inclusiviteit. In de omgevingsverordening staan de regels en instructieregels die daarvoor nodig zijn. De provincie Utrecht geeft bij de onderstaande 7 thema's de provinciale belangen aan die verplichtingen met zich meebrengen. Dat geeft al een doorkijk naar deze instructieregels.

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

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

- versterking van natuur en recreatief groen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Op 1 januari 2024 is de omgevingsverordening van de provincie Utrecht in werking getreden. De omgevingsverordening bevat onder andere instructieregels over taken en bevoegdheden van gemeenten en waterschappen. Op 1 maart is de eerste wijziging van deze omgevingsverordening vastgesteld. De laatste versie is gewijzigd op 1 september 2024.

De opbouw van de Omgevingsverordening ziet er als volgt uit:

- er staan instructieregels over ontwikkelingen die met water te maken hebben in;
- instructieregels die zien op grondwaterbeheer;
- instructieregels ten aanzien van bereikbaarheid;
- instructieregels die zien op windenergie, zonne-energie en biomassa;
- instructieregels ten aanzien van Natuurnetwerk Nederland (NNN), Groene contour en Weidevogelkerngebieden;
- instructieregels over werelderfgoed en kwaliteit van landschappen;
- instructieregels over agrarische bedrijven;
- en instructieregels over stedelijke functies in stedelijk of landelijk gebied, recreatie en stiltegebieden.

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

Plangebied
De toevoeging van maximaal ~~800~~ 750 woningen aan het bestaande woonprogramma in de Cartesiusdriehoek voorziet in een binnenstedelijk project en levert een bijdrage aan de woningbouwopgave. Het plan is in overeenstemming met de provinciale omgevingsvisie en omgevingsverordening.

2.2.2 Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030 (Eindbalans)

De essentie van de Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030 is verdichting en kwaliteitsverbetering. Dit houdt in het vinden van een oplossing voor de spanning tussen de behoefte aan ruimte om te wonen en te werken voor het groeiend aantal huishoudens en de behoefte aan bescherming van natuur en landschap en de duurzaamheid in de ruimtelijke- en economische ontwikkeling.

Woningbouw
Het woningbouwprogramma voor de periode 2015-2030 bedraagt in totaal 68.700 woningen, waarvan

15.000 in Almere zijn gepland. De Ontwikkelingsvisie concentreert de nieuwe woningbouw sterk in bestaand bebouwd gebied: 35.800 woningen zal in bebouwd gebied worden gerealiseerd en 32.900 woningen buiten bebouwd gebied. Nieuwbouw in bestaand gebied is mogelijk door verdichting in stadsdelen en herstructurering van verouderde locaties. De A12-zone en stationsgebied Amersfoort zijn projecten waar in de periode 2015-2030 door transformatie kan worden bijgedragen aan verdichting en kwaliteitsverbetering. De Noordvleugel Utrecht ziet goede mogelijkheden om de complexe binnenstedelijke opgave, waaronder de A12-zone en het stationsgebied van Amersfoort, als nieuw sleutelproject te definiëren.

Werklocaties
Voor bedrijventerreinen heeft de Noordvleugel Utrecht de uitbreidingsbehoefte voor de periode 2015-2030 berekend op 410 ha bruto. De regio heeft, in overleg met het Rijk, zich de ambitie gesteld om bestaande en nieuwe bedrijventerreinen tien procent intensiever te gebruiken dan nu het geval is. De intensivering zal vorm krijgen door toepassing van de SER-ladder. Daardoor is de planningsopgave tien procent lager: 410 in plaats van 455 ha. De realisatiemogelijkheden zijn echter beperkt: slechts voor 179 ha kan op eigen grondgebied worden ingevuld. Op korte termijn wordt bekeken hoe de vraagzijde zich ontwikkelt en welke mogelijkheden aan de aanbodzijde kunnen worden gevonden voor het ruimtetekort. Het beleid van de regionale overheden om de ontwikkeling van kantoren te concentreren op toplocaties die goed bereikbaar zijn, zal in hoofdlijnen worden voortgezet.

Voorwaarden
De woningbouw en de ontwikkeling van werklocaties moeten voldoen aan de volgende randvoorwaarden voor het behoud van de kwaliteit van het gebied en voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling als geheel:

- als het mogelijk is om de grote binnenstedelijke opgave in de regio Utrecht tot stand te brengen, worden daarmee kosten van nieuwe weginfrastructuur beperkt;

- de groeiende binnenstedelijke bevolking is tegelijk een randvoorwaarde om het hoogwaardig openbaar vervoer rendabel te maken;

- het buitengebied dient voldoende groene en watergebonden recreatiemogelijkheden te bieden;

- het grootste deel van de nieuwe recreatiemogelijkheden zal dicht rond de steden moeten worden aangelegd;

- daarnaast is er een sterke focus op de aanleg van stad-landverbindingen;

- het Rijk hanteert voor nieuwbouwlocaties het richtgetal van 75 m^2 recreatief groen per woning. Bij een opgave van 65.500 woningen dient ongeveer 500 ha aan recreatief groen te worden gerealiseerd;

- enkele gebieden komen niet of in beperkte mate voor uitleg in aanmerking. Met name aan de westflank van de Noordvleugel Utrecht, in de veenweidegebieden, is de problematiek rondom water én bodemdaling complex;

- in de diepe droogmakerijen in of aan de westflank van de Noordvleugel Utrecht liggen urgente wateropgaven. Hier wordt gestreefd naar vernatting al dan niet in combinatie met functieverandering.

Plangebied
De ontwikkeling vindt plaats in bestaand stedelijk gebied en is daarmee passend binnen de Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht.

2.2.3 Waterbeheerprogramma 2022-2027: Stroomopwaarts, klimaatbestendig en duurzaam

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

Het waterschap heeft haar ambities en visies over schoon en gezond water, duurzaamheid en een waterveilig en klimaatbestendig gebied vastgelegd in het Waterbeheerprogramma 2022-2027: Stroomopwaarts, klimaatbestendig en duurzaam. Elk zes jaar wordt dit document herzien. De vorige versie betrof de Waterkoers: 2016-2021.

Het waterschap wil transparant, doelmatig en effectief bijdragen aan gezond leven in een toekomstbestendig gebied. Klimaatadaptatie, de energietransitie, circulariteit, bodemdaling, droogte en biodiversiteit hebben allemaal een watercomponent. In de koers wordt gekozen om extra in te spannen om water een sturende rol te laten hebben in de ruimtelijke inrichting. Het waterschap wil die sturende rol invullen door aan te sluiten bij gebiedsallianties en andere regionale samenwerkingen waar ruimtelijke opgaven samenkomen en er gebiedsgerichte ontwikkeling plaatsvindt. Daarnaast wordt gericht op het zuiver en duurzaam voor de toekomst werken door onder andere extra inspanning te leveren op zuiveringen voor gezond oppervlaktewater en het sluiten van regionale water- en grondstofkringlopen.

Plangebied
Het TAM-omgevingsplan voegt maximaal 750~~800~~ woningen toe aan het bestaand woonprogramma. Deze woningen worden gerealiseerd binnen de bestaande bebouwing. Het verhard oppervlak neemt niet toe en er wordt niet gebouwd in de buurt van water. De woningbouwontwikkeling heeft dan ook geen gevolgen voor het watersysteem of het beheer daarvan.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Coalitieakkoord 'Investeren in Utrecht: kiezen voor gelijke kansen, betaalbaar wonen en klimaat'

Op 1 juni 2022 is het coalitieakkoord gepresenteerd. In het coalitieakkoord staat aan welke onderwerpen de coalitiepartijen GroenLinks, D66, PvdA, Student & Starter en ChristenUnie de komende jaren in Utrecht willen werken. In Utrecht wordt gebouwd, gewerkt en geleefd. Het gaat goed met veel inwoners. Maar er zijn ook Utrechters die moeite hebben mee te komen in de maatschappij. De coalitiepartijen willen werken aan gelijke kansen, betaalbare woningen en het klimaat:

De groeiende ongelijkheid in de stad
De coalitiepartijen zetten een stap extra voor Utrechters die steun in de rug nodig hebben. De aandacht gaat vooral uit naar Utrechters bij wie het niet vanzelf goed gaat. Voor de doelen en maatregelen in het coalitieakkoord geldt het principe 'ongelijk investeren voor gelijke kansen'. Sociale en ruimtelijke vraagstukken gaan hier hand in hand: een prettige en veilige leefomgeving met voldoende voorzieningen, goed onderwijs, een stage of baan en (mentale) gezondheid zijn hierbij allemaal belangrijk.

De grote woningnood
Met een sociaal volkshuisvestingsbeleid willen de coalitiepartijen ervoor zorgen dat mensen in onze stad kunnen blijven wonen of kunnen komen wonen. De coalitiepartijen vinden het belangrijk dat Utrecht een leefbare, betaalbare, duurzame en gezonde stad is en blijft. Groei is geen doel op zich, het moet duurzaam in balans zijn. Dat betekent dat er ruimte moet zijn voor zowel rust als reuring. Het houdt ook in dat woningen duurzaam, betaalbaar en van goede kwaliteit zijn. En het betekent ook dat er genoeg voorzieningen in de wijken zijn. Het grote tekort aan betaalbare woningen vergroot de ongelijkheid tussen mensen. Daarom grijpen de coalitiepartijen in bij grote ongelijkheid op de woningmarkt. Ook hier is extra aandacht voor groepen die niet automatisch de ruimte krijgen, zoals mensen met lage inkomens, studenten, daklozen, starters en ouderen.

De klimaatcrisis
De coalitiepartijen kiezen voor stevige maatregelen om een bijdrage te leveren aan het aanpakken van de klimaatcrisis. De coalitiepartijen benutten alle mogelijkheden voor duurzame energieproductie binnen de Utrechtse gemeentegrenzen en gaan met bewoners en ondernemers ambitieus aan de slag met energiebesparing. Nieuwbouw is energiezuinig en klimaatadaptief en de coalitiepartijen gaan actief aan de slag met geothermie en aquathermie. De coalitiepartijen blijven investeren in lopen, fietsen, openbaar vervoer en elektrisch rijden om de brandstofmotor uit de stad te laten verdwijnen en om een bijdrage te leveren aan de wereldwijde klimaataanpak. De coalitiepartijen geven groen in de stad een flinke impuls en maken de openbare ruimte zoveel mogelijk publiek toegankelijk. Rond de stad creëren de coalitiepartijen natuur en landschap van groter formaat met een combinatie van natuur, recreatie en energieproductie.

Naast deze 3 grote opdrachten zien de coalitiepartijen ook veel kansen voor Utrecht. Utrecht is een (veer)krachtige stad. Kennisinstituten, bedrijven en maatschappelijke organisaties die zich bezighouden met gezondheid voegen zich samen in onze stad en regio. Dit past heel goed bij het doel dat de gemeente Utrecht al jaren heeft: gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk maken. Samenwerking met (maatschappelijke) partners op het thema gezondheid is één van de manieren om de grote uitdagingen van onze tijd aan te pakken.

Plangebied
Deze omgevingsplanwijziging levert een bijdrage aan een toename van de sociale woningvoorraad. Door het toevoegen van een groot aantal betaalbare woningen aan de voorraad sluit het plan goed aan op de opgave van de woningnood. Er zullen maximaal 750~~800~~ woningen worden toegevoegd, waarvan 50% ~~(400 woningen)~~ worden verdeeld volgens de eerder gemaakte afspraken voor de Cartesiusdriehoek (minimaal 25% sociaal~~a~~e huurwoningen en maximaal 75% vrije sector (koop- of huurwoningen)) en 50% ~~(400 woningen)~~ volgens ~~het coalitieakkoord~~ (de verdeling 40% sociaal~~a~~e huurwoningen, 35% middensegment (koop- of huurwoningen)~~huur~~ en 25% vrije sector (koop- of huurwoningen)).
De ambitie van deze wijziging van het omgevingsplan sluit dan ook grotendeels aan bij het coalitieakkoord.

2.3.2 Omgevingsvisie Utrecht

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

- 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 455.000 inwoners in 2040. Daarom bouwen we de komende jaren duizenden woningen. Bij het bouwen van nieuwe woningen staan gezondheid, leefbaarheid en duurzaamheid voorop. De gemeente wil de woningen binnen het stedelijk gebied bouwen en daarbij flink investeren in de openbare ruimte en voorzieningen.

- 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.

- 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: https://omgevingsvisie.utrecht.nl/

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

2.3.2.1 De koers

Het ruimtelijke beleid voor de langere termijn is vastgesteld in de Ruimtelijke Strategie 2040 'Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad' (hierna: RSU 2040). De RSU 2040 is één van de koersdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht. Daarmee maakt de RSU 2040 deel uit van één van de instrumenten van de Omgevingswet. Dat betekent dat de ambities uit de RSU 2040 doorwerken in de regels die vanaf 1 januari 2024 in het omgevingsplan worden vastgelegd. De RSU 2040 is op 15 juli 2021 vastgesteld en bevat uitgangspunten voor een gezonde groei en ontwikkeling van de stad tot 2040. In de strategie verbinden we belangrijke thema's met elkaar, zoals mobiliteit, economie, voorzieningen, wonen, energie, groen, sport en ontspanning en werk. Ook is beschreven hoe Utrecht zich kan ontwikkelen tot tien-minutenstad. Daarmee zorgt de gemeente ervoor dat de groei van het aantal inwoners en woningen in balans blijft met een toename van groen in de stad, met een groei van banen en voorzieningen, met een passende infrastructuur voor verkeer en vervoer en met de ambities op basis van de energietransitie.

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

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

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

Omdat er met de met de ambities van de RSU 2040 veel geld gemoeid gaat, is in de RSU 2040 ook een investeringsstrategie opgenomen. Daarnaast is een uitvoeringsstrategie opgesteld, waarin staat welke ontwikkelingen als eerste plaatsvinden en in welke tijdsvolgorde de stad zich tot 2040 ontwikkelt. Ook heeft de gemeenteraad op 12 maart 2020 het koersdocument Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen vastgesteld. Hierin staan de ontwikkelopgaven voor scholen, sportplekken en andere maatschappelijke voorzieningen.

Plangebied
Het plan voorziet in het toevoegen van woningen binnen de bestaande bouwmogelijkheden van het bestemmingsplan 'Cartesiusdriehoek, fase 2-6'. Het plan levert een bijdrage aan de RSU doordat sprake is van inbreiding en intensief ruimtegebruik, opgaven op het gebied van duurzaamheid en gezondheid worden ingepast en de ruimtelijke kwaliteit van het gebied wordt versterkt.

2.3.2.2 Thematisch beleid

2.3.2.2.1 Wonen

Beleidsnota wonen: Van woningmarkt naar volkshuisvesting 2025-2030 (juni 2025)
Voor de te realiseren woningen zijn in principe de voorwaarden zoals opgenomen in de Beleidsnota Wonen in Utrecht 'Van woningmarkt naar volkshuisvesting 2025-2030 van toepassing. De beleidsnota heeft 4 doelstellingen:

1. In 2030 maken meer mensen kans op het vinden van betaalbare woonruimte in Utrecht.
Dat doen we door elk jaar ons best te doen voor het bouwen van 3.000 nieuwe woningen. Van die nieuwe woningen willen we dat 75% betaalbaar is. Onder betaalbaar valt sociale huur, middenhuur (huurprijs tussen € 900,07 en € 1.184,83 per maand in 2025) en betaalbare koop (betaalbaarheidsgrenzen volgens het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening. Per 2025 is dat een WOZ-waarde tot € 405.000. We willen meer middenhuur dan betaalbare koop, omdat dit betekent dat woningen voor langere tijd betaalbaar blijven. Bij een koopwoning stijgt namelijk de prijs bij de tweede koper. We blijven de bestaande woningen in de stad zo goed mogelijk gebruiken.

2. In 2030 wonen meer Utrechters passend.

Door het woningtekort kunnen veel Utrechters niet doorstromen als hun woning niet langer past bij hun financiële situatie, levensfase, gezinsgrootte en/of zorgbehoefte. En komen er dus ook te weinig woningen vrij die anderen weer kunnen huren of kopen. Er zijn de komende jaren meer woningen nodig die passen bij de behoefte van woningzoekenden. Denk aan geschikte woningen voor ouderen, jongeren en studenten. De woningen die er zijn, verdelen we zo goed mogelijk. We hebben daarbij extra aandacht voor mensen in een kwetsbare positie, zoals mensen met een zorgvraag en statushouders. Dat doen we omdat het níet hebben van woonruimte voor hen het meest ingrijpend is. Zij hebben een passend thuis nodig om te kunnen werken aan herstel. En andersom leidt wachten op een woning vaak tot extra zorg-, opvang-, jeugdhulp- en begeleidingskosten, die we als samenleving moeten opbrengen.

3. In 2030 wonen meer Utrechters prettig in hun huis en buurt.
Dat doen we door te zorgen voor een betere positie voor huurders en woningzoekenden. Woningen moeten een goede kwaliteit hebben. Ook werken we aan gemengde wijken. Dat betekent dat in elke wijk verschillende soorten woningen staan. En dus verschillende soorten mensen wonen. We willen dat mensen prettig wonen in hun huis en buurt, doordat zij met elkaar delen en naar elkaar omkijken.

4. In 2030 zijn er minder dakloze mensen in Utrecht.
Vanuit ons standpunt ‘ongelijk investeren voor gelijke kansen’ geven we voorrang aan mensen voor wie de gevolgen van het tekort aan woningen het grootst zijn. Dit zijn onder andere mensen die dakloos zijn of dit dreigen te worden. Dakloos zijn of worden komt vaak door een woonprobleem. De oplossing hiervan ligt dan ook bij het voorkomen en bij zekerheid in bestaan en wonen.

<u>Uitgangspunten voor nieuwbouw</u>
Uitgangspunt is een stadsbreed bouwprogramma dat bestaat uit 75% betaalbare woningen (40% sociale huur + 35% middensegment). Binnen de 35% middensegment streven we naar minimaal 25% middenhuur en maximaal 10% betaalbare koop.

Sociale huur

1. Bij voorkeur wordt sociale huur eigendom van een woningcorporatie. Wij willen dat in 2040 35% van de woningvoorraad uit sociale huur bestaat, waarvan minstens 70% van de nieuwbouw tot de kernvoorraad behoort.

2. Minimum oppervlak:

    a. Onder aftoppingsgrenzen: geen minimumeis van de oppervlakte, we bekijken per project wat er vanuit de doelgroep passend is.

    b. Boven de aftoppingsgrenzen: minimaal 50 m² GBO, in bestaand hoogstedelijk gebied minimaal 40 m² gbo (voor gebiedsgrenzen zie middenhuur).

    c. Instandhoudingstermijn minimaal 25 jaar.

Middenhuur

1. Kale huurprijs ten hoogste € 1184,82 (prijspeil 2025 conform landelijke huurprijsgrens).

2. Minimum oppervlak:

    a. Zone A: Bestaand hoogstedelijk, minimaal 40 m^2 GBO;

    b. Zone B: Nieuw hoogstedelijk: minimaal 40 m² GBO en gemiddeld minimaal 50 m² GBO; en minimaal 20% middenhuurwoningen groter dan 65 m² GBO en minimaal drie kamers; en maximaal 20% van programma < 45 m² GBO;

    c. Zone C: Stedelijk: minimaal 45 m² GBO; en gemiddeld minimaal 60 m² GBO; en minimaal 30% middenhuurwoningen groter dan 65 m² GBO en minimaal drie kamers.

3. Instandhoudingstermijn minimaal 20 jaar. Voor ontwikkelingen op gemeentelijke grondlocaties geldt minimaal 25 jaar.

Betaalbare koop

1. Maximale koopprijs conform betaalbaarheidsgrens van het Rijk (405.000 vrij op naam; prijspeil 2025).

2. Minimum oppervlak:

    a. Zone A minimaal 40 m^2 GBO;

    b. Zone B minimaal 40 m^2 GBO;

    c. Zone C minimaal 45 m^2 GBO.

Plangebied
De ontwikkeling voorziet in een gemengd woningbouwprogramma met onder andere een groot aandeel sociale huurwoningen. De gemeente Utrecht streeft naar een woningvoorraad die in 2040 voor 35% bestaat uit sociale huurwoningen (inclusief zelfstandige studentenhuisvesting en waarvan minstens 70 procent behoort tot de kernvoorraad) en voor 25% uit woningen uit de middencategorie (middenhuur en goedkope en betaalbare koop). 50% van de maximaal 750~~800~~ extra woningen die met dit TAM-omgevingsplan worden mogelijk gemaakt, worden gerealiseerd volgens de afspraken die

zijn gemaakt voor de Cartesiusdriehoek (minimaal 25% sociaale huurwoningen, 75% vrije sector (koop- of huurwoningen)) en 50% (400 woningen) volgens het coalitieakkoordde verdeling (40% sociaale huurwoningen, 35% middensegment (koop- of huurwoningen)huur en 25% vrije sector (koop- of huurwoningen). Deze verdeling draagt bij aan de ambitie uit de Beleidsnota wonen. De instandhoudingstermijn voor de sociale huurwoningen bedraagt 20 jaar, omdat hierover al afspraken zijn gemaakt in lijn met het hiervoor geldende beleid.

Daarnaast wordt een duurzame woningvoorraad met energiezuinige en kwalitatief goede woningen gerealiseerd.

Hiermee passen de ontwikkelingen binnen de kaders van de Beleidsnota wonen.

Huisvestingsbeleid, woningvorming en omzetting
Het beleid voor het omzetten, onttrekken, samenvoegen, woningvormen en kadastraal splitsen van woningen is per 1 juli 2023 gewijzigd met de inwerkingtreding van de 'Huisvestingsverordening gemeente Utrecht' en de uitwerking hiervan in de 'Beleidsregel Huisvestingsverordening gemeente Utrecht' en de 'Nadere regel Huisvestingsverordening'. Omdat er in Utrecht schaarste is in alle segmenten van de woningvoorraad en daarnaast de leefbaarheid in alle wijken onder druk staat, is in de 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, is in het omgevingsplan een regeling opgenomen voor omzetting (kamerverhuur) 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 Besluit bouwwerken leefomgeving, waarin veiligheid en gezondheid geregeld zijn en op de regels in hoofdstuk 3 van de Huisvestingsverordening gemeente Utrecht die gaan over het beheer van een goede samenstelling van de woningvoorraad.

De 'Nadere regel Huisvestingsverordening gemeente Utrecht' ziet onder meer op het beoordelen van de gevolgen voor het woon- en leefklimaat. Hierin zijn onder andere eisen opgenomen over de minimale omvang van woningen en is de verplichting opgenomen om de gevolgen van extra woningen of bewoners voor de bestaande situatie in beeld te brengen. De toedeling van functies aan locaties op grond van het omgevingsplan kan daarom nauw aansluiten bij de wijze waarop het beleid over omzetting en woningvorming is neergelegd in deze nadere regel.

Plangebied
Het huisvestingsbeleid is vervat in de regels van het Omgevingsplan gemeente Utrecht, waar dit TAM-omgevingsplan deel van uitmaakt. In het Omgevingsplan gemeente Utrecht zijn regels opgenomen voor woningvorming, -splitsing en -omzetting. Deze zijn opgenomen in hoofdstuk 6 van de regels van het Omgevingsplan gemeente Utrecht. Voor het splitsen van een woning is een vergunning nodig, zodat getoetst kan worden of de leefbaarheid gewaarborgd blijft. Het huisvestingsbeleid vormt dan ook geen belemmering voor deze omgevingsplanwijziging.

Toeristische verhuur en bed-and-breakfast
Toeristische verhuur
Op 8 maart 2018 heeft de gemeenteraad voor het tijdelijk verhuren van een woning aan toeristen het beleidskader Particuliere Vakantieverhuur vastgesteld, dat onderdeel uitmaakt van de omgevingsvisie. Het faciliteren van de groeiende behoefte aan tijdelijk verblijf van toeristen en andere doelgroepen in Utrecht is goed voor de Utrechtse economie en werkgelegenheid en past binnen de visie die we in de Ruimtelijke Strategie Utrecht hebben vastgelegd. Wel is het belangrijk dat hier grenzen aan worden gesteld om te voorkomen dat door de toename van de vraag naar en het aanbod van tijdelijk verblijf in Utrecht andere belangen onder druk komen te staan. Ten behoeve van de kleinschaligheid, veiligheid, gelijk speelveld en het voorkomen van klachten wordt de verhuur van een woning aan toeristen alleen onder voorwaarden toegestaan.

Sinds 1 januari 2021 zijn particuliere vakantieverhuur en bed-and-breakfast wettelijk als vorm van toeristische verhuur geregeld in de Huisvestingswet 2014. Toeristische verhuur is in de Huisvestingswet 2014 gedefinieerd als 'het in een woonruimte tegen betaling bieden van verblijf aan personen die niet als ingezetene zijn ingeschreven met een adres in de gemeente in de basisregistratie personen'.

Het aanbieden van logies in de woning heeft effect op de woningvoorraad en op de leefomgeving. Het eerste aspect, het beheren van de woningvoorraad, valt onder de Huisvestingswet 2014 en is uitgewerkt in de gemeentelijke huisvestingsverordening en nadere regels. Het tweede aspect valt onder de Omgevingswet en daarom worden bed-and-breakfast en particuliere vakantieverhuur op dit punt ook geregeld in het omgevingsplan. Andere vormen van logies, zoals tijdelijk verblijf (short stay), zijn in de woning niet toegestaan. Dergelijke vormen van logies mogen alleen op een locatie die een logiesfunctie heeft of als de eigenaar een omgevingsvergunning voor logies heeft.

In de Huisvestingsverordening gemeente Utrecht is voor zowel particuliere vakantieverhuur als voor bed-and-breakfast een registratieplicht opgenomen. Daarnaast geldt voor particuliere vakantieverhuur ook een meldplicht per verhuring.

In het omgevingsplan zijn die regels opgenomen, die gaan over aspecten die invloed hebben op de leefomgeving, zoals het maximaal aantal nachten dat de woning verhuurd mag worden en het aantal personen per verhuring. Particuliere vakantieverhuur, bijvoorbeeld via Airbnb, is toegestaan zolang de woonfunctie in hoofdzaak behouden blijft.

Bed-and-breakfast
De regeling voor bed-and-breakfast die in Utrecht wordt gehanteerd, staat een bed-and-breakfast toe in woningen als deze wordt gedreven door de hoofdbewoner of een volwassene uit het huishouden van de hoofdbewoner, de woning voor minimaal 50% in gebruik blijft als woning en de hoofdbewoner of een volwassen bewoner die hoort tot het huishouden van de hoofdbewoner in de woning aanwezig is als er gasten zijn. Die laatste regel benadrukt het karakter van een bed-and-breakfast. Anders dan bijvoorbeeld bij particuliere vakantieverhuur is er in een bed-and-breakfast altijd een gastheer of -vrouw aanwezig.

Plangebied
In het Omgevingsplan Utrecht, waar dit TAM-omgevingsplan deel van uitmaakt, zijn regels opgenomen voor toeristische verhuur en bed-and-breakfast. Deze zijn opgenomen in hoofdstuk 6 van de regels van het Omgevingsplan gemeente Utrecht.

2.3.2.2.2 Verkeer en mobiliteit

Parkeervisie Fiets- en autoparkeren in een groeiend Utrecht (2021)
De gemeenteraad heeft op 25 november 2021 de Parkeervisie Fiets- en autoparkeren in een groeiend Utrecht vastgesteld. Met de beleidsregels parkeernormen fiets en parkeernormen auto, die 1 februari 2022 in werking zijn getreden, bepaalt de gemeente de benodigde capaciteit van het (fiets)parkeren.

In de parkeervisie wordt een viertal doelen gesteld, ten behoeve van een gezonde, leefbare en bereikbare stad, die daarnaast ook verkeersveilig is en waar een goede luchtkwaliteit is.

Deze doelen zijn:

1. bereikbaarheid van en binnen de stad;

2. kwaliteitsslag openbare ruimte;

3. stimuleren duurzame(re) vormen van mobiliteit;

4. rechtvaardige verdeling van schaarse parkeerruimte.

De gemeente zet in op groei binnen de bestaande stad. Daardoor groeit ook de mobiliteit in de stad. Om leefbaarheid en bereikbaarheid te waarborgen, wil de gemeente het fietsgebruik stimuleren en het autogebruik niet verder laten toenemen. Om dit te kunnen bereiken is een gebiedsoverstijgende aanpak en een stadsbrede sturing nodig en moet gekeken worden naar een (her)verdeling en verspreiding van de bestaande parkeercapaciteit over de gehele stad. Dit is nieuw in de gemeentelijke aanpak, omdat tot nu toe met name buurtgericht, wijkgericht of ontwikkelingsgericht werd gekeken.

De nieuwe parkeervisie gaat in op de maatregelen die nodig zijn in de verschillende buurten in Utrecht en geeft aan wat nodig is om de stad bereikbaar te houden, fietsen te stimuleren en het autoverkeer, ondanks de groei van de stad, niet verder te laten toenemen. In het beleid wordt gestuurd op het aanwenden van andere mobiliteit (anders dan de auto), onder andere door het beperken van de mogelijkheid tot aanleg van reguliere particuliere parkeerplaatsen in betaald parkeergebied.

In zes modules, de modules: 'Parkeernormen', 'Aanpak betaald parkeren', 'Parkeerhubs', 'Fietsparkeren', 'Aanpak parkeren openbare ruimte' en 'Parkeren en toegankelijkheid' behorende bij de parkeervisie, heeft de gemeente de uitvoering van de parkeervisie verder uitgewerkt. De beleidsregel parkeernormen fiets en beleidsregel parkeernormen auto zijn een uitwerking van de module 'Parkeernormen'.

Utrecht wordt in de parkeervisie opgedeeld in verschillende parkeerzones. De parkeerzones verschillen van elkaar in bijvoorbeeld de hoogte van parkeernormen voor fiets en auto, de gehanteerde tarieven bij betaald parkeren of voorwaarden voor de uitgifte van parkeervergunningen. De gebiedsindeling wordt per zone (A, B of C) met de daarbij behorende normen op een kaart aangegeven.

In de module 'parkeernormen' wordt aangegeven hoe omgegaan moet worden met fiets- en autoparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen. Hierbij wordt ingegaan op:

- de aantallen parkeervoorzieningen die nodig zijn bij ontwikkelingen;
- de eisen voor de plek en kwaliteit;
- de mogelijke alternatieven voor parkeren bij ontwikkelingen en
- het meebetalen aan alternatieve vervoersmiddelen via een nieuw bereikbaarheidsfonds.

Daarnaast wordt aangegeven hoe ervoor gezorgd wordt dat de parkeervoorzieningen worden gebruikt zoals ze zijn bedoeld.

Plangebied
De Cartesiusdriehoek ligt momenteel in zone A (centrumgebied). Zone A heeft een hoge stedelijke dichtheid, veel verschillende functies op loop- of fietsafstand, en goede OV-voorzieningen. In de openbare ruimte geldt betaald parkeren. In deze zone is de openbare ruimte bovendien schaars. De focus ligt daarom op lopen en fietsen, en de mogelijkheden voor autoparkeren zijn beperkt. Door hoge fietsparkeernormen, lage autoparkeernormen en betaald parkeren voor auto's wordt het fietsgebruik gestimuleerd en het autogebruik juist beperkt.

In het bestemmingsplan 'Cartesiusdriehoek, fase 2-6' is reeds een regeling opgenomen over parkeren. Aangetoond moet worden dat het plan voorziet in voldoende parkeerplaatsen. In paragraaf 4.2 Verkeer en openbare ruimte is dit nader uitgewerkt. Hieruit blijkt dat er ook met ~~800~~ 750 extra woningen voldaan kan worden aan de parkeereis.

Mobiliteitsplan 2040 (2021)
Het Mobiliteitsplan Utrecht 2040 (vastgesteld op 15 juli 2021) vervangt het mobiliteitsplan Slimme

Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (uit 2016). Met het mobiliteitsplan blijven we prioriteit geven aan duurzame vormen van vervoer: lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit om de groei van het verkeer in de stad te voorkomen, en met als belangrijkste uitgangspunten:

- Slim bestemmen: door de uitwerking van de verstedelijkingsopgave en de mobiliteitsopgave nauw met elkaar te verbinden, zorgen we onder andere voor meer nabijheid, minder reisbewegingen, minder verkeershinder en minder vertraging;

- Anders reizen: door het stimuleren van thuiswerken en het reizen buiten de spits en het gebruik van deelmobiliteit verminderen we de drukte op het wegennet, op Utrecht Centraal en in het openbaar vervoer of spreiden we deze beter over de dag;

- Netwerken op orde (voetganger): door bij de (her)inrichting van gebieden en de (re)constructie van infrastructuur prioriteit te geven aan de voetganger in de A-zone, rondom knopen en de belangrijke bestemmingen, zorgen we ervoor dat lopen aantrekkelijk wordt en verblijven aangenaam;

- Netwerken op orde (fiets): met het Fietsnetwerk bieden we fietsers de keuze om hun bestemming via verschillende routes te bereiken. Zo zorgen we ervoor dat we de groei van het aantal fietsers faciliteren en de drukte spreiden en dat het voor iedereen aantrekkelijk is om te (blijven) fietsen;

- Netwerken op orde (OV): met het concept 'Wiel met Spaken' als ruggengraat van het OV-netwerk, met allereerst een tramverbinding op de Waterlinielijn, de Merwedelijn en richting Papendorp, zorgen we ervoor dat de OV-bereikbaarheid van stad en regio verbetert en Utrecht CS en de routes naar dit station worden ontlast;

- Netwerken op orde (auto): met enkele aanpassingen in het Autonetwerk voor 2040 zorgen we ervoor dat noodzakelijk autoverkeer overal kan komen, maar dat de auto voor zo min mogelijk overlast in de wijken zorgt. We hanteren als principe: alle wegen 30 km/uur tenzij; voor verbindingswegen geldt een maximumsnelheid van 50 km/u;

- Netwerken op orde (multimodale reis): door een reeks P+R-locaties in de regio aan te bieden, zorgen we ervoor dat je gemakkelijk kunt overstappen op andere vormen van vervoer en de multimodale reis een onderdeel van het mobiliteitssysteem wordt;

- Slim parkeren: door bij ontwikkelingen beperkt parkeercapaciteit toe te voegen zorgen we ervoor dat de openbare ruimte minder gedomineerd wordt door geparkeerde auto's en dat minder rijdende auto's het stedelijk wegennet belasten;

- Slim sturen: door het toepassen van de prioritering bij de inrichting van kruisingen en de afstelling van verkeerslichten, het verkeersmanagement en waar nodig het weren van één of meerdere vervoerwijzen op een kruising, zorgen we voor een aantrekkelijke openbare ruimte en maken we groei van schone vervoermiddelen mogelijk die zo min mogelijk ruimte innemen;

- Slim sturen: door het weren van doorgaand autoverkeer met maatregelen ter plekke van de Catharijnesingel, het Ledig erf en het Utrecht Science Park bieden we meer ruimte voor langzaam verkeer en verbeteren we de kwaliteit om te verblijven. Daarnaast verleiden we automobilisten om zo lang mogelijk over de Ring te rijden in plaats van binnendoor.

Plangebied
Er is een parkeerbalans opgesteld voor het beoogde plan en daaruit volgt dat er in het plangebied ruim voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. De fietsparkeerbehoefte is berekend en daarin wordt voorzien. Naast fietsen en lopen is openbaar vervoer ook een belangrijke pijler in het mobiliteitsbeleid. De ontwikkeling is goed te bereiken met het openbaar vervoer. In paragraaf 4.2

Verkeer en openbare ruimte wordt nader toegelicht op welke wijze de beoogde ontwikkeling voorziet in de parkeerbehoefte en de ontsluiting is georganiseerd.

2.3.2.2.3 Gezond stedelijk leven

Samen gezondheidsverschillen verkleinen – nota gezondheidsbeleid Utrecht 2024-2027
De ambitie van de nota is dat in 2040 de gezondheidsverschillen in Utrecht tussen de laagste en hoogste sociaaleconomische groepen met 30% zijn afgenomen. Dit doen we door onder andere op gezonde leefomgeving een gezonde basis te bieden, in te grijpen waar de ongelijkheid groeit en maatwerk te bieden waar dat nodig en passend is. 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.

Utrechters zijn beschermd tegen negatieve milieufactoren
Inwoners ademen schonere lucht in en ondervinden minimale geluidshinder. We streven naar het zo snel mogelijk behalen van de WHO-advieswaarden 2021. De lokale ambitiewaarden voor geluid is 63 dB voor nieuwe situaties langs wegen en spoorwegen. Ook worden stille plekken beschermd. We passen de ambitiewaardes, grenswaardes en regels uit de beleidsnota Geluid en trillingen toe om de effecten van geluid op de gezondheid te beperken.

Groepen die gevoelig zijn voor luchtverontreiniging of groepen met (een risico op) gezondheidsachterstanden beschermen we extra: bij de bouw van basis- en middelbare scholen, kinderopvanglocaties, verpleeg- en verzorgingstehuizen, en andere plekken waar groepen met (risico) op gezondheidsachterstanden langdurig verblijven, zorgen we voor voldoende afstand tot drukke wegen. We handhaven de norm van tenminste 300 meter tot snelwegen en 50 meter tot drukke binnenstedelijke wegen (meer dan 10.000 voertuigen per etmaal). Voor woningen is de ambitie om binnen 100 meter van een snelweg geen nieuwe woningen te bouwen. Dit geldt met name voor sociale huurwoningen. We gebruiken hiervoor de uitgangspunten 'bouwen binnen 100 meter van een snelweg', zoals beschreven in de nota. Het gaat om nieuwe projecten, dit zijn projecten waarvoor geen intentiedocument, omgevingsvisie of grondexploitatie is vastgesteld op het moment van vaststellen van deze nota. Ook is de ambitie dat de verschillende typen woningen binnen een bouwplan dezelfde lucht- en geluidskwaliteit hebben.

We voorkomen zoveel mogelijk gezondheidsschade als gevolg van hittestress en zon. We maken belangrijke loop- en fietsroutes groener en schaduwrijker en zorgen binnen 200 meter van iedere woning voor een koele en groene verblijfsplek in de buitenruimte van minimaal 200 m^2. Waar mogelijk geven we voorrang aan groenarme wijken en wijken met veel inwoners met (een risico op) gezondheidsachterstanden.

Meer sociale huurwoningen, scholen en kinderopvanglocaties hebben een gezond binnenmilieu. Bij nieuwe scholen handhaven we klasse B van het Programma van Eisen Frisse Scholen (2021). Daarnaast investeren we in de verbetering van het binnenklimaat van bestaande schoolgebouwen. Voor het verbeteren van het binnenmilieu starten we met sociale huurwoningen. Dit doen we met de woningbouwcorporaties.

De fysieke leefomgeving ondersteunt gezonde leefgewoonten
Utrechters komen in de openbare en publiek toegankelijke ruimten minder in aanraking met ongezonde verleidingen door het weren van het aanbod van en reclame voor ongezonde verleidingen. We focussen op plekken waar kinderen komen of mensen met (een risico op) gezondheidsachterstanden.

We zorgen voor meer (passende) mogelijkheden voor sport, spelen en bewegen in de openbare ruimte door samen met de verenigingen in de stad te werken aan een vitale sportomgeving. Tegelijk zetten we ons in voor voldoende inclusieve en kwalitatief hoogwaardige speelvoorzieningen. We focussen op plekken waar de sport- en bewegingsdeelname laag is, er weinig (privé-)ruimte is om te

sporten en spelen, en in buurten waar veel mensen wonen met (een risico op) gezondheidsachterstanden.

We werken ook aan een openbare ruimte die actief en zelfstandig vervoer stimuleert en toegankelijk en inclusief is. Daarmee wordt de openbare ruimte dus ook geschikter voor ouderen en mindervaliden. We starten bij herinrichtingsprojecten. We versterken de positie van de voetganger.

Een hogere gebruikswaarde van groen bereiken we door met de inwoners te werken aan groene ruimten die uitnodigen tot ontmoeting, rust, ontspannen en bewegen. Daarnaast stimuleren we initiatieven zoals buurttuinen en geveltuintjes.

De fysieke leefomgeving versterkt sociale kracht
Samen met bewoners, organisaties en onze partners in de stad verbeteren we de sociale veiligheid. Op zogenaamde hotspots werken we met gerichte integrale veiligheidsaanpakken. In buurten en wijken met verschillende sociale-, leefbaarheid- én veiligheidsproblemen, werken we met een buurtagenda of wijkaanpak.

We werken aan meer en betere plekken voor ontmoeting en voldoende hoogwaardige maatschappelijke voorzieningen op het gebied van zorg, welzijn, cultuur, sport en onderwijs.

Daar waar veel nieuwe woningen komen, zorgen we voor voorzieningen die meegroeien, betaalbaar blijven en bijdragen aan sterkere buurten. Ook in bestaande wijken zijn goed bereikbare voorzieningen zoals gezondheidscentra belangrijk. Hierbij faciliteren we zo nodig als gemeente. We verkennen of er buurten zijn met onvoldoende ontmoetingsplekken en werken samen met bijvoorbeeld corporaties, zorginstellingen en burgerinitiatieven aan oplossingen. Bij (her)inrichting van straten, groenstroken en parken verbeteren we de verblijfskwaliteit en maken we ruimte voor ontmoeting. We beheren deze plekken zodat mensen de ruimte goed kunnen gebruiken.

Plangebied
Uit de motivering van het bestemmingsplan 'Cartesiusdriehoek, fase 2-6' volgt dat in het project verschillende gezondheidsmaatregelen worden genomen: fysieke gezondheidsbevorderende maatregelen (bijvoorbeeld veel groene buitenruimten, veel ontmoetingsruimte, veel fietsvoorzieningen, snelle fietsverbindingen, speelplekken), mentale gezondheidsbevorderende maatregelen (de groene en rustige binnengebied, de sociale interactie) en gezondheidsbeschermende maatregelen (zoals bescherming geluidsoverlast vanaf het spoor, drastische beperking van het autoverkeer, gevoelige bestemmingen op afstand van de weg, de groene lus waardoor het autoverkeer buiten het plangebied omgaat).

Dit TAM-omgevingsplan voegt alleen extra woningen toe. Het effect hiervan op de gezondheid wordt verder beschreven in paragraaf 5.8. In paragraaf 5.3 gaan we in op de geluidssituatie en in paragraaf 5.6 gaan we in op de luchtkwaliteit in het plangebied.

Beleidsnota Geluid en Trillingen (2024)
Gezond stedelijk leven betekent dat onze inwoners recht hebben op een fijne en gezonde woonomgeving. Onze kinderen moeten kunnen opgroeien in een leefbare stad, levendig maar zonder té veel lawaai of trillingen. Mensen en dieren kunnen last hebben van geluid of trillingen en te veel geluid is slecht voor de gezondheid. Bij (gebieds)ontwikkelingen moet rekening gehouden worden met een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Onder het stelsel van de Omgevingswet gelden regels voor geluid en trillingen. Er is ook vrijheid voor een eigen, lokale invulling. In het coalitieakkoord 2022-2026 Investeren in Utrecht staat dat we in Utrecht bij nieuwe ontwikkelingen strengere geluidsnormen gebruiken dan de landelijke wettelijke waarden.

In de Beleidsnota Geluid en Trillingen staat hoe we om willen gaan met geluid en trillingen. Zowel voor de bestaande stad als bij de nieuwe ontwikkelingen én hoe we invulling geven aan strenger dan de wet. De nota is onderdeel van de omgevingsvisie Utrecht. De nota passen we toe bij het toestaan van bijvoorbeeld nieuwe woningen en de aanleg of wijziging van wegen. Ook kijken we naar de

(ontwikkeling van) de bestaande stad en de invloed van geluid en trillingen op de kwaliteit van leven. Waar nodig eisen we bij ruimtelijke ontwikkelingen daarom extra maatregelen.

Geluid
Verkeer is een belangrijke veroorzaker van geluidshinder. Daarom nemen we in Utrecht maatregelen om de hinder van verkeer te verminderen. We verlagen de snelheid waar mogelijk of leggen stiller asfalt aan. Op plekken waar al veel geluid is en we toch nieuwe woningen willen bouwen, stellen we extra voorwaarden aan het ontwerp van de gebouwen. Het is bijvoorbeeld verplicht een geluidluwe gevel en een rustige buitenruimte te hebben. Een goede indeling van de woning zorgt ervoor dat er binnenshuis altijd een rustige plek is. Deze voorwaarden staan niet alleen in de beleidsnota maar ook in de regels van het omgevingsplan.

In Utrecht moeten bedrijven in stillere gebieden aan 5 dB lagere geluidnormen voldoen dan in drukkere gebieden. Enkele keren per jaar mag door bedrijven of sportclubs meer geluid worden gemaakt. Bijvoorbeeld als er een festiviteit is.

Voor stemgeluid bestaan geen wettelijke normen. Op het moment dat we ergens een terras, schoolplein of sportveld willen toestaan, controleren we eenmalig dat dit niet tot te veel overlast leidt. Voor onversterkte muziek, zoals van carillons, stellen we geen eisen. Godsdienstvrijheid is een reden om bepaalde geluiden, zoals klokgelui, uit te zonderen.

We koesteren plekken waar het stil of rustig is. Utrecht heeft veel locaties in de stad die veel stiller zijn dan langs de drukke wegen. We proberen bestaande rustige gebieden te behouden, uit te breiden en nieuwe rustige gebieden te creëren. We streven ernaar dat iedereen binnen 10 minuten loopafstand van huis een stil gebied zoals een park of hofje kan vinden. Zo zorgen we er ook voor dat er voor dieren (rustige) schuil- en rustplaatsen zijn.

Trillingen
Voor trillingen van bedrijven of bij bouw en sloop controleert Utrecht op de wettelijke normen. Bij bouwen in de avond en nacht heeft Utrecht eigen strengere grenzen. Rijdende treinen en trams kunnen trillingen veroorzaken. Hier zijn geen wettelijke grenzen voor. Handhaving is daarom niet mogelijk. We stellen bij nieuwe woningbouwplannen wel grenzen aan die trillingen. We voorkomen daarmee dat toekomstige bewoners te veel hinder ondervinden. Bij bouwplannen naast het spoor of de trambaan moeten meestal eerst de trillingen in de bodem worden gemeten. Daarmee wordt duidelijk welk type woningen of scholen hier geschikt zijn. Mogelijk moeten er aanpassingen worden gedaan aan het ontwerp van het gebouw en/of maatregelen worden getroffen in de bodem.

Plangebied
Voor de toevoeging van maximaal 750~~800~~ woningen aan het bestaand woonprogramma is een geluidsonderzoek gedaan waarbij getoetst is aan de beleidsnota Geluid en Trillingen. Hieruit blijkt dat geluidseisen niet aan de uitvoering van dit plan in de weg staan. Zie paragraaf 5.3 voor de toelichting op het geluidsaspect. Voor het bestemmingsplan 'Cartesiusdriehoek, fase 2-6' is reeds trillingonderzoek verricht. Daaruit werd geconcludeerd dat het aspect trillingen geen belemmeringen oplevert voor de uitvoerbaarheid van het plan.

Beleidsnota Luchtkwaliteit Gezonde lucht voor iedereen 2025–2030
De Beleidsnota Luchtkwaliteit Gezonde lucht voor iedereen 2025–2030 is op 23 januari 2025 vastgesteld. In het luchtkwaliteitsbeleid staan twee doelstellingen centraal, namelijk:

1. De Utrechtse bijdrage aan luchtverontreiniging verminderen met lokale maatregelen om de uitstoot die binnen de gemeentegrenzen wordt veroorzaakt stapsgewijs af te bouwen;

2. De luchtverontreiniging van buiten Utrecht te verminderen door middel van lobby om regionale, landelijke en internationale maatregelen te bewerkstelligen.

De gemeente Utrecht richt zich in haar beleid op fijnstof en stikstofdioxide. Voor deze stoffen gelden namelijk wettelijke grenswaarden en is wetenschappelijk aangetoond dat deze stoffen schadelijk zijn voor de gezondheid. Het doel van het luchtkwaliteitsbeleid is te voldoen aan de wettelijke grenswaarden en toe te werken naar de WHO-advieswaarden uit 2021. Om dit te behalen worden tot en met 2035 voor de volgende terreinen maatregelen voorzien om de luchtverontreiniging op het gebied van stikstofdioxide en fijnstof terug te dringen:

- Houtstook: in 2025 worden informatiecampagnes over houtstook uitgebreid met een focus op niet meer stoken. Ook worden geen nieuwe rookkanalen mogelijk gemaakt in nieuwbouw. In 2030 is Utrecht houtstookvrij.

- Wegverkeer: in 2027 worden de grenzen van de milieuzone naar heel Utrecht uitgebreid voor personenauto's en bestelauto's (toegestaan emissieklasse 5 en hoger), vrachtauto's en autobussen (toegestaan emissieklasse 6 en hoger) op diesel. In 2028 worden brom- en snorfietsen met Datum eerste Toelating tot 2018 niet meer toegestaan in Utrecht. In 2030 zijn alle brom- en snorfietsen uitstootvrij in Utrecht. Daarnaast worden in hetzelfde jaar (2030) de grenzen van de nul-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's uitgebreid naar heel Utrecht. Tot slot worden tussen 2030 en 2035 de milieuzone voor personenauto's aangescherpt naar euro emissieklasse 6 en hoger voor alle brandstoffen, zodra dit wettelijk kan.

- Mobiele werktuigen en emissieloos bouwen. In 2025 hanteert Utrecht eisen in eigen aanbestedingen en haar inkoopbeleid. Er wordt meer gestuurd op het inzetten van uitstootvrije bouwmaterieel en het weren van verouderde fossiele werktuigen. Ook wordt onderzoek verricht naar aanvullende maatregelen voor mobiele werktuigen in projecten van anderen. In 2026 volgt een striktere handhaving op (bouw)stofemissies waar mogelijk.

In het algemeen zet Utrecht in op meer voorlichting over luchtverontreiniging, gedragsverandering en het inzetten op burgerwetenschappen (bijvoorbeeld burgers die via een sensor een bijdrage leveren het in kaart brengen van de Utrechtse luchtkwaliteit).

Plangebied
In paragraaf 5.6 wordt de ontwikkeling getoetst aan de Europese normen, de WHO-adviesnormen en in hoeverre de ontwikkeling Niet In Betekenende Mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

Nota Omgevingsveiligheid Utrecht (2024)
In de 'Beleidsnota Omgevingsveiligheid Utrecht' staat hoe we als gemeente Utrecht omgaan met de risico's van het vervoeren van gevaarlijke stoffen en het werken met gevaarlijke stoffen binnen de gemeente. Dagelijks worden grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen vervoerd, opslagen en verwerkt. Dit kan een gevaar vormen voor mensen die wonen of werken in de omgeving daarvan. Mogelijke gevaren voor de omgeving zijn een brand, een explosie of een wolk met giftige stoffen. Er kan schade aan gebouwen optreden, mensen kunnen gewond raken of zelfs overlijden. Met ons beleid voor omgevingsveiligheid richten we ons op beheersing van die gevaren.

Plangebied
In paragraaf 5.5 van deze toelichting wordt ingegaan op het aspect omgevingsveiligheid.

2.3.2.3 Gebiedsbeleid

In gebiedsbeleid maakt de gemeente de koers en het thematische beleid passend binnen een specifiek gebied. Voor het plangebied is het koersdocument Cartesiusdriehoek opgesteld.

Koersdocument Cartesiusdriehoek
Op 21 september 2017 heeft de gemeenteraad het Koersdocument Cartesiusdriehoek vastgesteld. Hierin wordt een visie op de transformatie van dit binnenstedelijke bedrijventerrein (15,4 ha)

beschreven. In lijn met de Ruimtelijke Strategie Utrecht is de Cartesiusdriehoek een belangrijke locatie om invulling te geven aan de opgaven voor inbreiding en verdichting in de stad. Dit wordt in het Koersdocument geconcretiseerd met een woningbouwprogramma van circa 2.400 woningen in een stedelijk woonmilieu.

Het Koersdocument geeft een nieuw perspectief voor de Cartesiusdriehoek. De nieuwe koers bestaat uit een langetermijnvisie op de nieuwe identiteit en richtinggevende kaders voor de ontwikkeling. De koers voor de nieuwe Cartesiusdriehoek bestaat uit het creëren van een nieuw toekomstperspectief die – met respect voor het erfgoed en de directe omgeving – een schitterend antwoord biedt aan de stedelijke ambities en de gedeelde waarden die het gebied gaat uitdragen.

Het Koersdocument vormt voor NS Stations en de gemeente een gezamenlijk programma en een gezamenlijk route voor vervolgstappen de komende jaren. Concreet gaat het bij de vervolgstappen om het formuleren en vastleggen van de financiële afspraken die volgen uit dit plan in een anterieure overeenkomst, het maken van een planologische onderlegger in een of meerdere overdragen van de openbare ruimte.

Er is gekozen om het gebied in te richten naar de principes van ‘healthy urban living’. De ambities voor een gezonde verstedelijking zijn verankerd in een veelheid van elementen waaruit het plan is opgebouwd. Zonder uitputtend te zijn, wordt gekozen voor:

- Veel groene openbare buitenruimte, waaronder een autovrij park;
- Iedere woning krijgt een eigen buitenruimte en elk woonblok krijgt een gemeenschappelijk in te richten buitenruimte;
- Diverse op beweging gerichte maatregelen zoals goede fietsverbindingen, veel fietsvoorzieningen, speelplekken en sportmogelijkheden;
- Diverse ontmoetingsplekken, interactie, zowel buiten als binnen;
- Bescherming geluidsoverlast vanaf het spoor;
- Drastische maatregelen om het autoverkeer te beperken;
- Diverse klimaatbestendige maatregelen (water, hitte, luchtkwaliteit, energie etc.)

Daarnaast is gekozen om van de Cartesiusdriehoek een duurzame ontwikkeling te maken. Dit raakt vanzelfsprekend ook aan de principes voor gezonde verstedelijking. Voor duurzaamheid wordt een integrale benadering nagestreefd inclusief bodem, geluid, water, stedelijk groen, mobiliteit, luchtkwaliteit, ruimtegebruik, materialen en energie.

Plangebied
De ontwikkeling van de Cartesiusdriehoek is een uitwerking van het Koersdocument en sluit aan bij de hierin genoemde uitgangspunten. Een toename van het aantal toegestane woningen was nog niet voorzien in het Koersdocument, maar sluit aan bij het (woon)beleid van het Rijk, de provincie en de gemeente. Dit is in voorgaande paragrafen toegelicht.

2.4 Conclusie

De conclusie uit het voorgaande is dat de ontwikkeling past binnen de beleidskaders.

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie

3.1 Beschrijving van het plangebied

3.1.1 Historische ontwikkeling

De Cartesiusdriehoek maakte lang onderdeel uit van de voormalige stadsweide van Utrecht. Deze weide lag ten noordwesten van de Middeleeuwse ommuurde stad en was een ontginning waar de stadsburgers hun vee konden houden. De stadsweide behoort tot de oudste in cultuur gebrachte gronden bij Utrecht. Met de komst van de spoorwegen halverwege de negentiende eeuw werd een grootschalige verandering ingeluid voor het hele gebied ten noordwesten van de oude stad. In 1843 kwam als eerste de spoorlijn naar Amsterdam gereed. In 1858 volgde de spoorlijn naar Rotterdam en in 1863 de spoorlijn naar Zwolle. De trajecten waren eigendom van verschillende spoorwegmaatschappijen en als belangrijk knooppunt van die lijnen werd Utrecht een plek voor werkplaatsen en industrie. Grondstoffen en producten konden gemakkelijk worden aan en afgevoerd. Met de opening van het Merwedekanaal in 1892 kreeg de industrie in dit stadsdeel nog een extra impuls. Voor de arbeiders werden woonwijken als de Schepenbuurt, Elinkwijk en Majellapark gebouwd.

De Cartesiusdriehoek was lang in gebruik als rangeerterrein, stapelplaats en lasplaats voor rails. Voor een deel is deze bedrijvigheid nog steeds gerelateerd aan de spoorwegen zoals het recente NVLU van Prorail en spoorwegbouwer VolkerRail. Maar inmiddels kent het gebied meer variatie, uiteenlopend van gemeentewerken, autoschade en opslagruimten tot trainingscentrum en creatieve industrie.

3.1.2 Monumenten, beeldbepalende elementen en cultuurhistorie

De Cartesiusdriehoek behoort met de 2e Daalsedijk tot het erfgoed van de spoorwegen in Utrecht, de stad waar het grootste spoorwegknooppunt van Nederland ligt. Van oudsher werd de Cartesiusdriehoek gebruikt als rangeerterrein en werkplaats van de NS. Omdat de NS de werkplaatsen niet meer nodig had werden in de loop der jaren verschillende kavels in het gebied in gebruik genomen door andere bedrijven.

Van hoge cultuurhistorische waarde is het CAB-gebouw aan Cab-Rondom 90-90A dat een gemeentelijk monument (nr. 3441536) is. Het betreft het voormalige Centraal Autoherstel Bedrijf uit 1949 dat ontworpen is door spoorwegenarchitect Sybold van Ravensteyn. Het gebouw behoort tot een van de eerste naoorlogse grote industriële hallen van Utrecht, is daarmee zeldzaam en heeft unieke monumentale waarden. Het gebouw is van algemeen belang vanwege de cultuurhistorische waarde als karakteristieke werkplaats met kantoor en als onderdeel van het spoorwegerfgoed in Utrecht. Het gebouw is van hoge architectonische waarde als atypisch en eigenzinnig voorbeeld van het traditionalisme en meer specifiek als onderdeel van het (steeds zeldzamer wordende) oeuvre van Sybold van Ravesteyn. Het gebouw is tevens van stedenbouwkundig belang als beeldbepalend object langs de Cartesiusweg en de sporen.

Naast eigenaar van het sporennet was de NS ook grootaandeelhouder van veel bus- en trammaatschappijen. Om al die bussen te onderhouden besloot de NS hier een Centrale Werkplaats in te richten. Het gebouw is momenteel leeg en wordt verbouwd.

Op het CAB-gebouw wordt een opbouw gerealiseerd. Op het overige terrein dat bestemd is voor de nieuwbouw staat geen cultuurhistorisch waardevolle bebouwing of andere bebouwing.

3.1.3 Structuurbepalende elementen

Voor de herontwikkeling van het gebied met het bestemmingsplan 'Cartesiusdriehoek, fase 2-6' was de Cartesiusdriehoek een binnengebied dat weinig uitnodigend was door de overwegend laagwaardige inrichting met afrasteringen, braakliggende delen en deels povere gebouwen. Tussen de bedrijvigheid zelf bestond nagenoeg geen samenhang. Activiteiten vonden plaats binnen de gebouwen of de kavels en daarmee waren er weinig tot geen onderlinge interacties. Doordat delen onbebouwd waren bestond het gevoel van een overmaat aan buitenruimte. Al met al maakte dit van de driehoek een verborgen, onbekend en onbetreden stuk stad.



Afbeelding 3.1 Situatie Cartesiusdriehoek ten tijde van vaststelling bestemmingsplan 'Cartesiusdriehoek, fase 2-6' (Bron: Koersdocument)

Het gebied had geen publieke groenvoorzieningen. Een deel van de Cartesiusdriehoek was braakliggend terrein dat was ingezaaid met gras.

De Cartesiusdriehoek beschikte over een overzichtelijke wegenstructuur op het terrein. In de toekomst zijn er twee aansluitingen op de Cartesiusweg: enerzijds via de Perronlaan en anderzijds tussen het CAB-gebouw en bouwblok DG09.

3.1.4 Bestemmingsplan 'Cartesiusdriehoek, fase 2-6'

Met het bestemmingsplan 'Cartesiusdriehoek, fase 2-6' is de herontwikkeling van het plangebied reeds planologisch mogelijk gemaakt. Uitgangspunt van de herontwikkeling is het vastgestelde Koersdocument en de afspraken die zijn gemaakt bij de uitwerking (tender) van het plan Cartesiusdriehoek. Het Koersdocument geeft aan dat de Cartesiusdriehoek een hoogstedelijke en groene wijk moet worden met het CAB-gebouw als identiteitsdrager. Het moet een gezonde wijk worden, autoluw, met veel ruimte voor wandelaars en fietsers en slimme mobiliteitsoplossingen. Daarnaast is er veel aandacht voor een gedifferentieerd woonmilieu en een ruimtelijke omgeving waar ontmoeten centraal staat en met een geheel eigen identiteit.

Gebaseerd op de thema's Enclave-Stedelijk-Ontmoeten en Gezond is in het Koersdocument Cartesiusdriehoek een ruimtelijk raamwerk gemaakt voor de Cartesiusdriehoek. Binnen het ruimtelijk raamwerk zijn bouwvelden gesitueerd die gefaseerd en onafhankelijk van elkaar ontwikkeld kunnen worden. De bouwvelden liggen bijna allemaal direct aan één zijde aan het Cartesiuspark (groen hart) en met de andere zijde naar de groene lus (buitenrand plangebied). De ontsluiting van de diverse bouwblokken is naar de buitenzijde gelegd, zodat het binnengebied autovrij is en ruimte biedt aan het thema Ontmoeten. Gezond is met directe fiets- en voetverbindingen en te realiseren sport- en speelvoorzieningen in het groen, in het plangebied geborgd. Door compacte gebouwen aan de randen

te maken, waar wonen, werken en ontspannen in gehuisvest kunnen worden ontstaat een hoogstedelijk gebied, wat bijdraagt aan de nieuwe identiteit van de Cartesiusdriehoek.

De bouwblokken in de zone langs de Cartesiusweg zijn reeds in aanbouw. Fasegewijs wordt de Cartesiusdriehoek verder ontwikkeld. Voor het ruimtelijk raamwerk wordt verwezen naar afbeelding 4.1.

3.2 Beschrijving van de bestaande functies in het plangebied

Voorheen was de Cartesiusdriehoek een gemengd bedrijventerrein van 15.4 hectare. Inmiddels is de transformatie naar een gemengd woon-werkgebied al in gang gezet. Langs de Cartesiusweg en op het CAB-gebouw wordt nieuwbouw gerealiseerd. De nieuwbouw van fase 1 (buiten het plangebied) is al gerealiseerd. Op het terrein zijn nog enkele bedrijfsmatige functies aanwezig, waaronder gemeentewerken, een autoschadebedrijf en een vestiging van DHL.

Het CAB-gebouw is momenteel leeg en krijgt na de verbouwing een gemengd programma. Ook is in dit plangebied is een vestiging van Sligro gevestigd.

De bestaande functies in het plangebied zullen door de herontwikkeling van de Cartesiusdriehoek grotendeels verdwijnen. Uitzondering hierop zijn de Sligro en de verkeersleidingspost van ProRail.

Met de herontwikkeling van het plangebied, planologisch vastgelegd in het bestemmingsplan 'Cartesiusdriehoek, fase 2-6', wordt het gebied getransformeerd naar een gemengd gebied met wonen, werken, maatschappelijke en commerciële voorzieningen, detailhandel, sportvoorzieningen, horeca en cultuur. Voor het volledige programma wordt verwezen naar het bestemmingsplan. Het woonprogramma op basis van het bestemmingsplan 'Cartesiusdriehoek, fase 2-6' bedraagt 2.530 woningen.

3.3 Conclusie

De herontwikkeling van de Cartesiusdriehoek is reeds planologisch in werking gezet met de bestemmingsplannen 'Cartesiusdriehoek, fase 1' en 'Cartesiusdriehoek, fase 2-6'. Een aantal bouwblokken is reeds in aanbouw. Fasegewijs wordt de Cartesiusdriehoek verder ontwikkeld. Aan het bestaand woonprogramma worden met dit TAM-omgevingsplan maximaal 750~~800~~ woningen toegevoegd.

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

4.1 Projectbeschrijving

4.1.1 Programma

Voor het volledige programma van de herontwikkeling van de Cartesiusdriehoek wordt verwezen naar het bestemmingsplan 'Cartesiusdriehoek, fase 2-6'. Aan het bestaand woonprogramma van 2.530 woningen worden met dit TAM-omgevingsplan ~~800~~ maximaal 750 woningen toegevoegd. Het woonprogramma komt daarmee uit op 3.280~~330~~ woningen.

50% van de woningen worden gerealiseerd ~~volgens het coalitieakkoord~~in lijn met de Beleidsnota wonen: Van woningmarkt naar volkshuisvesting 2025-2030. 40% daarvan zal bestaan uit sociale (huur)woningen, 35% uit het middensegment (koop- en huurwoningen) en 25% uit woningen in de vrije sector (koop- en huurwoningen). De overige 50% wordt gerealiseerd volgens de eerder gemaakte afspraken voor de Cartesiusdriehoek: minimaal 25% soci~~a~~ale huurwoningen en maximaal 75% in de vrije sector (koop- en huurwoningen).

De nieuwe woningen worden gerealiseerd binnen de bestaande bouwmassa (bouwblokken en maximale bouwhoogtes). De woningen zijn kleiner dan oorspronkelijk beoogd en passen daarom binnen de huidige bouwblokken.

4.1.2 Stedenbouwkundig plan

De ruimtelijke invulling van de Cartesiusdriehoek is vervat in het Koersdocument. Het Koersdocument blijft het richtdocument voor de herontwikkeling van het plangebied. De toevoeging van woningen leidt niet tot een verandering van de bouwmassa. De extra woningen zullen in de reeds planologisch geregelde bouwblokken worden gerealiseerd.



Afbeelding 4.1 Ruimtelijk raamwerk Cartesiusdriehoek (Bron: Koersdocument)

4.2 Verkeer en openbare ruimte

4.2.1 Verkeer

Duurzame mobiliteit staat in het plangebied voor gezond, delen en adaptief. Een groot deel van de openbare ruimte is autovrij. Hierdoor nodigt de openbare ruimte uit tot bewegen en ontmoeten en worden bewoners gestimuleerd om slimme mobiliteitskeuzes te maken die bijdragen aan een gezonde en duurzame levensstijl. Autobezit en -gebruik is beperkt door een schoon en slim mobiliteitsaanbod voor alle bewoners als aantrekkelijk alternatief.

Fiets
Het fietsgebruik is een essentieel onderdeel van het mobiliteitsconcept. Met een goede situatie voor het fietsgebruik hebben mensen voor korte ritten een goed alternatief voor de auto en wordt de drempel voor OV-gebruik verlaagd (door een verbeterd voor- en natransport). De maatregelen om het fietsen te stimuleren in de Cartesiusdriehoek zijn in lijn met de ambities uit het Mobiliteitsplan van de gemeente en zijn randvoorwaardelijk voor de beperking van het aantal motorvoertuigen in de spits.

De Cartesiusdriehoek is per fiets bereikbaar via het fietspad langs de Cartesiusweg (onderdeel van het doorfietsroutenetwerk) en via de onderdoorgang voor langzaam verkeer van de Locomotiefstraat naar de 2e Daalsedijk. De fietsafstand naar Utrecht Centraal en de binnenstad is door deze onderdoorgang flink verkort. Deze route wordt een hoofdfietsroute.

Binnen de Cartesiusdriehoek is het uitgangspunt dat het stallen van de fiets binnen de wooncomplexen uiterst comfortabel en zonder belemmeringen is. Fietsenstallingen voor bewoners worden geïntegreerd in de appartementencomplexen, zodat fietsen wordt gestimuleerd. Voor bezoekers worden voldoende, logisch gesitueerde en passende fietsnietjes in de buitenruimte toegevoegd.

Verder zijn er mogelijkheden in het gebied om aanvullende fietsvoorzieningen te realiseren en worden maatregelen ten gunste van elektrische (deel)fietsen genomen.

Openbaar vervoer
Een goed openbaar vervoernetwerk is essentieel voor het mobiliteitsconcept, om daarmee een volwaardig alternatief voor de auto aan te kunnen bieden. De Cartesiusdriehoek ligt op slechts twee kilometer afstand van Utrecht Centraal, van waaruit grote delen van de provincie, de Randstad en de rest van Nederland snel en comfortabel per trein te bereiken zijn. Vanaf Utrecht Centraal kan vrijwel de hele stad en regio snel per bus en tram worden bereikt. Station Zuilen ligt op korte loopafstand van het plangebied en biedt een goede verbinding met Utrecht Centraal.

Auto
Bij de ontwikkeling van de Cartesiusdriehoek wordt scherp ingezet op een zo laag mogelijk autogebruik. Dit bestaat uit een autoluwe ruimtelijke inrichting, een uiterst fiets- en voetgangersvriendelijke inrichting, goede ontsluiting met het openbaar vervoer, aanvullende innovatieve mobiliteitsservices en sturend parkeerbeleid conform de Nota Stallen en Parkeren (inclusief Addendum, 2019), het Mobiliteitsplan 2040 en de beleidsregels Parkeernormen fiets en Parkeernormen auto (2022).

In het Koersdocument Cartesiusdriehoek zijn maatregelen genoemd om de automobiliteit van toekomstige bewoners en bezoekers te beperken en duurzame vervoerswijzen te stimuleren. Zo wordt bijvoorbeeld ingezet op de inzet van deelauto's, parkeren aan de rand van de wijk voor bezoekers en een parkeertarief dat vergelijkbaar is met de binnenstad.

Bij vaststelling van het Koersdocument Cartesiusdriehoek heeft de gemeenteraad bepaald dat het aantal extra motorvoertuigen van/naar het Cartesiusgebied op de drukste momenten van de dag, wordt gemaximeerd op 370 motorvoertuigen per uur. Voor fase 1 is de verkeersgeneratie vastgesteld op maximaal 23 motorvoertuigen per uur. Dit betekent dat de extra verkeersgeneratie van fases 2 tot en met 6 maximaal 347 mtv/uur in de spits met zich mag meebrengen.

In het bestemmingsplan Cartesiusdriehoek, fase 2-6 is een voorwaardelijke verplichting opgenomen in artikel 5.2.4 en artikel 10.2.5 voor het aantal verkeersbewegingen. Daarnaast staat in artikel 4 lid 4.5 en artikel 10 lid 10.5 een gebruiksverbod gerelateerd aan de verkeersbewegingen. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen moet met behulp van een berekening vast staan dat het totaal aantal aan extra verkeersbewegingen van de beoogde ontwikkeling in dit plan de 347 motorvoertuigen per uur op de Cartesiusweg op het drukste moment van de dag niet overschrijdt. Het totaal aantal extra verkeersbewegingen moet worden berekend overeenkomstig de berekeningswijze van de Beleidsregels Autoverkeersbewegingen bij toepassen maatwerk.

Uitkomsten Notitie Parkeerbalans en Verkeersgeneratie Cartesius
Er is door Spark B.V. een notitie opgesteld voor de verdichting van de Cartesiusdriehoek met daarin de verhoging van het woonprogramma. In deze notitie worden voor het volledig te ontwikkelen programma de parkeerbehoefte en verkeersgeneratie beschouwd. Ook is de specifieke parkeerbehoefte en verkeersgeneratie van de (in eerste instantie) extra 800 woningen in beeld gebracht. Nu worden nog maximaal 750 extra woningen mogelijk gemaakt. De notitie is opgenomen

als Bijlage 1. Aangezien met de notitie wordt aangetoond dat 800 extra woningen qua verkeersgeneratie passend is, zijn maximaal 750 woningen ook passend. Hieronder wordt nog wel gerekend met maximaal 800 extra woningen. Zoals gezegd kunnen maximaal 750 extra woningen worden gerealiseerd.

De totale verkeersgeneratie van het nog te vergunnen programma (inclusief de extra 800 woningen) bedraagt in totaal 2.157 motorvoertuigbewegingen per etmaal, waarvan 136 in de ochtendspits en 182 in de avondspits.

De totale verkeersgeneratie van zowel het vergunde deel van het programma als het nog te vergunnen deel bedraagt in totaal (2.174+2.157=) 4.331 motorvoertuigbewegingen per etmaal, waarvan (212+136=) 348 in de ochtendspits en (224+182=) 406 in de avondspits. Dit betreft de verkeersgeneratie van zowel fase 1 als fase 2-6 van de Cartesiusdriehoek.

Als gevolg van de ontwikkeling komen bestaande functies te vervallen. Van deze functies is in het Basisdocument Verkeer & Parkeren Cartesiusdriehoek te Utrecht, Goudappel Coffeng, januari 2020 (bijlage bij het bestemmingsplan Cartesiusdriehoek fase 2-6) gesteld dat ze in totaal 1.708 motorvoertuigbewegingen per werkdag veroorzaken. Hiervan is 9% toebedeeld aan de ochtendspits (154 mvt/e) en 9% aan de avondspits (154 mvt/e).

Na verrekening van de verkeersgeneratie van de op te heffen functies bedraagt de netto verkeersgeneratie van de som van het vergunde en nog te vergunnen programma in totaal (4.331 - 1.708 =) 2.623 motorvoertuigbewegingen per etmaal, waarvan (348 - 154 =) 194 het drukste uur in de ochtendspits en (406 - 154 =) 252 in het drukste uur in de avondspits.

De totale verkeersgeneratie blijft binnen de gestelde normwaarde van maximaal 370 motorvoertuigbewegingen extra in het drukste spitsuur voor fase 1 en fase 2-6.

Er wordt met 800 extra woningen nog steeds voldaan aan de voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan Cartesiusdriehoek fase 2-6 die aangeeft dat er maximaal 347 motorvoertuigen per uur extra mogen komen op de Cartesiusweg op het drukste moment van de dag. Reden hiervoor is het gewijzigde woonprogramma (meer kleinere woningen met een lagere norm) en de lagere parkeernorm die onder het nieuwe parkeerbeleid geldt voor een aantal functies en voor het aantal bezoekers van bewoners in betaald parkeergebied. Een verlaging van het aantal beschikbare parkeerplaatsen werkt door in de verkeersgeneratie.

De verkeersgeneratie van de extra 800 woningen betreft in totaal 670 motorvoertuigbewegingen per etmaal, waarvan 43 in het drukste uur van de ochtendspits en 55 in het drukste uur van de avondspits.

Samen met de woningen die reeds toegestaan zijn op basis van het bestemmingsplan Cartesiusdriehoek fase 2-6 leidt de verkeersgeneratie van de extra 800 en dus ook van maximaal 750 extra woningen niet tot een onaanvaardbare toename op de Cartesiusweg.

4.2.2 Parkeren

Parkeerconcept
In de stedenbouwkundige opzet voor de Cartesiusdriehoek zijn auto's grotendeels uit het zicht geparkeerd. Er zijn dan ook geen parkeerplaatsen langs de straten of op open terreinen gesitueerd. Het bewonersparkeren wordt grotendeels opgelost binnen de eigen wooncomplexen (half verdiept parkeren). Bewoners komen daarnaast niet in aanmerking voor een parkeervergunning.

Het bezoekersparkeren vindt plaats in een tweetal collectieve parkeergarages (in de noordelijke en zuidwestelijke hoek). Met bezoekers worden zowel het bezoek aan de bewoners als het bezoek aan de voorzieningen en de werkruimtes bedoeld. Het aantal parkeerplaatsen in deze garages wordt nu nog niet exact vastgesteld. Een business case volgt in de uitwerking van de ontwikkelplannen. Het benodigde aantal parkeerplaatsen is vanzelfsprekend afhankelijk van de precieze programmering van

de voorzieningen (zoals een biologische supermarkt of sportvoorzieningen). Bovendien wordt zoveel mogelijk gestuurd op dubbelgebruik. Er worden voldoende parkeerplaatsen aangelegd om te voldoen aan de beleidsregel parkeernormen.

Parkeernorm
Het mobiliteitsconcept voor de Cartesiusdriehoek gaat uit van een veel lager autobezit en autogebruik dan gebruikelijk. De verkeersgeneratie die het gevolg is van de nieuwe ontwikkelingen moet zodanig laag zijn dat deze nog kan worden afgewikkeld op de vernieuwde inrichting van de Cartesiusweg (westelijke stadsboulevard).

De gemeente Utrecht hanteert in de Parkeervisie Fiets- en autoparkeren in een groeiend Utrecht een zone-indeling bij het bepalen van autoparkeernormen. Er is onderscheid gemaakt naar een drietal gebieden:

- A-gebied: centrumgebieden
- B-gebied: stedelijke gebieden
- C-gebied: suburban en buitengebied

De Cartesiusdriehoek valt binnen gebied A, centrumgebied. Voorzieningen zijn dichtbij, er zijn hoge dichtheden en goede verbindingen voor fiets, voetgangers en het openbaar vervoer.

Met het MaaS-concept (Mobility as a Service) wordt hieraan invulling gegeven. De gemeente Utrecht maakte met het parkeerbeleid dat gold ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan Cartesiusdriehoek, fase 2-6 bijzonder maatwerk, zoals de maatregelen benoemd in het Koersdocument Cartesiusdriehoek, mogelijk op maatwerklocaties. Daarom is er een normcorrectie voor deelauto's en voor fietsparkeren toegepast.

In het bestemmingsplan Cartesiusdriehoek, fase 2-6 is een voorwaardelijke verplichting opgenomen in artikel 10.6 voor parkeergelegenheid. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen of gebruik, mag uitsluitend door het toepassen van de minimale autonormen uit de beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto 2019 (Bijlage I van de Nota Stallen en Parkeren 2013), parkeergelegenheid worden gerealiseerd.

De parkeergelegenheid mag, met uitzondering van parkeergelegenheid voor deelauto's en mindervaliden, alleen in parkeergarages worden aangelegd binnen de plangrenzen van dit bestemmingsplan. Uitsluitend het aantal parkeerplaatsen ten behoeve van het programma van de beoogde ontwikkeling van de Cartesiusdriehoek dat overeenkomt met het aan te leggen aantal parkeerplaatsen zoals opgenomen in de berekening op grond van de Beleidsregels Autoverkeersbewegingen bij toepassen maatwerk mag worden aangelegd.

Uitkomsten Notitie Parkeerbalans en Verkeersgeneratie Cartesius
In de Notitie Parkeerbalans en Verkeersgeneratie Cartesius (zie Bijlage 1) is de normatieve parkeerbehoefte van het totale programma van fase 2 t/m 6 berekend op basis van de parkeernomen van de gemeente Utrecht. Ook is de specifieke parkeerbehoefte van de extra 800 woningen in beeld gebracht. Met deze omgevingsplanwijziging worden maximaal 750 woningen mogelijk gemaakt. Aangezien met de notitie wordt aangetoond dat 800 extra woningen wat het parkeren betreft passend is, zijn maximaal 750 woningen ook passend wat het parkeren betreft. Hieronder wordt nog wel gerekend met maximaal 800 extra woningen.



Afbeelding 4.2 Bouwvelden Cartesiusdriehoek

Voor het nog te vergunnen deel zijn de parkeeropgave en verkeersgeneratie gebaseerd op de meest recente beleidsregels van de gemeente.

Op 1 februari 2022 zijn de beleidsregels Parkeernormen fiets en Parkeernormen auto in werking getreden. In deze beleidsregels is via overgangsrecht geregeld dat de oude beleidsregels (Beleidsregel Parkeernormen Fiets en Auto 2019 - Bijlage I Nota Stallen en parkeren) blijven gelden voor bouwontwikkelingen waarover de gemeente met de ontwikkelaar/aanvrager/eigenaar voor vaststelling van deze beleidsregel een overeenkomst heeft gesloten waarin aantallen autoparkeerplaatsen of de te hanteren parkeernormen zijn vastgelegd. Dat is hier het geval voor de bouw- en gebruiksmogelijkheden die op basis van het bestemmingsplan Cartesiusdriehoek Fase 2-6 mogelijk zijn. Het college kan de Beleidsregel parkeernormen auto 2021 gemeente Utrecht toch integraal van toepassing verklaren als de aanvrager hier formeel mee instemt en als dit passend is voor deze ontwikkeling.

Voor de extra ~~800~~ 750 woningen die met de wijziging van het omgevingsplan worden toegelaten geldt in ieder geval de Beleidsregel parkeernormen auto 2021 gemeente Utrecht. Deze extra woningen worden verdeeld over het totale nog te realiseren deel van het plangebied Cartesiusdriehoek. Om ervoor te zorgen dat bij de toetsing van de nog te realiseren bouwvelden dezelfde parkeernormen gelden, heeft de initiatiefnemer/aanvrager aangegeven gebruik te willen maken van de Beleidsregel parkeernormen auto 2021 gemeente Utrecht bij het volledig nog te vergunnen programma.

Op basis van de Beleidsregel parkeernormen auto 2021 gemeente Utrecht geldt voor een aantal woningtypen een lagere parkeernorm voor bezoekers van bewoners in betaald parkeergebied. Dit geldt ook voor horeca-voorzieningen en supermarkten in een centrumgebied. Dit sluit naar verwachting beter aan bij het gehanteerde mobiliteitsconcept voor dit project. Daarom is in deze notitie voor het nog te realiseren programma (nog niet vergunde bouwvelden inclusief de extra 800 woningen) de Beleidsregel parkeernormen auto 2021 gemeente Utrecht toegepast.

De initiatiefnemer/aanvrager heeft aangetoond dat het mobiliteitsconcept dat was gebaseerd was op maatwerkmogelijkheden uit het vorige beleid, ongewijzigd kan worden uitgevoerd onder het nieuwe beleid.

De normatieve parkeerbehoefte van het nog te vergunnen deel van het programma bedraagt in totaal 912 parkeerplaatsen. Bij de berekening hiervan is rekening gehouden met de volgende normcorrecties:

- Een normcorrectie op basis van een aanbod van in totaal 90 deelauto's, volledig bestemd voor bewoners van de nog te ontwikkelen woningen;

- Een normcorrectie op basis van een aanbod van in totaal 375 extra fietsparkeerplaatsen, volledig bestemd voor bewoners van de nog te ontwikkelen woningen.

Deze normcorrecties voldoen aan de gestelde limietwaarden volgens de meest recente beleidsregels van de gemeente. Deze limietwaarden zijn:

- Maximaal 100% normcorrectie voor deelauto's;

- Maximaal 40% normcorrectie voor extra fietsparkeerplaatsen.

In onderstaande tabel is per fase/bouwveld weergegeven wat de feitelijke gehanteerde normcorrectie is. Hieruit blijkt dat deze onder de genoemde limietwaarden ligt.

Functie/doelgroep	Fase 2 BV05	Fase 3-5 BV02	BV04	BV06	BV07	BVG08
Deelauto's						
- aantal	7	19	20	15	14	15
- % normcorrectie	36,7%	33,3%	27,8%	30,3%	34,4%	30,2%
Extra fietsplaatsen						
- aantal	31	42	105	76	53	68
- % normcorrectie	23,1%	9,9%	19,1%	21,3%	17,0%	18,3%

Tabel 4.1: Toegepaste normcorrectie nog te vergunnen programma

De normatieve parkeerbehoefte van de bewoners (inclusief deelauto's) van de woningen wordt opgelost door deze te verdelen over de geplande parkeervoorzieningen in het plangebied waar ruimte is voor circa 929 parkeerplaatsen.

De normatieve parkeerbehoefte van de extra 800 woningen betreft in totaal 278 parkeerplaatsen. Bij deze 800 woningen zijn de volgende normcorrecties toegepast:

- 26 deelauto's = 29,0% normcorrectie op het aantal autoparkeerplaatsen voor bewoners;

- 125 extra fietsparkeerplaatsen = 19,0% normcorrectie op de totale parkeereis.

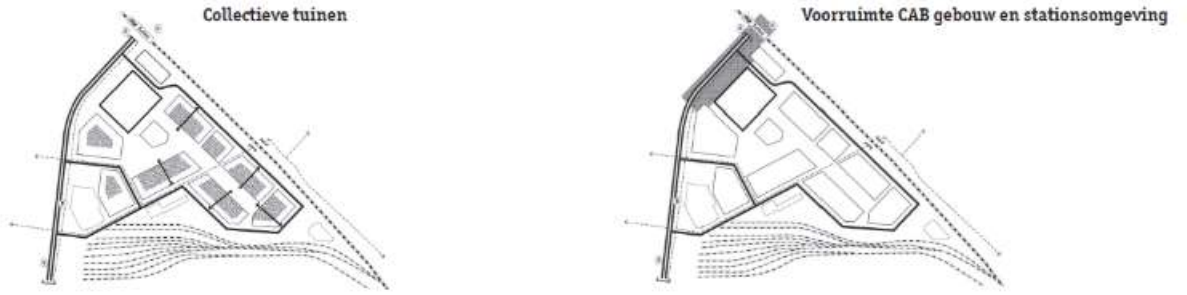
Dit aanbod van 26 deelauto's en 125 extra fietsparkeerplaatsen maakt onderdeel uit van het totale aanbod van 90 deelauto's en 375 extra fietsparkeerplaatsen voor het nog te vergunnen programma.

Deze deelauto's en extra fietsparkeerplaatsen worden opgelost binnen de geplande parkeervoorzieningen / bebouwing.

De verdichting van het woonprogramma en de toepassing van de actuele parkeernormen heeft geen nadelige gevolgen voor het in de Cartesiusdriehoek toegepaste mobiliteitsconcept. Daarnaast wordt voldoende voorzien in aanbod van parkeervoorzieningen voor bewoners en bezoekers.

4.2.3 Openbare ruimte en groen

De buitenruimte in de Cartesiusdriehoek bestaat uit vijf onderdelen waarin op verschillende wijzen het groene karakter van het gebied tot uiting komt. De ontsluitingsweg langs het spoor vormt samen met de taluds de groene lus waar de auto te gast is. Het centrale groene midden wordt gevormd door het Cartesiuspark en het Cartesiusplein rondom het CAB-gebouw. De ruimte tussen de Cartesiusweg en het CAB-gebouw vormt samen met de stationsomgeving van station Zuilen één geheel. Binnen de bouwblokken zijn collectieve tuinen gesitueerd en (vrijwel) iedere woning heeft een privé buitenruimte.



Afbeelding 4.3 Onderdelen openbare ruimte (uit Koersdocument)

De stedenbouwkundige opzet van de Cartesiusdriehoek blijft hetzelfde. Het toevoegen van woningen verandert niets aan de bouwmassa en dus blijft de indeling van de openbare ruimte gelijk. Met de toevoeging van maximaal ~~800~~ 750 woningen moet de openbare ruimte logischerwijze met meer bewoners worden gedeeld. Er is hiervoor voldoende ruimte.

4.3 Conclusie

Met dit TAM-omgevingsplan verandert er niets aan de ruimtelijke inrichting van het gebied. De toevoeging van woningen heeft geen negatieve gevolgen voor verkeer en parkeren en past binnen het mobiliteitsconcept.

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.

Dit TAM-omgevingsplan voegt slechts woningen toe aan het bestaand woonprogramma uit het bestemmingsplan Cartesiusdriehoek, fase 2-6. Een aantal omgevingsaspecten is niet relevant voor het toevoegen van woningen en wordt daarom niet behandeld. Het betreft:

- Bedrijven en milieuzonering. Voor het bestemmingsplan Cartesiusdriehoek, fase 2-6 is reeds geconcludeerd dat de herontwikkeling van de Cartesiusdriehoek geen belemmeringen oplevert voor bedrijven in de omgeving. Het toevoegen van woningen aan het plangebied zal daar geen verandering in brengen.

- Trillingen. Voor het bestemmingsplan is reeds geconcludeerd dat het aspect trillingen geen belemmeringen met zich meebrengt voor de herontwikkeling van de Cartesiusdriehoek. Daarvan zal dus ook geen sprake zijn voor de extra woningen.

- Ontplofbare oorlogsresten. De extra woningen worden gerealiseerd binnen de bestaande bouwmassa. Daarom hoeft er geen onderzoek te worden gedaan naar eventuele oorlogsresten in de bodem.

- Bodem. De extra woningen worden gerealiseerd binnen de bestaande bouwmassa. Daarom hoeft er geen onderzoek te worden gedaan naar de bodemkwaliteit.

- Bomen. De extra woningen worden gerealiseerd binnen de bestaande bouwmassa. Er worden geen extra bomen gekapt.

- Water. Het verhogen van het woonprogramma zorgt niet voor een toename van het verhard oppervlak, omdat de extra woningen binnen de bestaande bouwblokken worden gerealiseerd.

- Archeologie. De extra woningen worden gerealiseerd binnen de bestaande bouwmassa. Daarom hoeft er geen onderzoek te worden gedaan naar de archeologische waarden in de bodem.

- Kabels en leidingen. De extra woningen worden gerealiseerd binnen de bestaande bouwmassa. Daarom hoeft er geen onderzoek te worden gedaan naar de aanwezige ondergrondse kabels en leidingen.

- Circulaire economie. Er worden geen wijzigingen aangebracht in de bouwmassa. Daarom is dit niet beschouwd.

- Energie. De extra woningen worden gerealiseerd binnen de bestaande bouwmassa. Dit is reeds beschouwd in het kader van het bestemmingsplan Cartesiusdriehoek, fase 2-6.

5.2 Milieueffectrapportage

Kader
Het doel van een milieueffectrapportage (mer) 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 projecten mogelijk maken welke aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben.

In bijlage V van het Omgevingsbesluit wordt aangegeven welke projecten mer-(beoordelings)plichtig zijn. Wanneer projecten mer-beoordelingsplichtig zijn moet worden beoordeeld of het project aanzienlijke milieueffecten kan hebben. Uit deze mer-beoordeling kan de conclusie volgen dat er een milieueffectrapportage moet worden opgesteld.

Plangebied
Het in het plan opgenomen project valt onder categorie J11 (Stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra en de aanleg van parkeerterreinen) zoals deze is opgenomen in bijlage V bij het Omgevingsbesluit. Hiervoor geldt een mer-beoordelingsplicht. Op basis van een aanmeldnotitie mer-beoordeling moet het bevoegd gezag (in dit geval de gemeente Utrecht) beslissen of er een milieueffectrapportage moet worden gemaakt.

In het kader van het bestemmingsplan voor fase 1 is een aanmeldnotitie (m.e.r.-beoordeling) opgesteld. Daarin zijn niet alleen de gevolgen van fase 1 beoordeeld, maar zijn (mede op basis van de uitgangspunten zoals vastgelegd in het koersdocument voor de Cartesiusdriehoek) ook de milieugevolgen van de totale ontwikkeling in beeld gebracht (fase 1 t/m 6). Voor het bestemmingsplan voor fase 2 t/m 6 zijn op onderdelen aanvullende onderzoeken uitgevoerd en zaken verder uitgewerkt.

Om deze reden is een oplegnotitie opgesteld bij de oorspronkelijke aanmeldnotitie, waarin nader wordt ingegaan op de milieugevolgen ten gevolge van de ontwikkeling van fase 2 t/m 6 en de daarmee samenhangende maatregelen (zie Bijlage 2). Voor de maximaal 750~~800~~ extra woningen die nu worden mogelijk gemaakt is opnieuw een oplegnotitie bij de aanmeldnotitie opgesteld.

In deze notitie wordt geconcludeerd dat er geen sprake is van aanzienlijke milieueffecten en er derhalve geen aanleiding is om een milieueffectrapportage op te stellen. De gemeente heeft dan ook op 25 november 2025 besloten dat voor dit plan geen milieueffectrapportage hoeft te worden opgesteld.

Het mer-beoordelingsbesluit is opgenomen in Bijlage 3.

Conclusie
Er is geen sprake van aanzienlijke milieueffecten door de beoogde ontwikkeling. Het opstellen van een milieueffectrapportage is dan ook niet noodzakelijk.

5.3 Geluidhinder

Kader
In het kader van het evenwichtig toedelen van functies aan locaties (bijvoorbeeld nieuwe woningen toestaan) of het wijzigen van geluidsbronnen (bijvoorbeeld wegen, industrieterreinen) moet de aanvaardbaarheid beoordeeld worden. Hierbij spelen de regels en normen van het Bkl, het omgevingsplan en de Beleidsnota Geluid en Trillingen een cruciale rol. Deze regels zijn er om bij ruimtelijke ontwikkelingen een objectieve afweging te kunnen maken. Hiervoor is veelal gericht geluidsonderzoek nodig.

Het (wettelijk) kader wordt voornamelijk gevormd door het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl), aangevuld met de Beleidsnota Geluid en Trillingen. In het Bkl is geregeld dat je bij het toedelen van functies aan locaties binnen aandachtsgebieden langs of om geluidsbronnen, zoals (spoor)wegen of industrie geluidsonderzoek moet doen en moet toetsen aan de geldende normen en regels. Dit stelsel is in de Beleidsnota Geluid en Trillingen voor Utrecht nader verfijnd. Hieronder is een samenvatting opgenomen van het (wettelijk kader) voor het toelaten van nieuwe geluidgevoelige functies.

Geluidaandachtsgebied
Het bevoegd gezag beoordeelt het geluid bij toelaten van een geluidgevoelig gebouw in een geluidaandachtsgebied. Een geluidaandachtsgebied is het gebied langs een weg, spoorweg of rond een industrieterrein waar het geluid hoger kan zijn dan de standaardwaarde (artikel 3.20 Bkl). Het bevoegd gezag houdt bij het toelaten van een geluidgevoelig gebouw in een geluidaandachtsgebied altijd rekening met het belang van het beschermen van de gezondheid en het milieu. Hiervoor bevat het Bkl een systematiek met waarden en eisen waarbinnen het bevoegd gezag de aanvaardbaarheid van geluid beoordeelt (artikel 5.78s Bkl).

De waarden
Het Bkl bevat standaardwaarden en grenswaarden voor geluid door een geluidbronsoort op een nieuw geluidgevoelig gebouw. Deze waarden zijn van toepassing op het geluid door alle geluidbronnen van een geluidbronsoort. De waarden die bij het toelaten van een geluidgevoelig gebouw voor vier geluidbronsoorten gelden, staan in de onderstaande tabel.

Geluidbronsoort	Standaardwaarden (5.78t Bkl)	Grenswaarde (5.78u Bkl)
Rijkswegen	50 L_{den}	60 L_{den}
Gemeentewegen	53 L_{den}	70 L_{den}
Hoofdspoorwegen	55 L_{den}	65 L_{den}
Industrieterreinen	50 L_{den}	55 L_{den}

De hoofdregel is het voldoen aan de standaardwaarde (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 specifieke uitzonderingen.

Het bevoegd gezag kan alleen geluid tot en met de grenswaarde op de gevel van een geluidgevoelig gebouw toestaan als:

- Er geen geluidbeperkende maatregelen kunnen worden getroffen om aan de standaardwaarde te voldoen (artikel 5.78u, lid 1a Bkl);
- De overschrijding van de standaardwaarde zoveel mogelijk beperkt is door het treffen van geluidbeperkende maatregelen (artikel 5.78u, lid 1 onder b Bkl);
- Bij voorwaarde 1 en 2 hoeft het bevoegd gezag geen beperkende maatregelen te overwegen die financieel ondoelmatig zijn of waartegen overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard bestaan (artikel 5.78u, lid 3 Bkl);
- Het bevoegd gezag het gecumuleerd geluid[1] beoordeelt (artikel 5.78ac Bkl);
- Het bevoegd gezag het gezamenlijk geluid[2] bepaalt (artikel 5.78ad Bkl);
- Het bevoegd gezag het belang van het beschermen van de gezondheid door een geluidluwe gevel in bij het overwegen van geluidbeperkende maatregelen betrekt (5.78ab lid 1 Bkl).

De hierboven genoemde waarden worden uitgedrukt in L_{den}. Dit is een gemiddelde van de geluidsniveaus in een etmaal, waarbij rekening wordt gehouden met de verschillen in hinder in de te onderscheiden etmaalperioden. Het berekende geluidsniveau van de avondperiode wordt verhoogd met 5 dB; de nachtperiode met 10 dB. De geluidsbelasting wordt bepaald middels een wettelijk voorgeschreven rekenmethode voor een representatief maatgevend toekomstig jaar.

Gemeentelijk geluidbeleid
In de Beleidsnota Geluid en Trillingen wordt aan de landelijke standaard- en grenswaarde een ambitiewaarde en een Utrechtse-grenswaarde toegevoegd.

De Utrechtse ambitiewaarde is de waarde die vanuit het oogpunt van gezondheid bij voorkeur niet wordt overschreden bij nieuwe ontwikkelingen. Bij het toedelen van functies aan locaties streven we ernaar om deze waarde niet te overschrijden.

De Utrechtse grenswaarde is een lokale aanscherping van de (landelijke) grenswaarde in het Bkl met het oog op de gezondheid. Daarnaast geeft deze aanscherping de nodige beweegruimte (tot aan de landelijke grenswaarde) voor het toevoegen of aanpassen van infrastructuur of opvangen van autonome groei.

Ambitiewaarde

- Vanuit gezondheidsoogpunt willen we geen nieuwe geluidsgevoelige functies toestaan boven de 63 dB per geluidbronsoort. We passen de ambitiewaarde van 63 dB toe (heeft alleen effect wanneer de grenswaarde voor de geluidbronsoort hoger is dan 63 dB) bij het toedelen van nieuwe functies aan locaties;

- Overschrijding van de ambitiewaarde staan we alleen toe bij zwaarwegende belangen of wanneer het plan leidt tot een verbetering van de akoestische situatie ter plaatse (bijvoorbeeld doordat een bouwplan fungeert als een relevante afscherming voor een groot aantal andere woningen).

Grenswaarden

- Er geldt een Utrechtse-grenswaarde, in plaats van de landelijke grenswaarde van 70 dB, voor het gemeentelijk wegverkeer bij het toelaten van nieuwe geluidgevoelige functies, te weten: 63 dB in de uitleggebieden zoals Leidsche Rijn en Vleuterweide en 68 dB voor de rest van de stad;

- Voor de overige geluidbronnen (rail, industrie, rijks- en provinciale wegen) gelden de (landelijke) grenswaarden.

Voorwaarden en eisen geluidluwe gevel
De gemeente Utrecht zet zich in voor een leefbare woonsituatie, juist op locaties met een hogere geluidsbelasting. Dit doen we door voorwaarden te verbinden aan het realiseren van woningen zoals het hebben van een geluidluwe gevel en een geluidluwe buitenruimte. De initiatiefnemer moet zich inspannen om hieraan te voldoen en een leefbare woonomgeving te creëren, als compensatie voor het bouwen in een lawaaiige situatie. Dit is planologisch verankerd in de regels in het omgevingsplan.

De volgende regels en voorwaarden met betrekking tot een geluidluwe gevel gelden in Utrecht:

- Elke nieuwe woning moet een geluidluwe zijde c.q. gevel krijgen;

- Een gevel is luw als deze voor alle bronsoorten voldoet aan de standaardwaarde;

- Minimaal 30% van de verblijfsruimten of het verblijfsoppervlak is aan de luwe zijde gelegen;

- Bij toepassing van dove gevels of gevels met bouwkundige maatregelen boven de reguliere grenswaarde dient 50% van de verblijfsruimten of het verblijfsoppervlak aan de luwe zijde te liggen;

- In aansluiting op de Ruimtelijke Strategie Utrecht stellen we dat aan de luwe zijde bij voorkeur de slaapkamers zijn gelegen;

- Bij onzelfstandige studentenwoningen en kleine woningen (<30 m^2) (die conform het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bkl) geen buitenruimte hoeven te hebben) kan het soms lastig zijn om een luwe gevel te realiseren. Toch streven we hier wel naar. Als er echter zwaarwegende bezwaren bestaan vanuit stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard én er sprake is van een evenwichtige toedeling van deze woningen over het plangebied, kan hiervan worden afgeweken. Wel geldt altijd dat op gebouwniveau tenminste 50% van de wooneenheden is gesitueerd aan een gevel waar het geluid maximaal 5 dB boven de standaardwaarde is;

- Een suskast-achtige constructie voor een raam die alleen geluidarm ventileren mogelijk maakt, wordt door ons niet gezien als geluidluwe gevel.

Een buitenruimte kan, eventueel inclusief lokale afscherming, een instrument zijn om een luwe gevel te bewerkstelligen. Ten aanzien van een buitenruimte gelden de volgende eisen:

- Als de woning beschikt over een individuele buitenruimte dan ligt deze bij voorkeur aan de luwe zijde; het geluid is niet meer dan 5 dB boven de standaardwaarde. Als er meerdere buitenruimten zijn dan geldt deze eis voor één van de buitenruimten;

- Op hoog belaste locaties mag ook een volledig afsluitbare buitenruimte (balkon of loggia) worden toegepast om een luwe gevel te creëren. In geopende toestand dient hier nog wel een minimumkwaliteit van maximaal 5 dB boven de standaardwaarden te worden aangehouden, wat aansluit bij de eis voor buitenruimten;

- Woningen die kleiner zijn dan 50 m^2 hoeven vanuit het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) geen individuele buitenruimte te hebben maar kennen wel eisen met betrekking tot het hebben van een gemeenschappelijke buitenruimte. De eis voor het geluid in die buitenruimte bedraagt maximaal 5 dB boven de standaardwaarden.

Andere typen geluid
De beoordeling van andere typen geluid dan het geluid van rijkswegen, gemeentewegen, hoofdspoorwegen of industrieterreinen dient in het kader van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties plaats te vinden. In een aantal gevallen is hierover in de Beleidsnota Geluid en Trillingen reeds een beoordelingswijze of een kader opgenomen.

Overgangsrecht
Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Op grond van artikel 3.6 van de Aanvullingswet geluid Omgevingswet blijft de Wet geluidhinder van toepassing totdat de gemeenteraad op grond van artikel 2.11a van de Omgevingswet bij omgevingsplan als omgevingswaarden geluidproductieplafonds heeft vastgesteld. Het plangebied ligt in de geluidzone van industrieterrein Lage Weide en hiervoor zijn nog geen geluidproductieplafonds vastgesteld.

Plangebied
Door Peutz is een akoestisch onderzoek verricht. Dit onderzoek is opgenomen als Bijlage 4**.** Daarin is de geluidbelasting ter plaatse van de geprojecteerde woonblokken per woonlaag bepaald. De rekenposities zijn gelijkmatig over de gevels van de woonblokken verdeeld en gegroepeerd per gevelzijde.



Afbeelding 5.1 Gevelzijden A, B, C en D van de beschouwde woonblokken

Wegverkeer

De planlocatie is gelegen in het geluidaandachtsgebied van gemeentewegen. Dit betreft de Cartesiusweg, de Nijverheidsweg en de binnenplanse wegen. In onderstaande tabel is een samenvatting gegeven van de berekende waarden van het geluid L_{den} vanwege het wegverkeer op gemeentewegen. Daar waar de standaardwaarde van 53 dB(A) voor gemeentewegen wordt overschreden zijn de rekenresultaten vet gedrukt.

Omschrijving	**Hoogst berekende geluid L_{den} in dB**			
	Zijde A	*Zijde B*	*Zijde C*	*Zijde D*
DG02	**55**	53	**63**	**60**
DG04	50	49	**55**	**54**
DG05	45	36	43	44
DG06	43	35	33	41
DG07	39	39	42	42
DG08	35	45	46	45

Tabel 5.1 Hoogst berekende waarden van het geluid (Lden) vanwege verkeer op gemeentewegen

Uit tabel 5.1 blijkt dat het geluid ten gevolge van wegverkeer over gemeentewegen ten hoogste 63 dB bedraagt. Hiermee wordt de standaardwaarde overschreden, maar niet de grenswaarde van 70 dB. Tevens wordt voldaan aan de ambitiewaarde van 63 dB uit de Beleidsnota Geluid en Trillingen.

De hoogste waarden van het geluid worden veroorzaakt door het verkeer op de Cartesiusweg. Deze weg is al voorzien van geluidarm asfalt. Het treffen van maatregelen om de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer te reduceren (geluidarm asfalt, schermen, vergroten afstand tussen geluidbron en woningen) is in de onderhavige situatie niet haalbaar te achten.

Railverkeer

In onderstaande tabel is een samenvatting gegeven van de berekende waarden van het geluid Lden ten gevolge van de spoorwegen. In de tabel is uitsluitend de hoogste geluidbelasting per gevelzijde van de 6 blokken gegeven. Daar waar de standaardwaarde van 55 dB(A) voor spoorwegen wordt overschreden zijn de rekenresultaten vet afgedrukt.

Omschrijving	Hoogst berekende geluid L_{den} in dB			
	Zijde A	*Zijde B*	*Zijde C*	*Zijde D*
DG02	54	**58**	**56**	**55**
DG04	53	**59**	**57**	51
DG05	**62**	**59**	43	**57**
DG06	**65**	**61**	52	**60**
DG07	**66**	**64**	**61**	**61**
DG08	47	**61**	**61**	54

Tabel 5.2 Hoogst berekende waarden van het geluid Lden ten gevolge van de spoorwegen

Uit tabel 5.2 blijkt dat het geluid ten gevolge van spoorwegen ten hoogste 66 dB bedraagt. Hiermee wordt de standaardwaarde van 55 dB voor spoorwegen overschreden. Ook wordt de grenswaarde voor railverkeer van 65 dB met 1 dB overschreden. De ambitiewaarde van 63 dB uit de Beleidsnota Geluid en Trillingen wordt met 3 dB overschreden.

De overschrijding van de grenswaarden en de ambitiewaarden treden op ter plaatse van de bovenste verdiepingen van de woonblokken DG07 en DG06 aan de zijde van het spoor Utrecht-Amsterdam. Op basis van de huidige uitgangspunten zijn aan die zijden, daar waar de grenswaarden worden overschreden, niet geluidgevoelige gevels vereist.

In de regels is hiervoor een bepaling opgenomen. Ter plaatse van de rode bolletjes in Bijlage 1 van de regels moeten 'niet-geluidgevoelige gevels met bouwkundige maatregelen' worden gerealiseerd. Hiervan kan worden afgezien als uit geluidberekeningen blijkt dat toch aan de grenswaarden voldaan kan worden.

De overschrijdingen van de ambitiewaarde van 63 dB op de gevels van de woonblokken DG06 en DG07 is in de onderhavige situatie aanvaardbaar, omdat door deze woonblokken de achterliggende woongebouwen afgeschermd worden voor het geluid ten gevolge van het railverkeer op het spoor Utrecht-Amsterdam. Tevens wordt aan de zijde van het spoor Utrecht-Amsterdam een geluidscherm geplaatst met een hoogte van 5 m.

Gezoneerd industrieterrein

In onderstaande tabel is het berekende geluid (L_{etmaal}) ten gevolge van het industrieterrein Lage Weide op de gevels van de verschillende bouwdelen gegeven. Daar waar de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt overschreden zijn de geluidbelastingen vet afgedrukt.

Omschrijving	Hoogst berekende geluid L_{etmaal} in dB(A)			
	Zijde A	*Zijde B*	*Zijde C*	*Zijde D*
DG02	44	41	**54**	**54**
DG04	**52**	40	**51**	**52**
DG05	40	42	47	48
DG06	40	44	47	48
DG07	42	37	48	48
DG08	43	42	43	40

Tabel 5.3 Hoogst berekende geluidbelasting ten gevolge van het gezoneerde industrieterrein Lage Weide

Uit bovenstaande tabel volgt dat het geluid op de gevels van de woonblokken ten gevolge van industrieterrein Lage Weide de voorkeursgrenswaarde uit de Wgh van 50 dB(A) op meerdere gevels van de woonblokken DG02 en DG04 overschrijdt. De hoogst berekende waarde op blok DG02 op de west- en noordzijde (zijde C en D) van het gebouw bedraagt 54 dB(A). De hoogst berekende waarde op woonblok DG04 op de noord- en westzijde van het gebouw bedraagt 52 dB(A).

De overschrijdingen treden met name op ter plaatse van de hoogste verdiepingen van de woonblokken DG02 en DG04. Maatregelen bij de bron betreffen het toepassen van geluidreducerende maatregelen bij de bedrijven op het gezoneerde industrieterrein Lage Weide. Hierbij kan gedacht worden aan stillere toestellen, het inpakken van geluidbronnen of het verplaatsen van de bedrijven. Het betreft echter reeds gevestigde bedrijven die niet in hun bedrijfsvoering beperkt dienen te worden door de nieuwbouw van woningen. Toch zouden bronmaatregelen mogelijk haalbaar kunnen zijn. Indien hier een effectieve bronmaatregel mogelijk zou zijn (gevolgd door een hierop toegespitste aanscherping van de geluidvoorschriften van het desbetreffende bedrijf), zal het aantal woningen met een gevelbelasting van meer dan 50 dB(A) kunnen afnemen. Aangezien de bestaande bedrijven niet verder beperkt moeten worden in hun bedrijfsvoering, worden dergelijke maatregelen echter niet nader beschouwd.

Maatregelen in het overdrachtsgebied kunnen bijvoorbeeld bestaan uit het plaatsen van schermen of wallen. Rekening houdend met de ligging van plangebied ten opzichte van het industrieterrein, kan worden geconcludeerd dat het treffen van een maatregel in het overdrachtsgebied niet effectief is. Los daarvan zijn schermen bij woningen gelegen op grote hoogte, hetgeen hier het geval is, niet effectief. Tevens is sprake van een groot aantal geluidbronnen ter plaatse van het industrieterrein, waardoor het treffen van maatregelen in de overdracht niet snel doeltreffend is.

Maatregelen ter beperking van de geluidbelasting middels bron- en/of overdracht beperkende maatregelen zijn in redelijkheid aldus niet mogelijk. Voor de bouwblokken uit het bestemmingsplan 'Cartesiusdriehoek, fase 2-6' zijn op 19 juli 2021 hogere waarden vastgesteld voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting ten gevolge van industrieterrein Lage Weide van maximaal 55 dB(A). Uit de berekeningen blijkt dat aan deze waarde wordt voldaan. De extra woningen, die met dit TAM-omgevingsplan mogelijk gemaakt worden, zijn gelegen binnen de bouwblokken uit het vastgestelde bestemmingsplan. Voor de woningen waar de voorkeursgrenswaarde van 50 dB wordt overschreden, wordt gebruik gemaakt van deze vastgestelde hogere waarden.

<u>Emplacement Cartesius</u>
Onder het nieuwe systeem, waarin het geluid van het emplacement is opgenomen onder dat van doorgaand spoor, voegt het emplacementsgeluid slechts een geringe bijdrage toe en is het totaal nog ruim binnen de grenswaarde.

Tot het moment dat het emplacementsgeluid in het register met doorgaand spoorgeluid is opgenomen, geldt als overgangsrecht dat de activiteiten van het emplacement nog apart beoordeeld moeten worden. Dat is in dit geval gedaan. De resultaten zijn hieronder weergegeven.

In tabel 5.4 is het berekende geluid (L_{etmaal}) ten gevolge van het rijgeluid op het emplacement op de gevels van de verschillende bouwdelen gegeven.

Omschrijving	**Hoogst berekende geluid L_{etmaal} in dB**			
	Zijde A	*Zijde B*	*Zijde C*	*Zijde D*
DG02	46	49	44	44
DG04	40	49	44	29
DG05	30	30	32	25
DG06	34	46	45	34
DG07	40	54	**57**	54
DG08	41	**57**	**56**	42

Tabel 5.4 Hoogst berekende geluidbelasting ten gevolge van rijgeluid op het emplacement

Uit tabel 5.4 blijkt het geluid op de gevels van de woonblokken ten gevolge van het rijgeluid van het emplacement maximaal 57 dB(A)-etmaalwaarde bedraagt.

In tabel 5.5 is het berekende geluid (L_{etmaal}) ten gevolge van het geluid van overige activiteiten op het emplacement op de gevels van de verschillende bouwdelen gegeven.

Omschrijving	Hoogst berekende geluid L_{etmaal} in dB			
	Zijde A	*Zijde B*	*Zijde C*	*Zijde D*
DG02	49	**56**	**52**	46
DG04	34	**52**	**51**	34
DG05	23	36	39	25
DG06	25	38	36	30
DG07	30	43	47	48
DG08	33	49	**51**	47

Tabel 5.5 Hoogst berekende geluidbelasting ten gevolge van overige activiteiten op het emplacement

Uit tabel 5.5 volgt verder dat de hoogst berekende waarde als gevolg van het geluid van overige activiteiten op het emplacement op enkele gevels van de nieuwbouw maximaal 56 dB(A)-etmaalwaarde bedraagt.

De maximale etmaalwaarde van 57 dB(A) als gevolg van het rijgeluid op het emplacement wordt bepaald door het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau van 47 dB(A) in de nachtperiode. Deze waarde voldoet aan de geluidgrenswaarde uit de vigerende omgevingsvergunning van 48 dB(A) in de nachtperiode.

Er zijn geen wettelijke grenswaarden voor het geluid van activiteiten. Bevoegd gezag kan zelf een afweging maken. Een richtwaarde van maximaal 55 dB(A) kan daarbij het uitgangspunt zijn. Om deze waarde te halen zouden geluidschermen tot 15 meter hoogte nodig zijn om slechts enkele dB's te reduceren (het emplacement is uitgestrekt en daardoor hebben geluidsschermen een beperkt effect op de hogere bouwlagen). Dit wordt mede in het licht van de nieuwe regelgeving niet als doelmatig gezien en we accepteren daarom het nu berekende geluidsniveau. Voor de vergunning van het emplacement heeft dit ook geen gevolgen aangezien hierin toetswaarden op enkele referentiepunten zijn opgenomen.

Door bij het ontwerp van de gebouwen rekening te houden met het geluid ten gevolge van het emplacement bij het realiseren van geluidluwe gevels en de geluidwering van de gevels (waarde van het geluid Lnight binnen de woningen kan voldoen aan binnenwaarde van 25 dB(A)) kan gesproken worden van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (ETFAL).

In de toekomst wordt het geluid ten gevolge van de spoorvoertuigen op het emplacement (rijgeluid en geluid ten gevolge van overstand) meegenomen in de waardes van de gpp's van de hoofdspoorwegen. Uit de bijdragen van het geluid van de hoofdspoorwegen en het geluid van het emplacement blijkt dat op de posities waar de bijdrage van het emplacement het hoogst is de ambitiewaarde van 63 dB niet overschreden zal worden. Derhalve is ook in de situatie na toevoegen van het emplacement aan de gpp-systematiek sprake van ETFAL.

<u>Gezamenlijk geluid</u>
In tabel 5.6 is een samenvatting gegeven van de berekende waarden van het gezamenlijk geluid L_g ten gevolge van de gemeentewegen, spoorwegen en het gezoneerde industrieterrein. In de tabel is uitsluitend de hoogste geluidbelasting per gevelzijde van de 6 blokken gegeven.

Omschrijving	Hoogst berekende geluid L_g in dB			
	Zijde A	*Zijde B*	*Zijde C*	*Zijde D*
DG02	57	59	64	61
DG04	55	59	58	55
DG05	62	59	49	57
DG06	65	61	53	60
DG07	66	64	61	61
DG08	48	61	61	55

Tabel 5.6 Hoogst berekende waarden van het gezamenlijk geluid ten gevolge van de gemeentewegen, spoorwegen en gezoneerd industrieterrein

Uit tabel 5.6 blijkt dat het gezamenlijke geluid Lg ten hoogste 66 dB bedraagt op de noordoostzijde (zijde A) van woonblok DG07. Binnen de Omgevingswet en het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) bepaalt het gezamenlijke geluid de minimaal vereiste karakteristieke geluidwering van de gevel. De benodigde geluidwering van de gevel bedraagt ten hoogste 33 dB (gezamenlijk geluid 66 dB minus 33 dB).

Gecumuleerd geluid

In tabel 5.7 is een samenvatting gegeven van de berekende waarden van het gecumuleerd geluid L_{cum} ten gevolge van de gemeentewegen, spoorwegen en het gezoneerde industrieterrein. In de tabel is uitsluitend de hoogste geluidbelasting per gevelzijde van de 6 blokken gegeven.

Omschrijving	Hoogst berekende geluid L_{CUM} in dB			
	Zijde A	*Zijde B*	*Zijde C*	*Zijde D*
DG02	56	55	64	61
DG04	56	52	56	56
DG05	54	52	51	53
DG06	57	54	51	54
DG07	58	56	55	54
DG08	48	54	54	49

Tabel 5.7 Hoogst berekende waarden van het gecumuleerd geluid ten gevolge van de gemeentewegen, spoorwegen en gezoneerd industrieterrein

Een veelgebruikte methode bij het beoordelen van de aanvaardbaarheid van gecumuleerd geluid is het hanteren van onderstaande tabel met kwalificaties van het gecumuleerde geluid.

Gecumuleerde geluid in L_{cum}	Kwalificatie
≤ 45	Zeer goed
46 – 50	Goed
51 – 55	Redelijk
56 – 60	Matig
61 – 65	Tamelijk slecht
66 – 70	Slecht
≥ 71	Zeer slecht

Afbeelding 5.2 Kwalificatie gecumuleerd geluid

Uit tabel 5.7 blijkt dat de ten hoogste berekende waarde van het gecumuleerde geluid L_{cum} is berekend aan de westgevel van blok DG02 (zijde C) en 64 dB bedraagt. Voor deze gevel is de geluidkwaliteit tamelijk slecht. In tabel 5.8 is op basis van de berekende waarden van L_{cum} de kwalificatie vermeld per geveldeel van de 6 woonblokken.

Omschrijving	**Kwalificatie**			
	Zijde A	*Zijde B*	*Zijde C*	*Zijde D*
DG02	Matig	Redelijk	Tamelijk slecht	Tamelijk slecht
DG04	Matig	Redelijk	Matig	Matig
DG05	Redelijk	Redelijk	Redelijk	Redelijk
DG06	Matig	Redelijk	Redelijk	Redelijk
DG07	Matig	Matig	Redelijk	Redelijk
DG08	Goed	Redelijk	Redelijk	Goed

Tabel 5.8 Kwalificatie van gecumuleerd geluid

Uit de tabel blijkt dat elk woonblok één of meer gevels heeft waar de kwalificatie van het gecumuleerde geluid redelijk tot goed is. Hiermee is sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (ETFAL).

Conclusie
Het aspect geluid vormt geen belemmering voor voorgenomen omgevingsplanwijziging.

5.4 Geur

Kader
Bepaalde bedrijven kunnen geurhinder veroorzaken. Uit artikel 5.92 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) volgt dat in het omgevingsplan rekening gehouden moet worden met geur door activiteiten op geurgevoelige gebouwen. Voor een aantal activiteiten is de gemeente verplicht om geurregels op te nemen, namelijk voor rioolwaterzuiveringsinstallaties, het houden van landbouwdieren en andere agrarische activiteiten. Bij rekening houden met geur geldt dat:

- gelet wordt op het verrichten van activiteiten in de buurt van gevoelige gebouwen;
- bij het toelaten van geurgevoelige gebouwen in de buurt van bestaande geurveroorzakende bedrijven.

Geurgevoelige gebouwen zijn alle gebouwen met woongebruik. Maar ook gevangenissen, hotels, asielzoekerscentra en recreatiewoningen kunnen door de gemeente aangewezen worden als geurgevoelig. Onder een geurgevoelig gebouw vallen ook ruimten met een nevengebruiksfunctie van de woonfunctie.

De geur van een activiteit moet op een geurgevoelig gebouw aanvaardbaar zijn (artikel 5.92 lid 2 Bkl). Dit betekent dat het bevoegd gezag moet beoordelen of waarden, afstanden of gebruiksregels in het omgevingsplan leiden tot een aanvaardbaar hinderniveau. Het bevoegd gezag bepaalt zelf welke mate van geurhinder ze aanvaardbaar vindt.

<u>Geurnota JDE (Jacobs Douwe Egberts)</u>
Op 5 december 2023 heeft het college van B&W de geurnota voor JDE vastgesteld. In deze geurnota vormt het geurbeleid voor nieuwe geurgevoelige functies in de nabijheid van JDE.

Binnen een straal van 850 meter van de centrale schoorsteen, wordt de maximale bouwhoogte van nieuw te bestemmen woningen en andere geurgevoelige objecten, gezien de relatief korte afstand tot

het emissiepunt, beperkt tot 35 meter. Hiervan kan worden afgeweken indien met additioneel onderzoek aangetoond wordt dat de geurimmissie onder de 2,4 ouE/m3 als 98-percentiel blijft. Daarnaast moet voor nieuw te ontwikkelen objecten dichter grenzend aan het terrein van JDE worden aangetoond of de geurbelasting aanvaardbaar is.

Plangebied
Vanwege de nabijgelegen ligging van het plangebied ten opzichte van koffieproducent Jacobs Douwe Egberts (JDE) is onderzoek uitgevoerd naar het aspect geur (zie Bijlage 5). Daarbij is onderzocht of op de hoogtes boven de 35 meter kan worden voldaan aan de geureisen uit de geurnota, zonder de vergunde milieuruimte van JDE te beperken.

Op basis van de geuremissies van JDE, en de berekende geurverspreiding blijkt dat ter hoogte van de beoogde woningen in het plangebied Cartesiusdriehoek, de geurblootstelling ten alle tijden lager zal zijn dan het acceptabele geurhinderniveau voor JDE (<2,4 ouE/m³ als 98-percentiel).

Op een hoogte van 35 en 40 meter overlapt de 2,4 ouE/m³-contourlijn gedeeltelijk met het meest zuidwestelijke deel van de Cartesiusdriehoek. Dit deelgebied is volgens niet bestemd voor woningbouw en heeft in het tijdelijk deel omgevingsplan de functie 'bedrijf'.

Op basis van voorgaande wordt geconcludeerd dat, gelet op de geldende geurnota, geur afkomstig van JDE geen knelpunt vormt voor het mogelijk maken van extra woningen (geurgevoelige objecten) op 35 meter of hoger binnen de bestemde woonlocaties in het plangebied Cartesiusdriehoek.

Er zijn geen andere relevante geurbronnen nabij het plangebied.

Conclusie
Binnen het plangebied is geen sprake van industriële of agrarische geurhinder.

5.5 Omgevingsveiligheid

Kader
Het werken met, de opslag van en het transport van gevaarlijke stoffen leidt tot veiligheidsrisico's voor omwonenden, bedrijven en passanten.

De norm- en richtwaarden voor het risico van het transport van gevaarlijke stoffen zijn vastgelegd in paragraaf 5.1.2 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Hierin staan twee soorten risico's beschreven waarop norm- en richtwaarden van toepassing zijn. Dit betreft:

- Het plaatsgebonden risico (PR). Dit is de kans dat een persoon die onbeschermd en continu aanwezig is buiten de begrenzing van de locatie waar een activiteit wordt verricht, overlijdt vanwege een ongewoon voorval, dat veroorzaakt wordt door die activiteit. Hierbij geldt voor (zeer) kwetsbare gebouwen en locaties een grenswaarde van 1 op de 1.000.000 per jaar.

- Het groepsrisico (GR). Hierbij gaat het om de kans per jaar dat tien of meer personen overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen een aandachtsgebied.

Voor het plaatsgebonden risico geldt dat (beperkt) kwetsbare en zeer kwetsbare gebouwen en (beperkt) kwetsbare locaties niet binnen een bepaalde afstand mogen komen te liggen van aangewezen activiteiten met externe veiligheidsrisico's. Deze activiteiten en de daarbij behorende geldende afstanden zijn opgenomen in bijlage VII van het Bkl.

Het groepsrisico is relevant als er binnen een aandachtsgebied een ontwikkeling plaatsvindt. Aandachtsgebieden zijn gebieden die zichtbaar maken waar mensen die binnenshuis verblijven zonder aanvullende maatregelen, onvoldoende beschermd zijn tegen de gevolgen van ongevallen met

gevaarlijke stoffen. Er zijn aandachtsgebieden voor de scenario's voor brand, explosie en voor een gifwolk. Afhankelijk van het type activiteit met gevaarlijke stoffen zijn er voor het aandachtsgebied in de regelgeving vaste afstanden vastgesteld of zijn deze afstandenrekenkundig te bepalen.

Voor het groepsrisico geldt geen norm, maar een verantwoordingsplicht. Wanneer in een omgevingsplan een locatie is aangewezen als een (beperkt) kwetsbare, zeer kwetsbare gebouw of (beperkt) kwetsbare locaties binnen in een brand- of explosie aandachtsgebied, moeten we maatregelen overwegen om mensen te schermen tegen de gevaren van een brand, explosie of gifwolk.

Maatregelen die genomen kunnen worden, zijn:

- afstand houden tot de risicobron binnen het aandachtsgebied;
- aanvullende risicocommunicatie;
- beperken van personendichtheden in de omgeving van de risicobron;
- vlucht- en schuilmogelijkheden;
- omgevingsmaatregelen;
- aanvullende bouwmaatregelen (brand/explosievoorschriftengebied).

Bouwkundige maatregelen worden verankerd in het omgevingsplan door het aanwijzen van een brand,- of explosievoorschriftengebied. Binnen dit voorschriftengebied gelden voor nieuwbouw de extra bouweisen die in het Bbl staan. Het aanwijzen van een voorschriftengebied is verplicht als er op de locatie zeer kwetsbare gebouwen zijn toegelaten.

Voor het verlenen van een omgevingsvergunning zijn de beoordelingsregels uit het Bkl van toepassing. Dit geldt ook voor het thema omgevingsveiligheid. Naast deze beoordelingsregels heeft de gemeente Utrecht ook de Beleidsnota Omgevingsveiligheid Utrecht vastgesteld. Daarin is bijvoorbeeld beleid opgenomen voor het vestigen of uitbreiden van een risicovol bedrijf. In dit omgevingsveiligheidsbeleid wordt expliciet aangegeven dat rekening gehouden moet worden met het beperken van de effecten van een risicovol bedrijf op haar omgeving. De gemeente stuurt hierop door maatregelen te adviseren die leiden tot een beperking van het groepsrisico binnen een aandachtsgebied.

Plangebied
Door Antea Group is een beschouwing omgevingsveiligheid opgesteld. Dit onderzoek is opgenomen als Bijlage 6.

In de omgeving van het plangebied bevinden zich twee relevante risicobronnen:

- Spoortraject Breukelen - Utrecht;
- LPG-tankstation Cartesiusweg 140.

Spoortraject Breukelen - Utrecht
Het spoortraject Breukelen – Utrecht (route 71) bevindt zich circa 20 meter ten noordoosten van het plangebied. Over dit spoortraject vindt, conform de Regeling basisnet, transport van gevaarlijke stoffen plaats.

Plaatsgebonden risico
Uit de Regeling basisnet volgt dat voor het spoortraject Breukelen - Utrecht ter hoogte van het plangebied een maximale PR 10-6-contour geldt van 0 meter. Er wordt daarmee voldaan aan de grens- en standaardwaarden ten aanzien van het plaatsgebonden risico.

Aandachtsgebieden
Het spoortraject Breukelen - Utrecht heeft een brand- en explosieaandachtsgebied van respectievelijk 30 meter en 200 meter. Het plangebied ligt binnen het brand- en explosieaandachtsgebied van het spoor. Voor zeer kwetsbare gebouwen in een aandachtsgebied geldt dat het bevoegd gezag verplicht een voorschriftengebied moet aanwijzen.



Afbeelding 5.3 ligging van brand- en explosieaandachtsgebied (respectievelijk rood en oranje) van het spoor ter hoogte van plangebied (zwart)

Met dit TAM-omgevingsplan worden slechts extra woningen gerealiseerd binnen de woongebouwen die reeds juridisch planologisch mogelijk zijn gemaakt met het bestemmingsplan 'Cartesiusdriehoek, fase 2-6'. Er worden derhalve geen zeer kwetsbare gebouwen mogelijk gemaakt binnen het plangebied.

LPG-tankstation Cartesiusweg 140
Het LPG-tankstation aan de Cartesiusweg 140 bevindt zich direct ten zuidwesten van het plangebied.

Plaatsgebonden risico
Een LPG-tankstation heeft op basis van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) drie PR 10-6-

contouren. Deze PR 10-6-contouren bedragen voor dit LPG-tankstation respectievelijk 35 meter (vulpunt), 25 meter (tank) en 15 meter (tankzuil). De ligging van deze contouren is weergegeven in onderstaande afbeelding:



Afbeelding 5.4 PR 10-6 contouren van het LPG-tankstation (blauw) ter hoogte van het plangebied (zwart omlijnd)

Eén van deze contouren reikt aan de zuidwestelijke zijde gedeeltelijk tot het plangebied. Binnen deze contour worden geen zeer kwetsbare, kwetsbare en/of beperkt kwetsbare gebouwen mogelijk gemaakt.

<u>Aandachtsgebieden</u>
Een LPG-tankstation heeft op basis van het Bkl twee type aandachtsgebieden: een brandaandachtsgebied rond het vulpunt en de tank (60 meter) en een explosieaandachtsgebied vanaf het vulpunt en de tank (160 meter).



Afbeelding 5.5 Brand- (rood) en explosieaandachtsgebied (oranje) van het LPG-tankstation ter hoogte van het plangebied

Met dit TAM-omgevingsplan worden slechts extra woningen gerealiseerd binnen de woongebouwen die reeds juridisch planologisch mogelijk zijn gemaakt met het bestemmingsplan 'Cartesiusdriehoek, fase 2-6'. Er worden derhalve geen zeer kwetsbare gebouwen mogelijk gemaakt binnen het plangebied.

<u>Beschermingsniveau</u>
Vanwege de ligging van het plangebied in het brand- en explosieaandachtsgebied van het spoor en het LPG-tankstation dient conform artikel 5.15 van het Bkl het bevoegd gezag bij het ruimtelijk besluit te beschouwen hoe groepen mensen beschermd worden en of deze bescherming afdoende is.

In hoofdstuk 4 van het onderzoek zijn verschillende rampscenario's beschouwd:

- Plasbrandscenario: Zowel het spoor als het LPG-tankstation bevinden zich buiten het plangebied. Bronmaatregelen zijn daarmee vanuit het wijzigingsplan niet mogelijk.

- Fakkelbrandscenario: Het scenario fakkelbrand is gebaseerd op uitstroom van LPG uit een ketelwagen, waarbij de LPG direct ontsteekt. Aan de zuidwestzijde van het plangebied zijn binnen het brandaandachtsgebied van het LPG-tankstation geen nieuwe ontwikkelingen voorzien, maar het bestendigen van de bestaande groothandel.

- Explosie: Binnen het explosieaandachtsgebied kunnen de effecten van een explosie optreden. Bronmaatregelen ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn onderhevig aan Europese normen. Hier gelden op landelijk niveau, laat staan op bouwplanniveau, geen bevoegdheden om dergelijke maatregelen op te leggen. Artikel 4.96 Besluit bouwwerken

leefomgeving (Bbl), dat van toepassing is als een gemeente een explosievoorschriftengebied heeft aangewezen, schrijft voor dat er maatregelen genomen moeten worden om de scherfwerking van glas te voorkomen. In het Bbl zijn echter geen normen of nadere uitleg hieromtrent opgenomen. Dit gebrek maakt het noodzakelijk dat een gemeente eigen normen vaststelt, omdat zonder deze normen de glasleverancier geen ontwerpuitgangspunten heeft. De Beleidsnota Omgevingsveiligheid 2024 van de gemeente Utrecht bevat deze normen niet: bij het aanwijzen van een explosievoorschriftengebied dienen daarom de ontwerpuitgangspunten te worden bepaald.

- Toxisch scenario: Bij een ongeval met een toxisch gas ontstaat direct een toxische gaswolk. Om personen in gebouwen te beschermen is in het Bbl de verplichting opgenomen dat de mechanische ventilatie in een gebouw handmatig uitgeschakeld moet kunnen worden (artikel 4.124). Daarnaast geven de thermische isolatievereisten uit het Bbl tevens ook een optimale kierdichtheid tegen het indringen van giftige stoffen.

Groepsrisico

Het bepalen van de rekenkundige hoogte van het groepsrisico is onder de Omgevingswet niet langer een van de verplichte onderdelen bij het beschouwen van omgevingsveiligheid. De groepsrisicobeoordeling is daarom opgesteld aan de hand van een kwalitatieve benadering.

Spoortraject Breukelen - Utrecht

Het groepsrisico van het spoortraject ter hoogte van het plangebied bedraagt op basis van het vastgestelde bestemmingsplan circa 0,5 keer de oriëntatiewaarde.

Met de wijziging van het omgevingsplan vindt ten opzichte van het vastgestelde bestemmingsplan een verdichting van het woonprogramma plaats binnen de bestaande bouwmassa. Waar bij het bestemmingsplan is uitgegaan van een personendichtheid van 2,4 personen per woning, zal de personendichtheid per woning op basis van deze verdichting lager zijn. Voor de beoordeling is uitgegaan van 1,75 personen per woning. Het niet-woonprogramma zal niet wijzigen.

Om de gevolgen van het wijzigingsplan op de hoogte van het groepsrisico te duiden is de verandering van de personendichtheid in de eerstelijnsbebouwing aan het spoor inzichtelijk gemaakt (tabel 5.10). De eerstelijnsbebouwing van het plangebied (afbeelding 5.6) heeft de grootste invloed op de hoogte van het groepsrisico.

Deelgebied	Bestemmingsplan		Wijziging omgevingsplan	
	Aantal woningen	Aantal personen (2,4 pers./woning)	Aantal woningen	Aantal personen (1,75 pers./woning)
DG09	130 woningen	312 personen	165 woningen	289 personen
DG03[6] + DG05	328 woningen	787 personen	372 woningen	808 personen
DG06 + DG07	652 woningen	1.565 personen	851 woningen	1.489 personen
Totaal (wonen)	1.110 woningen	2.664 personen	1.388 woningen	2.586 personen

Tabel 5.10 Vergelijking personendichtheid eerstelijns-bebouwing



Afbeelding 5.6 Globale ligging deelgebieden (zwart) ten opzichte van brand- (rood) en explosieaandachtsgebied (oranje) spoortraject

Uit deze vergelijking blijkt dat de personendichtheid in de toekomstige situatie geen grote verandering vertoont in de eerstelijnsbebouwing. De hoogte van het groepsrisico van het spoortraject zal daarmee naar verwachting een minimale verschuiving kennen en blijft ook in de toekomstige situatie ruim onder de oriëntatiewaarde.

LPG-tankstation Cartesiusweg 140
Het groepsrisico van het LPG-tankstation bevindt zich op basis van het vastgestelde bestemmingsplan onder de oriëntatiewaarde.

Eén van de deelgebieden waarin woningbouw is voorzien bevindt zich gedeeltelijk binnen het explosieaandachtsgebied van het LPG-tankstation. Om de gevolgen van het wijzigingsplan op de hoogte van het groepsrisico te duiden is de verandering van de personendichtheid in dit deelgebied in beeld gebracht (tabel 5.11). Overige delen van het wijzigingsplan (niet-wonen) veranderen niet ten gevolge van het wijzigingsplan.

Deelgebied	Bestemmingsplan		Wijziging omgevingsplan	
	Aantal woningen	Aantal personen (2,4 pers./woning)	Aantal woningen	Aantal personen (1,75 pers./woning)
DG02	331 woningen	795 personen	551 woningen	964 personen

Tabel 5.11 Vergelijking personendichtheid eerstelijns-bebouwing



Afbeelding 5.7 Globale ligging deelgebied DG02 (zwart) ten opzichte van explosieaandachtsgebied (oranje) LPG-tankstation

Uit deze vergelijking blijkt dat de personendichtheid binnen het deelgebied dat gedeeltelijk binnen het explosieaandachtsgebied van het LPG-tankstation met circa twintig procent toeneemt. Het deel van het deelgebied dat overlapt met het explosieaandachtsgebied is echter beperkt en bevindt zich bovendien aan de rand van het explosieaandachtsgebied (de bijdrage aan het groepsrisico van dit deelgebied is daarmee relatief beperkt). De hoogte van het groepsrisico van het LPG-tankstation zal daarmee naar verwachting een minimale verschuiving kennen en blijft ook in de toekomstige situatie onder de oriëntatiewaarde.

Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid is de mate waarin personen in staat zijn zichzelf (zonder hulp van buitenaf) in geval van een calamiteit in veiligheid te brengen. Het gewenste handelingsperspectief in geval van een calamiteit (schuilen en/of vluchten) is afhankelijk van het scenario.

- Plasbrandscenario: Indien bij een calamiteit met brandbare vloeistoffen personen betrokken zijn moeten zij zich in veiligheid brengen op een afstand van ten minste 45 meter. In principe is vluchten de beste optie. Of vluchten daadwerkelijk mogelijk is, is afhankelijk van de parameters vluchttijd en alarmeringstijd.

- Explosie: Van belang bij een eventuele explosie is dat de interne vluchtwegen in het gebouw zodanig gesitueerd dienen te zijn dat het mogelijk is aan de risicoluwe zijde te ontvluchten. De woongebouwen moeten via meerdere zijdes kunnen worden ontvlucht. In sommige gevallen kan vluchten uit de directe omgeving eveneens nodig zijn, bijvoorbeeld als reactie op secundaire branden. Voor een juiste inrichting van vluchtroutes naar buiten toe moet rekening gehouden worden met de verschillende scenario's. De externe vluchtwegen voor de woongebouwen richten

zich op verschillende delen van de Cartesiusweg. Hiermee is vluchten (per voet, fiets of gemotoriseerd voertuig) in principe mogelijk via verschillende routes (afbeelding 5.8).



Afbeelding 5.8 Globale indicatie externe vluchtroutes uit het plangebied (paars)

- Toxisch scenario: Bij een calamiteit waarbij toxische gassen vrijkomen is zo snel mogelijk schuilen in een gebouw het voorkeursscenario. Het is van belang dat de bebouwing bescherming biedt. De bebouwing is voorzien van mechanische ventilatiesystemen die handmatig kunnen worden uitgeschakeld.

Beperkt zelfredzame groepen

Met de wijziging van het omgevingsplan worden binnen de aandachtsgebieden geen specifieke ontwikkelingen mogelijk gemaakt die de langdurige aanwezigheid van groepen beperkt zelfredzame personen (zoals kinderen, ouderen) faciliteren. Er is daarmee geen bijzondere aandacht nodig voor de zelfredzaamheid van toekomstige aanwezigen.

Bestrijdbaarheid

Bestrijdbaarheid is de mate waarin een rampscenario door de brandweer te bestrijden is. Bij bestrijdbaarheid dient rekening gehouden te worden met de volgende aandachtspunten bij de scenario's.

- Plasbrandscenario: De brandweer dient tijdig ter plaatse te kunnen zijn om te voorkomen dat een brandbare vloeistof zich verspreidt langs een trein met gevaarlijke stoffen of het plangebied instroomt.

- Explosie: Belangrijk voor een ongeval met brandbare gassen (in combinatie met brandbare vloeistoffen) is dat de brandweer zo snel mogelijk ter plaatse van de calamiteit is. De brandweer heeft voor langere periode voldoende bluswatercapaciteit nodig (primaire, secundaire en eventueel tertiaire bluswatervoorziening).

- Toxisch scenario: Bij een ongeval met toxische gassen en vloeistoffen kan de brandweer, afhankelijk van de stofintensiteit en het groeiscenario, optreden door de gaswolk neer te slaan of te verdunnen/op te nemen met water. De Veiligheidsregio heeft aparte protocollen voor het bestrijden van incidenten met gevaarlijke stoffen op de weg.

Bereikbaarheid
De brandweer Utrecht heeft een kazerne aan de Vlampijpstraat (Schepenbuurt), aan de overzijde van de Cartesiusweg. Het plangebied is meerzijdig te benaderen via de Cartesiusweg.

Conclusie
Het aspect omgevingsveiligheid vormt geen belemmering voor voorgenomen omgevingsplanwijziging.

5.6 Luchtkwaliteit

Kader
Luchtkwaliteit heeft betrekking op luchtverontreiniging door gasvormige stoffen en verontreiniging van de lucht met fijnstof, door vooral verkeer, maar - naar mate het verkeer schoner wordt - ook door andere bronnen zoals houtstook. De luchtkwaliteit beïnvloedt in belangrijke mate de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Een groot deel van de luchtkwaliteit komt van buiten Utrecht. Wegverkeer, mobiele (bouw)werktuigen en houtstook zijn de belangrijkste lokale bronnen van luchtverontreiniging.

Omdat de gemeente Utrecht een aandachtsgebied is voor zowel stikstofdioxide (NO_2) als fijnstof (PM_{10}), moet de luchtkwaliteit getoetst en gemonitord worden. Als een plan in betekenende mate bijdraagt aan de concentraties NO_2 en/of PM_{10}, moet de luchtkwaliteit worden beoordeeld. Dit volgt uit paragraaf 5.1.4.1 en artikel 9.1 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Het beoordelen van de luchtkwaliteit betekent dat het bevoegd gezag motiveert dat:

- er geen overschrijding dreigt van de omgevingswaarden voor NO2, PM10 of andere stoffen, of
- de activiteit niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

Een project of activiteit draagt niet in betekenende mate bij als de toename van de concentratie NO_2 en PM_{10} niet hoger is dan 1,2 microgram/m^3. Dat is 3% van de omgevingswaarde voor de jaargemiddelde concentraties. Deze grenswaarde volgt uit artikel 5.53 en 5.54 van het Bkl. Aantonen dat een project of activiteit valt onder NIBM kan op twee manieren:

1. Het project valt binnen de getalsmatige grenzen van een aangewezen categorie (standaardgevallen NIBM, artikel 5.54 Bkl). Dit betreffen onder andere projecten voor kantoren, woonwijken en het telen van gewassen.
2. Middels een kwalitatieve beschrijving of berekening (NIBM-tool) kan aannemelijk worden gemaakt dat een project niet in betekenende mate bijdraagt.

In artikel 5.54 Bkl is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Enkele voorbeelden zijn:

- woningen: 1.500 met een enkele ontsluitingsweg;
- woningen: 3.000 met twee ontsluitingswegen;

- kantoren: 100.000 m² bruto vloeroppervlak met een enkele ontsluitingsweg.

Als een ruimtelijke ontwikkeling niet genoemd staat in artikel 5.54 Bkl kan deze nog steeds niet in betekenende mate bijdragen. De bijdrage aan NO_2 en PM_{10} moet dan minder zijn dan 3% van de grenswaarden. Dit moet kwalitatief of kwantitatief aangetoond worden.

Sinds 2017 wordt overal in Utrecht voldaan aan de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit. De Wereldgezondheidsorganisatie heeft in 2005 advieswaarden opgesteld voor gezonde lucht. Deze WHO-advieswaarden zijn bedoeld om de gezondheid te beschermen. Deze zijn voor fijnstof strenger dan de grenswaarden van de EU. De WHO stelt zelfs dat er géén veilige concentratie is aan te geven voor fijnstof; op grond van haalbaarheid heeft zij daarom een gezondheids-kundige advieswaarde vastgesteld voor PM_{10} en $PM_{2,5}$. Vanaf 2030 gaan strengere Europese luchtkwaliteitseisen gelden. De grenswaarden voor de jaargemiddelde concentraties van NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ worden aangescherpt tot 20, 20 en 10 µg/m^3.

Stof	**Grenswaarde EU**	**WHO-advies waarde-2005**	**WHO-advies waarde-2021**	**Toetsingsperiode**
NO_2 (stikstofdioxide)	40 µg/m^3	40 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

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

In 2015 heeft de gemeente Utrecht een motie aangenomen waarin de gemeente zich als doel stelt om in de toekomst (2030) naast de wettelijke grenswaarden ook te voldoen aan de WHO-advieswaarden uit 2005 voor fijnstof. Deze advieswaarden (WHO 2005) zijn strenger dan de wettelijke grenswaarden voor PM_{10} (20 µg/m^3) en voor $PM_{2,5}$ (10 µg/m^3). Deze motie is uitgewerkt in het raadsbesluit 'Utrecht kiest voor gezonde lucht – luchtkwaliteitsbeleid en uitvoeringsprogramma' van december 2020, waarin is vastgelegd om toe te werken naar de WHO-advieswaarden-2005, die expliciet zijn benoemd in de samenvatting bij het raadsbesluit.

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

Plangebied
Door Peutz is een onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteitsaspecten inzake de beoogde extra woningen in het plangebied. Het onderzoek is toegevoegd als Bijlage 7.

De jaargemiddelde concentraties nabij het plangebied zijn weergegeven in het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK). De jaargemiddelde concentraties direct naast de Cartesiusweg, nabij het plangebied, voor het jaar 2025 bedragen 25 µg/m³ voor stikstofdioxide (NO_2) en 17 en 9 µg/m³ voor fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}$). De huidige luchtkwaliteit in het plangebied voldoet derhalve ruimschoots aan de van toepassing zijnde rijksomgevingswaarden. Voor 2030 geeft het CIMLK direct

naast de Cartesiusweg concentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ van respectievelijk 20, 17 en 9 µg/m³. Dit is niet hoger dan de aangescherpte grenswaarden die per 2030 van toepassing zijn. Daarbij wordt opgemerkt dat de toetspunten in het CIMLK op korte afstand van de weg gelegen zijn. De woningen worden op grotere afstand van de weg gerealiseerd. De genoemde concentraties zijn derhalve als worst-case te beschouwen.

Woongebouwen zijn aangewezen als categorie gebouwen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging, mits sprake is van maximaal 1.500 woningen (uitgaande van één ontsluitingsweg) of maximaal 3.000 woningen (uitgaande van twee ontsluitingswegen). Het plan voldoet hieraan, waardoor de bijdrage van de maximaal 750~~800~~ extra woningen aan de luchtkwaliteit als "niet in betekenende mate" gekwalificeerd kan worden. Bovendien leiden de extra ~~800~~ 750 woningen niet tot extra verkeersbewegingen (zie paragraaf 4.2.1 Verkeer).

Conclusie
Ter plaatse van het plangebied is sprake van een luchtkwaliteit die voldoet aan de van toepassing zijnde rijksomgevingswaarden zoals opgenomen in het Bkl. In 2030 zal ook voldaan worden aan de aangescherpte grenswaarden. De bijdrage van het plan zelf aan de luchtkwaliteit kwalificeert als “niet in betekende mate”.

Er is voor wat betreft luchtkwaliteit sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Inzake luchtkwaliteit bestaan er derhalve geen belemmeringen voor de planvorming.

5.7 Natuurbescherming

Op grond van de Omgevingswet moeten initiatiefnemers onderzoek doen naar de effecten van hun activiteiten op beschermde dier- en plantensoorten en beschermde gebieden. Bij het vaststellen van een wijziging van het omgevingsplan moet van tevoren duidelijk zijn dat de regels uit de Omgevingswet en hoofdstuk 11 van het Besluit activiteiten leefomgeving niet in de weg staat aan de uitvoering van het plan. Daarnaast kunnen regels gelden op grond van de omgevingsverordening provincie Utrecht.

Beschermde dier- en plantensoorten
De gevolgen voor dier- en plantensoorten voor het plangebied zijn al in kaart gebracht voor het bestemmingsplan. Reeds is geconcludeerd dat de herontwikkeling van het plangebied geen negatieve gevolgen heeft voor dier- en plantensoorten.

Beschermde gebieden
Natura 2000-gebieden en stikstofdepositie
In Nederland zijn ongeveer 160 Natura 2000-gebieden aangewezen, gebieden met een Europese beschermingsstatus. Veel van die gebieden zijn (ook) gevoelig voor stikstofdepositie. Een verdere toename van de stikstofdepositie kan leiden tot 'significante effecten' op de beschermde natuurgebieden, wat alleen is toegestaan met een omgevingsvergunning voor een Natura 2000-activiteit.

Bij een wijziging van het omgevingsplan moet inzichtelijk worden gemaakt of de beoogde ontwikkeling effecten heeft op de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden. Een verdere toename van de stikstofdepositie kan leiden tot 'significante effecten' op de beschermde natuurgebieden (Natura 2000). Als een activiteit leidt tot extra stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden en er niet kan worden uitgesloten dat dit leidt tot significante effecten op deze gebieden, wordt de activiteit aangemerkt als een Natura 2000-activiteit volgens de Omgevingswet en is deze vergunningsplichtig.

Wanneer met een berekening met AERIUS Calculator wordt aangetoond dat er geen significante stikstofdepositie optreedt wordt de activiteit niet bestempeld als Natura 2000-activiteit en hoeft er geen omgevingsvergunning te worden verleend. Als er wel stikstofdepositie optreedt, maar er wordt aangetoond dat deze toename in stikstofdepositie geen significante gevolgen heeft voor de Natura

2000-gebieden (middels een voortoets), is de activiteit ook geen Natura 2000-activiteit. In de voortoets mag geen rekening worden gehouden met mitigerende maatregelen zoals intern salderen.

Indien in de voortoets niet kan worden uitgesloten dat er geen significante effecten optreden moet er voor de wijziging van het omgevingsplan een passende beoordeling worden opgesteld en een omgevingsvergunning voor een Natura 2000-activiteit worden aangevraagd bij het bevoegd gezag (provincie Utrecht). Het bevoegd gezag mag het omgevingsplan alleen vaststellen als uit de passende beoordeling zekerheid kan worden verkregen dat het plan de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied niet zal aantasten. Wanneer er een passende beoordeling nodig is, geldt er ook een plan-mer-plicht of plan-mer-beoordelingsplicht (artikel 16.36 Ow).

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 omgevingsverordening Provincie Utrecht (artikel 6.1 en verder) zijn regels vastgelegd waar (afwijkingen van) een wijziging van het omgevingsplan aan moeten voldoen.

Algemene zorgplicht
Ten slotte gelden voor Natura 2000-activiteiten en Flora- en Fauna-activiteiten de specifieke zorgplichten van de artikelen 11.6 en 11.27 uit het Besluit activiteiten leefomgeving. Degene die een activiteit verricht en weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat die activiteit nadelige gevolgen kan hebben voor het belang van natuurbescherming is verplicht om alle maatregelen te treffen die redelijkerwijs kunnen worden gevraagd om die gevolgen te voorkomen. Als de gevolgen niet kunnen worden voorkomen moet zorg gedragen worden voor het zo veel mogelijk beperken of het ongedaan maken van die gevolgen. Als de gevolgen onvoldoende kunnen worden beperkt moet worden bezien of de activiteit achterwege gelaten kan worden, voor zover dit redelijkerwijs van diegene kan worden gevraagd. Daarom moet iemand die een bepaalde activiteit wil verrichten zich vooraf op de hoogte stellen van de aanwezige flora en fauna, de kwetsbaarheid ervan en de mogelijke gevolgen daarvoor van zijn handelen.

Om een juiste invulling te kunnen geven aan de zorgplicht is de Leidraad werken met beschermde flora en fauna van de gemeente Utrecht van toepassing. Voor aanvang van de werkzaamheden moet een ecologisch werkprotocol worden opgesteld door een deskundige.

Plangebied
Voor de extra ~~800~~ woningen, die met dit plan worden mogelijk gemaakt, is een stikstofonderzoek uitgevoerd (zie Bijlage 8). Uit het stikstofonderzoek blijkt dat de gebruiksfase niet leidt tot stikstofdepositie op relevante Natura 2000-gebieden. De stikstofdepositie als gevolg van de aanlegfase bedraagt 0,01 mol N/ha/jaar in Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen.

Er is een ecologische voortoets (zie Bijlage 9) uitgevoerd om te beoordelen of deze tijdelijke stikstofdepositie kan resulteren in significant negatieve effecten op het betreffende Natura 2000-gebied. Dit is niet het geval.

Conclusie
Uit het stikstofonderzoek blijkt dat er in de aanlegfase sprake is van een stikstofdepositie van 0,01 mol N/ha/jaar in Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen. Uit de ecologische voortoets blijkt dat deze tijdelijke stikstofdepositie niet leidt tot significant negatieve effecten op het betreffende Natura 2000-gebied.

5.8 Gezond stedelijk leven

Kader
In paragraaf 2.3.2.2.3 is het gemeentelijke beleid voor een gezond stedelijk leven uiteengezet. In Utrecht streven wij naar gezond stedelijk leven voor iedereen (Ruimtelijke Strategie Utrecht). Vanuit gezondheidsperspectief is de hoofdambitie om gezondheidsverschillen binnen Utrecht te verkleinen (Nota Samen gezondheidsverschillen verkleinen 2024–2027).

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. Hieronder wordt aangegeven op welke manier hier invulling aan is gegeven.

Plangebied
Bescherming tegen negatieve milieufactoren
Er worden veel maatregelen genomen om de gezondheid van bewoners en omwonenden van het gebied te beschermen tegen negatieve milieufactoren. Zo wordt het autoverkeer in het gebied drastisch beperkt, wordt er gebruik gemaakt van duurzame energie en worden er klimaatbestendige maatregelen genomen op het vlak van energie en inrichtingsprincipes. Ook worden gevoelige functies op afstand van de weg gesitueerd, en wordt geluidsoverlast van het spoor beperkt door een geluidwerend scherm.

Leefomgeving ondersteunt gezonde leefgewoontes
Bij de transformatie van de Cartesiusdriehoek wordt op alle mogelijke wijzen gestreefd naar het creëren van een gezonde leefomgeving. De inrichting van dit stukje stad wordt daarmee één van de pronkjuwelen voor gezonde verstedelijking in Utrecht. Zo worden er veel groene buitenruimten en ontmoetingsruimten gerealiseerd. Ook zijn er veel fietsvoorzieningen zoals snelle fietsverbindingen, het is een autoluw gebied. Binnen het plangebied zijn tevens speel- en sportplekken voorzien. De personendichtheid zal ondanks de extra woningen ongeveer gelijk blijven. Voor het bestemmingsplan is uitgegaan van een personendichtheid van 2,4 personen per woning. Door de verdichting komt de personendichtheid neer op 1,75 personen per woning. De berekening van het toekomstig aantal bewoners is opgenomen in Bijlage 6 Beschouwing omgevingsveiligheid. Er ontstaat dus geen extra druk op de voorzieningen en openbare ruimte.

Sociale kracht wordt versterkt
De sociale kracht wordt versterkt door de vele ontmoetingsruimten, waaronder binnen elk woonblok, en groene buitenruimten. Ook worden er speelplekken en sport stimulerende voorzieningen gerealiseerd.

Conclusie
De conclusie is dat concrete maatregelen worden getroffen waarmee invulling wordt gegeven aan de missie van de gezonde stad. De ontwikkeling is in overeenstemming met het volksgezondheidsbeleid.

5.9 Toegankelijkheid

Kader
Utrecht wil een stad zijn waar iedereen mee kan doen, waar we niemand buitensluiten. Een inclusieve toegankelijke stad. We willen dat alle inwoners en bezoekers, met en zonder beperking, alle (openbare) gebouwen, woningen, de openbare ruimte en dienstverlening kunnen gebruiken. Daarbij is niet alleen de toegankelijkheid belangrijk maar ook de uitgankelijkheid.

Utrecht werkt al sinds 2007 actief aan toegankelijkheid, eerst met Agenda 22 en nu volgens het VN-verdrag handicap. Het uitgangspunt van het VN-verdrag handicap is 'niets over ons zonder ons'. Samenwerking met de belangenorganisaties voor inwoners met een beperking in een zo vroeg mogelijk stadium van de planontwikkeling is daarmee noodzakelijk. De ambities van de gemeente voor het VN-verdrag handicap staan in de agenda 'Utrecht voor iedereen toegankelijk'. In de agenda 'Utrecht voor iedereen toegankelijk' zijn drie kansen omschreven die we als gemeente willen pakken. Dit zijn: sneller en concreet resultaat, niet alleen fysiek maar ook sociaal toegankelijk en samenwerken

met de stad. Met het uitvoeringsprogramma 'Utrecht voor iedereen toegankelijk' laten we zien wat we al doen en wat we nieuw op pakken. Dit zijn acties die nodig zijn voor het benutten van de drie kansen. Daarnaast moeten gebouwen en woningen voldoen aan het Besluit bouwwerken leefomgeving.

Plangebied
Woningen
Utrecht wil graag rolstoelbezoekbare en rolstoelbewoonbare woningen. Wij willen dat iedereen, ook als hij of zij gebruik maakt van een rolstoel, alle nieuwe of verbouwde woningen kan bezoeken. Volgens het Besluit bouwwerken leefomgeving moet iedereen vanaf de openbare weg alle ingangen van de woning kunnen betreden. In Utrecht willen we dat iedereen in de woonkamer en bij het toilet kan komen en gebruik kan maken van de buitenruimte zoals een balkon of tuin. Dit houdt bijvoorbeeld in dat er geen trappetjes of opstapjes zijn, binnen of buiten de woning. Dit is een woning die bezoekbaar is. We willen dat mensen in een rolstoel in alle nieuwe of verbouwde nultredenwoningen (woningen waarbij de entree, woonkamer/eetkamer, keuken, badkamer, toilet en ten minste één slaapkamer zonder trap bereikbaar zijn) kunnen wonen. Of het is gemakkelijk om daarvoor te zorgen. De ambitie van Utrecht gaat hiermee verder dan het Besluit bouwwerken leefomgeving.

Het is mogelijk dat bestaande bouwwerken bijvoorbeeld van oudsher niet aan de toegankelijkheidsambities voldoen. Bestaande bouwwerken mogen door het verbouwen daarvan in ieder geval niet minder toegankelijk worden. Woningen die in privébezit zijn en door de eigenaar bewoond worden zijn hiervan uitgezonderd.

Conclusie
De nieuwe woningen zullen voldoen aan bovenstaande vereisten en daarmee goed toegankelijk zijn voor mensen met een beperking.

5.10 Conclusie

Uit de beschouwing van de onderzoeken en randvoorwaarden in dit hoofdstuk blijkt dat er geen belemmeringen zijn voor de realisatie van het beoogde plan.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Inleiding
Dit TAM-omgevingsplan ziet op het vergroten van het woonprogramma van het bestemmingsplan 'Cartesiusdriehoek, fase 2-6'. Deze wijziging van het tijdelijk omgevingsplan maakt de verdichting van het plangebied met maximaal 750~~800~~ woningen mogelijk.

Financiële en economische uitvoerbaarheid
Voor de integrale gebiedsontwikkeling van dit plangebied is een anterieure overeenkomst gesloten met de initiatiefnemer en grondeigenaar van het plangebied. In deze anterieure overeenkomst zijn afspraken gemaakt over de realisatie van de bouwplannen en over de inrichting van het openbare gebied in het plangebied. In deze overeenkomst neemt de eigenaar/initiatiefnemer de plicht op zich om de nieuwe functies, de bouwplannen én de openbare ruimte in het plangebied voor eigen rekening en risico te realiseren, in onderlinge samenhang en volgens een afgesproken planning.

Met de afspraken in de anterieure overeenkomst is de financiële- en economische uitvoerbaarheid van deze wijziging omgevingsplan voldoende aannemelijk gemaakt.

Kostenverhaal
In de anterieure overeenkomst zijn ook afspraken gemaakt over het kostenverhaal van de door de gemeente voor het plangebied te maken kosten (plankosten, kosten bovenwijkse voorzieningen).

Daarmee is het wettelijke kostenverhaal anderszins verzekerd, conform artikel 13.13 Omgevingswet en is het niet nodig om financiële regels op te nemen in deze omgevingsplanwijziging.

Nadeelcompensatie
In de anterieure overeenkomst is ook vastgelegd dat eventuele nadeelcompensatie aan derden voor rekening en risico is van de initiatiefnemer. Claims voor nadeelcompensatie zullen door de gemeente worden doorgelegd naar de initiatiefnemer.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1 Afstemming en samenwerking met andere bestuursorganen

Het plan is aan een aantal organisaties toegezonden voor reactie als bedoeld in artikel 2.2 Omgevingswet:

1. Veiligheidsregio Utrecht
2. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden
3. Prorail
4. Provincie Utrecht

Hieronder zijn de reacties weergegeven. Hierbij is aangegeven of de opmerkingen geleid hebben tot aanpassingen van het plan.

1. Veiligheidsregio Utrecht
De veiligheidsregio geeft in haar reactie aan dat de verlaging van de personendichtheid en de afname van het aantal personen ondanks de toename van het aantal woningen nader gemotiveerd moet worden. Ook geeft de veiligheidsregio aan dat voor de zelfredzaamheid geldt dat ten aanzien van het plasbrandscenario voor de situering van de uitgangen van de interne vluchtwegen hetzelfde geldt als voor het explosiescenario. Namelijk dat er ook de mogelijkheid moeten zijn om via de risicoluwe zijde te vluchten.

Reactie:
Het rapport over externe veiligheid is aangepast op basis van de opmerkingen van de veiligheidsregio.

2. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden
Het hoogheemraadschap heeft aangegeven dat er voor de watercompensatie inderdaad geen aanpassingen nodig zijn. Mogelijk is wel aanpassing van het rioleringsplan nodig. Het hoogheemraadschap adviseert dit met de rioleringsdeskundige van zowel de gemeente als van het waterschap te bespreken.

Reactie:
Bij de uitwerking van de plannen zal afstemming plaatsvinden met de rioleringsdeskundigen van de gemeente en het hoogheemraadschap over het rioleringsplan.

3. ProRail
ProRail heeft aangegeven dat de berekening van het geluid van het emplacement niet op de juiste wijze is uitgevoerd.

Reactie:
Het geluidrapport en de paragraaf 'Geluidhinder' uit de motivering is aangepast op basis van de opmerkingen van ProRail. Vervolgens zijn deze wijzigingen met ProRail gedeeld en door ProRail akkoord bevonden.

4. Provincie Utrecht
Van de Provincie Utrecht is geen reactie ontvangen.

6.2.2 Participatie

Op basis van het kompas voor zeggenschap uit het beleid van Samen Stad Maken hebben we gekozen voor de samenwerkingsvorm 'peilen'. Het samenwerkingsplan is in Bijlage 10 te vinden. Omdat het plan voor meer woningen binnen allerlei eisen en regels blijft die nu al gelden, hebben we ons bij Samen Stad Maken gefocust op drie onderwerpen:

- Welk type woningen moet er extra komen in de nieuwe woonwijk Cartesius?
- Wat voor soort voorzieningen moeten er komen in de nieuwe woonwijk Cartesius?
- Wat betekenen meer woningen voor de openbare ruimte in de nieuwe woonwijk Cartesius?

Door de vragen uit de peiling op deze onderwerpen toe te spitsen, zijn we eerlijk en open geweest over waar wel en geen aanpassingen op mogelijk zijn. In de peiling konden respondenten overigens nog wel overige zorgen of aandachtspunten met ons delen door middel van een open vraag.

We hebben op verschillende manieren inbreng opgehaald bij Utrechters:

- We hebben een online peiling op Denk Mee geplaatst. Geïnteresseerden konden de peiling tussen 4 en 21 september 2025 invullen. We hebben de mogelijkheid om de peiling in te vullen gedeeld via een wijkbericht naar Cartesius en omliggende buurten (ruim 3.400 adressen) en vanuit de ontwikkelaars is het bericht gedeeld in de BouwApp van Cartesius en via een nieuwsbrief naar bijna 11.000 e-mailadressen. We hebben 673 reacties op de peiling ontvangen maar niet iedereen heeft de gehele peiling ingevuld.
- We hebben straatinterviews gehouden op een vrijdagmiddag, woensdagavond en zaterdagochtend in de periode waarin de peiling openstond. Hierbij hebben we samen met de mensen op straat de peiling ingevuld of, bij gebrek aan tijd bij de voorbijgangers, hen op weg geholpen om de enquête op een later moment zelf in te vullen. Tijdens de straatinterviews stonden we op verschillende plekken in Cartesius, de Schepen- en Bloemenbuurt en aan de Cartesiusweg.
- Op woensdagavond 17 september 2025 organiseerden we samen met de ontwikkelaars een inloopbijeenkomst waar geïnteresseerden vragen konden stellen of hun inbreng konden achterlaten.

In de informatieve bijlage 'Samenwerkingsverslag meer woningen Cartesius' (zie Bijlage 11) staat een samenvatting van inzichten die we uit het Samen Stad Maken proces hebben opgedaan en door wie die inzichten zijn ingebracht. In grote lijnen blijkt uit de peiling dat Utrechters voorzieningen, de (groene) uitstraling van de wijk, verkeer, parkeren en een betaalbaar en divers woonaanbod belangrijk vinden. Allereerst wil men dat de druk op voorzieningen in en om Cartesius niet te groot wordt. Daarnaast vinden mensen een groene uitstraling van de wijk belangrijk. Ze stellen dat meer woningen niet mag leiden tot een verlies van groene en rustige ruimte in de wijk. Daarnaast zijn er zorgen over verkeer en parkeren rondom Cartesius, met als focus bereikbaarheid van de wijk en het effect op de beschikbaarheid van parkeerplaatsen in omliggende wijken. Tenslotte vragen respondenten aandacht voor een divers en betaalbaar woonaanbod in de wijk.

Daarnaast blijkt een deel van de respondenten geen zorgen te hebben bij het maken van meer woningen in Cartesius. Onder woningzoekenden is dat percentage 78%. Uit de peiling blijkt dat bewoners van wijken rondom Cartesius en (toekomstige) inwoners van Cartesius de meeste zorgen hebben. Van deze twee doelgroepen geeft ongeveer 30% aan geen zorgen te hebben. Ook blijkt uit

de peiling dat sommige respondenten het juist toejuichen dat er extra woningen komen. Anderen stellen weer dat de wijk al te vol is en beter op andere plekken gebouwd kan worden.

Tijdens de periode dat het ontwerp TAM-omgevingsplan ter inzage lag is een wijkbericht verstuurd naar ruim 3400 adressen. Hierin zijn zij over de terinzagelegging geïnformeerd en in de gelegenheid gesteld om zich aan te melden voor twee inloopavonden. Op de projectpagina's op utrecht.nl en DenkMee is dezelfde informatie gedeeld. Op 15 december 2025 heeft een inloopavond plaatsgevonden voor één omwonende die vragen had over het geluidonderzoek (met name over spoorgeluid).

Hoofdstuk 7 Juridische plantoelichting

7.1 Inleiding

Dit plan is een onderdeel van het omgevingsplan van Utrecht. Het omgevingsplan bestaat uit een definitief deel en een tijdelijk deel. Met het definitieve deel wordt het omgevingsplan bedoeld dat inhoudelijk en digitaal is opgebouwd op de manier die de Omgevingswet voorschrijft. Definitief betekent dus niet dat de regels niet gaan veranderen. Het tijdelijke deel van het omgevingsplan bestaat uit de bestemmingsplannen die zijn vastgesteld op grond van de Wet ruimtelijke ordening of de Wet op de Ruimtelijke Ordening. De regels van het plan vullen de regels van het definitieve deel van het omgevingsplan aan. De regels van het definitieve omgevingsplan zijn dus ook van toepassing op het plangebied van dit plan. Als dat niet zo is, dan is dat expliciet aangeven in de regels. In het omgevingsplan staat bijvoorbeeld dat je niet mag bouwen zonder omgevingsvergunning (artikel 4.5 van het omgevingsplan). Die vergunningplicht geldt dan ook voor dit plangebied. Als in de regels staat dat een gebouw niet hoger mag zijn dan 10 meter, dan is dat een aanvulling op het omgevingsplan en zal een vergunningaanvraag voor het bouwen getoetst worden aan de regel over de bouwhoogte (artikel 4.16, vijfde lid, van het omgevingsplan).

Met het bestemmingsplan 'Cartesiusdriehoek, fase 2-6', dat deel uitmaakt van het tijdelijk deel van het Omgevingsplan gemeente Utrecht, werd voorzien in een woonprogramma van maximaal 2.530 woningen. De hoofddoelstelling van dit TAM-omgevingsplan is om dit woonprogramma met maximaal 750~~800~~ woningen uit te breiden en zo de Cartesiusdriehoek verder te verdichten. Om dit te bewerkstelligen is in dit TAM-omgevingsplan een voorrangsbepaling opgenomen.

In eerste instantie is het op grond van artikel 22.6, eerste lid, van de Omgevingswet, slechts mogelijk dat de voor een locatie geldende regels uit het tijdelijk deel van het omgevingsplan allen tegelijk komen te vervallen. Om toch gedeeltelijk de regels te laten vervallen, is door de VNG een 'work-around' bedacht: de mogelijkheid tot het opnemen van voorrangsregels en aanvullende regels in de regels van het nieuwe deel van het omgevingsplan. Op deze manier kunnen ook, zoals dit TAM-omgevingsplan, de nieuwe planregels gedeeltelijk worden ingevoerd.

De voorrangsbepaling in dit TAM-omgevingsplan gaat voor op de artikelen 4.3.1, eerste lid, en 10.3.1, eerste lid, van het bestemmingsplan 'Cartesiusdriehoek, fase 2-6', waarin een maximum aantal woningen is opgenomen van 2.530. Het vervangend artikel in dit TAM-omgevingsplan wijzigt het woonprogramma naar een maximum van 3.280~~330~~ woningen. De overige regels van het bestemmingsplan blijven dus gelden en veranderen niet. Wel is er in aanvulling op artikel 18 een regeling opgenomen voor niet-geluidgevoelige gevels.

In hoofdstuk 1 van de regels staat het toepassingsbereik, in hoofdstuk 2 het nieuwe maximumaantal woningen en de voorrangsbepaling.

7.2 Inleidende regels (hoofdstuk 1 van de regels)

Artikel 1 Werking van dit plan
In Artikel 1 zijn de regels opgenomen die laten zien hoe de samenhang van dit plan met het omgevingsplan van Utrecht is.

In lid 1.1 is het plangebied beschreven. Het werkingsgebied van de regels valt, uitzondering daargelaten, samen met het plangebied.

Lid 1.2 maakt duidelijk dat dit plan deel uitmaakt van het omgevingsplan. Lid 1.3 maakt duidelijk dat de regels een aanvulling zijn op het tijdelijke deel van het omgevingsplan of in voorrang gelden op de regels van het tijdelijke deel van het omgevingsplan.

De standaardregels van bestemmingsplannen, zoals de wijze van meten, zijn niet in dit plan opgenomen, omdat die al in het definitieve omgevingsplan staan. Dat geldt ook voor het overgangsrecht.

7.3 Functieregels (hoofdstuk 2 van de regels)

Artikel 2 Maximum aantal zelfstandige woningen
In Artikel 2 is geregeld dat er maximaal 3.280~~330~~ zelfstandige woningen mogen worden gerealiseerd binnen de bestemmingen Gemengd-1 en Wonen samen.

Artikel 3 Niet-geluidgevoelige gevels met bouwkundige maatregelen
In Artikel 3 is geregeld dat de gevels en zoals aangegeven met rode bolletjes in Bijlage 1 van de regels uitgevoerd moeten worden als niet-geluidgevoelige gevel met bouwkundige maatregelen.

Er kan ook een omgevingsvergunning worden verleend als is aangetoond dat voldaan kan worden aan de grenswaarde voor railverkeer van 65 dB Lden.

Artikel 4 Voorrangsbepaling
Artikel 4 geeft aan dat Artikel 2 een voorrangsbepaling is op artikel 4.3.1, eerste lid, en artikel 10.3.1, eerste lid, van het bestemmingsplan Cartesiusdriehoek, fase 2-6 (NL.IMRO.0344.BPCARTDRHFASE2EN6-VA01) dat onderdeel is van het tijdelijke deel van het omgevingsplan.

Artikel 5 Aanvullende bepaling
Artikel 5 geeft aan dat Artikel 3 geldt in aanvulling op artikel 18 van het bestemmingsplan Cartesiusdriehoek, fase 2-6 (NL.IMRO.0344.BPCARTDRHFASE2EN6-VA01) dat onderdeel is van het tijdelijke deel van het omgevingsplan.

7.4 De bruidsschatregels

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet maken de bruidsschatregels op grond van artikel 22.2 van de Omgevingswet van rechtswege onderdeel uit van het tijdelijke deel van het omgevingsplan. De bruidsschatregels staan in hoofdstuk 22. In de bruidsschatregels staan bijvoorbeeld voormalige Rijksregels uit het Activiteitenbesluit milieubeheer en het Bouwbesluit. De gemeenteraad is bevoegd om de bruidsschatregels te schrappen, te wijzigen of ongewijzigd over te nemen in het omgevingsplan. Inmiddels maakt een aantal voormalige bruidsschatregels onderdeel uit van het definitieve deel van het omgevingsplan. Voor deze bruidsschatregels is al een afweging gemaakt voor Utrecht om deze gewijzigd of ongewijzigd in het definitieve deel van het omgevingsplan over te zetten. Indien relevant gelden deze ook voor dit plangebied. Daarnaast maakt een deel van de bruidsschat nog onderdeel uit van hoofdstuk 22. Ook deze regels zijn, voor zover relevant, voor dit plangebied van toepassing. Met deze wijziging van het omgevingsplan worden extra woningen toegestaan, waardoor het niet nodig is om extra bruidsschatregels aan te passen.

Bijlagen motivering

Bijlage 1	Notitie Parkeerbalans en verkeersgeneratie Cartesius
Bijlage 2	Oplegnotitie aanmeldnotitie mer-beoordeling
Bijlage 3	mer-beoordelingsbesluit
Bijlage 4	Akoestisch onderzoek
Bijlage 5	Geuronderzoek
Bijlage 6	Beschouwing omgevingsveiligheid
Bijlage 7	Onderzoek luchtkwaliteit
Bijlage 8	Stikstofonderzoek
Bijlage 9	Voortoets
Bijlage 10	Samenwerkingsplan
Bijlage 11	Samenwerkingsverslag