Bundel van de Commissie Stad en Ruimte van 7 januari 2021

1 Opening

Digitaal.
Aanvang: 10.00 uur

2 Vaststellen agenda en inventarisatie te bespreken agendapunten

3 Verslagen

Het conceptverslag van de openbare commissie Stad en Ruimte van 10 december 2020, ter vaststelling.

Concept Verslag commissie Stad en Ruimte, 2020-12-10.pdf

4.1 Toezeggingen/moties/brievenlijst

Ter vaststelling.

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd 12 december 2020 (inclusief voortgangsinformatie).pdf

4.2 Lange Termijn Agenda

Ter informatie.

Lange Termijn Agenda S&R d.d. 9 december 2020.xlsx

5 Raadsvoorstel Vaststelling Ontwikkelkader en bestemmingsplan 2e Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4 en 2e Daalsedijk deelgebied 1 tot en met 4 als A2-gebied inclusief betaald parkeren

Aanvang: 10.00 uur; Digitaal
Indicatie behandeltijd: 150 min.
Beleidsveld: Ruimtelijke Ontwikkeling - wethouder Verschuure
Het ontwikkelkader en bestemmingsplan maakt de bouw mogelijk van maximaal 1.050 woningen en van diverse culturele, maatschappelijke en commerciële voorzieningen tot maximaal 28.000m2. Van de woningen wordt 30% voor de sociale huursector gebouw en 15% voor de categorie 'betaalbare koop'. Het plangebied ligt ten noordwesten van het centrum in de Daalsebuurt en was voorheen een bedrijventerrein. In 2015 heeft de raad de ontwikkelvisie & ontwikkelkader 2e Daalsedijk vastgesteld. Het huidige ontwikkelkader en bestemmingsplan is een verdere uitwerking van dat raadsbesluit.
Het college stelt voor het ontwikkelkader en het bestemmingsplan vast te stellen en geen exploitatieplan vast te stellen. Daarnaast stelt het college voor het hele gebied voor betaald parkeren in te voeren (A2 gebied).
Tot slot stelt het college voor de bevoegdheid om binnen de bestemming van 'Gemengd' van de locaties Concordiastraat 80 en/of 2e Daalsedijk 4 een hotel te maken over te dragen aan het college.

Dossier 1378 voorblad

Raadsvoorstel ontwikkelkader en bestemmingsplan 2e Daalsedijk deelgebied 2 tm 4.docx

Ontwikkelkader 2e Daalsedijk Deelgebied 2 tot en met 4.pdf

Beeldkwaliteitsplan 2e Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4.pdf

Bestemmingsplan 2e Daalsedijk, deelgebied 2 tm 4 Regels.pdf

Bestemmingsplan 2e Daalsedijk, deelgebied 2 tm 4 Toelichting.pdf

Bestemmingsplan 2e Daalsedijk, deelgebied 2 tm 4 Verbeelding.pdf

Link naar RO publiceer- vaststelling bp 2e Daalsedijk 2 tm 4.docx

Vaststellingsrapport Bestemmingsplan 2e Daalsedijk deelgebied 2 tm 4.pdf

Delegatiebesluit hotelfunctie bestemmingsplan 2e Daalsedijk deelgebied 2 tm 4.pdf

Afbeelding invoeren betaald parkeren 2e Daalsedijk deelgebied 2 tm 4.png

Inspraaknota ontwikkelkader 2e Daalsedijk deelgebied 2 tot en met 4.pdf

6 Beantwoording SV 2020 nr. 174: Vervolg Bouwenvelop Johan Wagenaarkade 1-10.

Aanvang: 14.30 uur; Digitaal
Indicatie behandeltijd: 30 min.
Beleidsveld: Ruimtelijke Ontwikkeling en Mobiliteit - wethouders Verschuure en Van Hooijdonk
Geagendeerd door J. Zwinkels (CDA).
De CDA-fractie heeft eerder schriftelijke vragen gesteld over de Johan Wagenaarkade 1-10, samen met PvdA. Dit heeft tot een aantal inhoudelijke antwoorden geleid en enkele wijzigingen in de toekomstige verkeerssituatie, maar bewoners zijn nog steeds zeer ongerust over de verkeersonveiligheid door de keuzes die gemaakt worden door het college. Het plan houdt o.a. in dat de Catharina van Renneslaan nu als enige ontsluitingsweg wordt ingetekend. Na hun gesprekken met de wethouder hebben zij hem gemaild en de CDA-fractie daarvan op de hoogte gesteld. Ze maken zich zorgen over de leefbaarheid en verkeersveiligheid, o.a. voor kinderen die op straat spelen. CDA Utrecht wil een alternatief plan van het college. De fractie wil nu graag ook andere fracties de gelegenheid bieden om zich uit te spreken hierover, zodat we als raad tijdig een debat voeren en mogelijk nog verbeteringen in het plan kunnen doorvoeren. Tevens wordt de wethouder Verkeer voor dit agendapunt uitgenodigd.

Dossier 1479 voorblad

Beantwoording SV 2020 nr 174 over Vervolg Bouwenvelop Johan Wagenaarkade 1-10.pdf

7 Raadsbrief Stand van zaken landgoederen

Aanvang: 15.05 uur; Digitaal
Indicatie behandeltijd: 30 min.
Beleidsveld: Groen - wethouder Van Hooijdonk
Geagendeerd door A. Sasbrink (Partij voor de Dieren)
De toekomstvisie landgoederen is geëvalueerd en het college kondigt aan op basis daarvan eind volgend jaar met een overzicht van plannen en acties te komen.
In de commissie wil de fractie van de PvdD aandachtspunten aan het college meegeven voor de nog uit te werken herziening van de toekomstvisie.
De fractie wil in elk geval met de wethouder en andere fracties in gesprek over keuzes op het gebied van:

** de balans tussen natuur en recreatie, tussen natuur en cultuurhistorie en tussen natuur en landbouw*
** het in stand houden en versterken van biodiversiteit op de landgoederen*
** de bescherming van het karakter van de landgoederen tegen steeds verder oprukkende bebouwing*
** bereikbaarheid van de landgoederen (voor schoon vervoer)*
** de bijdrage van de inrichting van de landgoederen aan Natuurnetwerk Nederland (NNN)*
** de betrokkenheid van en samenwerking met diverse bewoners, organisaties, andere overheden en belangengroepen bij beheer, beleid en de evaluatie landgoederen.*

Dossier 1522 voorblad

Evaluatie Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd – Rhijnauwen.pdf

Raadsbrief Stand van zaken landgoederen.pdf

8 Samenwerkingsovereenkomst met Stedin 2020-2024

DIT AGENDAPUNT WORDT NIET BESPROKEN.

Dossier 1524 voorblad

Raadsbrief Samenwerkingsovereenkomst Stedin.pdf

Samenwerkingsovereenkomst Stedin 2020.pdf

9 Raadsvoorstel Nota beheer openbare ruimte

Aanvang: 20.00 uur; Digitaal
Indicatie behandeltijd: 90 min.
Beleidsveld: Openbare Ruimte - wethouder Diepeveen
Periodiek maakt de gemeente Utrecht een nota over het beheer en onderhoud van de openbare ruimte. In deze nota brengt de gemeente in beeld wat de staat is van de kwaliteit van de openbare ruimte, gebaseerd op door de raad vastgestelde kwaliteitsniveaus. De belangrijkste veranderingen ten opzichte van voorgaande nota's betreffen de inzet op ontwikkelend beheren als nieuwe beheerfilosofie; het wegwerken van het achterstallig onderhoud in maximaal 10 jaar tijd en de financiële strategie die de gemeente wil inzetten om de begroting meer robuust te maken.

Dossier 1072 voorblad

Raadsvoorstel Nota beheer openbare ruimte.docx

Nota Beheer Openbare Ruimte.pdf

Gemeente Utrecht

Verslag vergadering Commissie Stad & Ruimte

Datum	10 december 2020
Locatie	Stadhuis, raadzaal
Verslag door	mw. I.B. Koren (Notuleerservice Nederland)
Vaststelling verslag	

Aanwezigen

De voorzitter, mw. J. Kleinrensink, de wethouder, dhr. K. Diepeveen, de leden, dhr. B. Işik (PvdA), dhr. G. te Hoonte (VVD), dhr. J. Wijmenga (ChristenUnie), dhr. M. Koning (D66), mw. A. Sasbrink (PvdD), dhr. S. Nagtegaal (PVV), mw. F. de Koning (GroenLinks), dhr. T. Schipper (SP), dhr. J. Koppelaar (Student&Starter), mw. J. Zwinkels (CDA), mw. M. Leenders (commissiegriffier).

Afwezigen

Er zijn geen afwezigen gemeld.

Verslag vergadering Commissie Stad & Ruimte

1. Opening en mededelingen 1
2. Vaststellen agenda en inventarisatie te bespreken agendapunten 1
3. Verslagen 2
4. Toezeggingen/moties/brievenlijst/lange termijnagenda 2
5. Raadsbrief huurprijzen Wilhelminawerf 2
LIJST VAN TOEZEGGINGEN 6

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering om 10.30 uur.

De heer Wijmenga (ChristenUnie) meldt dat hij niet aanwezig zal zijn bij de bespreking van agendapunt 6, Raadsvoorstel Verordening Bedrijveninvesteringszone (BIZ) Woonboulevard 2021-2025 dat tijdens de middagvergadering behandeld zal worden.

2. Vaststellen agenda en inventarisatie te bespreken agendapunten

De voorzitter concludeert dat de agenda is vastgesteld.

De heer Te Hoonte (VVD) vraagt of deze commissie een ‘veegcommissie’ is en of het klopt dat er geen veto is of dat er wel een mogelijkheid is om voortijdig te eindigen.

De voorzitter constateert dat dit uitgezocht wordt en dat hierop terug wordt gekomen.

3. Verslagen

- Het verslag van de openbare commissie Stad en Ruimte van 8 oktober 2020, opnieuw ter vaststelling n.a.v. opmerking GroenLinks. Het verslag is aangepast op pagina 13, regel 13 en 14.
- Het conceptverslag van de openbare commissie Stad en Ruimte van 29 oktober 2020, ter vaststelling.
- Het GEHEIME conceptverslag van de besloten commissie Stad en Ruimte van 12 november 2020, ter vaststelling
- Het conceptverslag van de openbare commissie Stad en Ruimte van 12 november 2020, ter vaststelling.
- Het conceptverslag van de openbare commissie Stad en Ruimte van 19 november 2020, ter vaststelling.

De voorzitter concludeert dat de verslagen zijn vastgesteld.

4. Toezeggingen/moties/brievenlijst/lange termijnagenda

De voorzitter concludeert dat deze zijn vastgesteld.

5. Raadsbrief huurprijzen Wilhelminawerf

De voorzitter constateert dat de ontwikkelaar van het project Wilhelminawerf in deelgebied 4 van de Merwedekanaalzone, van plan is om een hoger huurprijsniveau te hanteren dan in 2016 is gecommuniceerd met de gemeente. Een aantal fractie wil graag bespreken of de afspraken geschonden zijn, of een en ander teruggedraaid kan worden en of deze situatie kan worden voorkomen bij andere projecten in de stad. Verder zijn eerder schriftelijke vragen gesteld en er is een geheime bijlage. Zij inventariseert of de commissie een geheime vergadering wil houden om de geheime bijlage te bespreken.

De heer Wijmenga (ChristenUnie) geeft aan dat hij een geheime vergadering heeft aangevraagd.

De heer Işik (PvdA) geeft aan dat hij een deel in een geheime vergadering wil bespreken.

De heer Te Hoonte (VVD) wil ook graag een deel geheim bespreken.

De voorzitter concludeert dat gestart wordt met een geheime vergadering. Zij schorst de vergadering om 10.35 uur.

De voorzitter heropent de vergadering om 12.00 uur.

De heer Işik (PvdA) merkt op dat de PvdA boos is over het onbetaalbaar worden van de woningen bij de Wilhelminawerf. Het is niet de eerste keer dat een ontwikkelaar of een belegger gemaakte afspraken ‘aan zijn laars lapt’. De fractie vraagt of er nog meer ‘lijken uit de kast gaan komen’. De PvdA wil dat de wethouder alles op alles zet om ervoor te zorgen dat de huurprijzen omlaag gaan en zal met een actuele motie komen. Als de marktpartij niet bereid is om de huurprijzen te verlagen, dan zal de partij met een andere actuele motie komen om ervoor te zorgen dat de marktpartij bij de Archimedeslaan gaat compenseren. Het is beschamend dat de gemeente steeds achter de feiten aanloopt met betrekking tot afspraken met ontwikkelaars. De PvdA wil dat van elk gesprek dat met projectontwikkelaars plaatsvindt, een verslag komt. Graag een toezegging.

De heer Schipper (SP) begint met een tweetal citaten. Programmabegroting 2021: “In het stadsakkoord Wonen hebben de partners op de Utrechtse woningmarkt wederkerig en langjarig

afspraken gemaakt gericht op een betere balans in de woningmarkt." Raadsbrief Stadsakkoord Wonen 15 november 2018: "Het stadsakkoord is een samenwerkingsovereenkomst van partijen met afspraken over het versneld realiseren van de balans in de stad. Met het stadsakkoord willen we partijen committeren aan onze ambities op het gebied van betaalbaarheid en beschikbaarheid en om te versnellen op een groene, gezonde en slimme wijze. Zo werken we samen aan gezond stedelijk leven voor iedereen." De SP wijst erop dat ook VolkerWessels partner is in het stadsakkoord Wonen, getekend in september 2019. Een 'dochter' van VolkerWessels heeft haar belang bij de Wilhelminawerf doorverkocht en dan gelden de eerder gemaakte afspraken over de huurprijzen ineens niet meer. Mogelijkheden om hier nog iets aan te doen, zijn zeer beperkt en zullen volgens de SP waarschijnlijk niet leiden tot verlaging van de huurprijzen. Eerder in het vooruitzicht gestelde sociale huurwoningen elders in de Merwedekanaalzone zijn verdwenen. Op dit moment wordt hier stad breed naar gekeken en in het bijzonder bij de Archimedeslaan. Dit project staat alleen tot nader orde 'op sterk water' omdat het afhankelijk is van de geluidmaatregel gekoppeld aan de A27. VolkerWessels zal een flinke rol willen gaan spelen bij de enorme operatie die 'inbreiding' heet. Hoe staat het met het bestuurlijk overleg met de directie van KBOP dat in de raadsbrief van 22 oktober wordt aangekondigd? Moet niet met de algemene directie worden gesproken? Wat de SP betreft zit het 'gezin' VolkerWessels met alle dochters in het vervolg niet meer vooraan als de opdrachten worden verstrekt zolang niet duidelijk is of zij zich wel aan de afspraken houden. Is de wethouder bereid dit over te brengen? Tot slot merkt de SP op, dat het draagvlak voor de operatie binnenstedelijk bouwen onder druk komt te staan.

De heer Wijmenga (ChristenUnie) merkt op dat de gemeente eerder heeft meegemaakt dat afspraken tussen de gemeente en ontwikkelaar niet aan de eindbelegger worden doorgegeven. Kan in het vervolg dit soort afspraken standaard in een afdwingbare overeenkomst worden vastgelegd met een kettingbeding? Met betrekking tot de Archimedeslaan merkt de fractie op, dat de inspanningsverplichting voor sociale huurwoningen bij de Wilhelminawerf daaraan toegevoegd zouden kunnen worden.

De heer Nagtegaal (PVV) sluit grotendeels aan bij de inbreng van de PvdA. De PVV-fractie is benieuwd naar de motie. Verder dient gekeken te worden naar de meerwaarde van het plan Merwedekanaalzone. Als de woningen die daar worden voorzien voornamelijk heel duur zijn, wat is dan nog de meerwaarde?

De heer Te Hoonte (VVD) merkt op dat als een ontwikkelaar een brief aan de raad stuurt met huurprijzen, dat de VVD hier dan veel waarde aan hecht. De VVD wenst de wethouder succes met alle stappen die hij zet. Verder heeft de VVD in het geheime deel aangegeven dat de gemeente dingen beter dient te doen. Hier komt nog een antwoord op.

De heer Koppelaar (Student&Starter) merkt op dat betaalbaar wonen steeds meer onder druk komt te staan. Ook de vooruitzichten bij de Merwedekanaalzone stelt de partij alles behalve gerust. Keer op keer laten ontwikkelaars zien dat niet op hun gerekend kan worden als het gaat om betaalbare woningen. Hoe heeft een en ander bij de Wilhelminadreef kunnen gebeuren en hoe wordt herhaling in de toekomst voorkomen? Waarom zijn aan de voorkant geen strengere afspraken gemaakt met deze ontwikkelaar? De fractie hoort graag welke lessen het college leert.

De heer Schipper (SP) constateert dat het vertrouwen is geschaad.

De heer Koppelaar (Student&Starter) beaamt dat het vertrouwen is geschaad. Het is dus belangrijk dat aan de voorkant hardere afspraken worden gemaakt. Verder dient bekeken te worden hoe op andere manieren de stad ontwikkeld kan worden. Student&Starter heeft bij de behandeling van de programmabegroting gepleit voor een gemeentelijk woningbedrijf. Er zijn daarnaast nog meer instrumenten die kunnen worden ingezet. Student&Starter vindt dat de gemeente meer de regie dient te nemen. Door het maken van duidelijke afspraken aan de voorkant en het inzetten van actief grondbeleid.

De heer Işik (PvdA) merkt op dat de toepassing van actief grondbeleid en de Wet voorkeursrecht gemeenten, de zeggenschap van ongewenste ontwikkelaars kunnen beperken.

De heer Schipper (SP) merkt op dat het actief grondbeleid met unanieme instemming van de raad in 2012 is afgeschaft.

De heer Koppelaar (Student&Starter) merkt op dat op dit moment grond vaak van eigenaar wisselt en er steeds iets bovenop de prijs komt. Het is hierdoor dat de kans op betaalbare woningen verkleint. Actief grondbeleid kan deze ongewenste ontwikkeling voorkomen. Verder vraagt hij hoe ervoor gezorgd wordt dat de gemeente meer regie in handen krijgt. Tot slot heeft VolkerWessels ook grond bij de Archimedeslaan. In 2016 heeft deze partij aangegeven hier 30% aan sociale huurwoningen te willen bouwen. Een goed begin maar hier mag een schepje bovenop. Is de wethouder bereid om KBOP hieraan te gaan houden? Het is schandalig wat er is gebeurd en Student&Starter hoopt dat de wethouder er alles aan zal doen om herhaling te voorkomen.

Mevrouw De Koning (GroenLinks) merkt op dat projectontwikkelaar Kondor Wessels zich niet houdt aan de huurprijzen die zij zelf in een brief aan de raad hebben gestuurd. De prijzen worden wel 15% hoger en dat is onacceptabel. GroenLinks doet vier oproepen en de eerste twee zijn gericht aan Kondor Wessels: Kom tot inkeer en verlaag de huurprijzen! Als dit niet mogelijk is vanwege een doorverkoop, zorg dan voor stevig meer betaalbare woningen bovenop de eisen uit de woonvisie in andere projecten. De twee andere oproepen zijn gericht aan het college. Als Kondor Wessels de huurprijzen niet verlaagd, bewandel dan alle juridische wegen om Kondor Wessels te houden aan hun eigen afspraken. Zorg ook voor een stevige schadevergoeding die geïnvesteerd kan worden in meer betaalbare huur elders. Graag een reactie van de wethouder. Verder dient bij andere projecten er rekening mee gehouden te worden dat deze partij bereid is om schaamteloos eerder gecommuniceerde afspraken met voeten te treden. Projecten van deze ontwikkelaar dienen altijd voorzien te worden van harde afspraken over voldoende betaalbare woningbouw. Dit geldt met name ook voor de Archimedeslaan. Tot slot dienen standaard alle woningbouwpercentages te worden verankerd. Graag een reactie.

De heer Nagtegaal (PVV) vraagt of GroenLinks de actuele motie van de PvdA zou willen steunen.

Mevrouw De Koning (GroenLinks) antwoordt de motie nog te moeten lezen maar heeft begrepen dat deze redelijk in lijn ligt met haar inbreng.

Mevrouw Zwinkels (CDA) geeft aan dat de ontwikkelaar zijn maatschappelijke verantwoordelijkheid niet neemt en dat dit beschamend is. Het CDA wil dat de gemaakte afspraken worden nagekomen en de gemeente dient hiervoor, ook in juridisch opzicht, de basis op orde te hebben. Bij de Wilhelminawerf is dit niet het geval en de Merwedekanaalzone komt er nog aan. De fractie houdt haar hart vast. Tot slot deed de wethouder onlangs een toezegging voor een pilot met een verhuurvergunning. Kan een dergelijk instrument wellicht soortgelijke problemen in de toekomst voorkomen?

De heer Koning (D66) merkt op dat dit project altijd moeizaam is verlopen. D66 wil dat er commitment gevraagd wordt aan de ontwikkelaar ten aanzien van de gemaakte afspraken. Komt die er niet, dan is het logisch dat het juridische pad wordt gevolgd. Vervolgens vraagt hij of het college ermee eens is, dat de raad had kunnen veronderstellen dat de afspraken die door de ontwikkelaar met het college en de raad werden gemaakt, verder wederzijds zouden worden afgehecht in aanvullende contractpassages.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) merkt op dat de fractie onthutst is over de berichtgeving dat de huurprijzen zoveel hoger worden dan afgesproken. Hoe kan het dat het college zich zo laat inpakken door marktpartijen die verblind zijn door euro tekens? De PvdD vraagt hoe een en ander in de toekomst wordt voorkomen en of het college zich competent genoeg voelt om een tegengeluid te laten horen aan marktpartijen.

Wethouder Diepeveen merkt op dat het college onaangenaam verrast is door dat wat er gebeurt. Het college beraamt zich op vervolgstappen. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat aan de afspraak gestand moet worden gedaan. Allereerst wordt geprobeerd dit te bereiken in ambtelijke gesprekken, vervolgens in bestuurlijke gesprekken en, indien nodig, door het zetten van juridische stappen. Op de vraag van de heer Koning antwoordt de wethouder, dat de raad er ten allen tijde vanuit mag gaan dat het college datgene doet wat nodig is om de afspraken te effectueren. Meer wil hij daar nu niet over zeggen in verband met het traject dat de komende tijd mogelijk bewandeld dient te worden. De heer Işik vroeg waarom het parkeren wel en de huurprijzen niet zijn geland in

een allonge. Het college meende ten aanzien van de huurprijzen, dat de afspraken zodanig op papier stonden dat deze bindend zouden zijn. Ten aanzien van het parkeren gold iets anders. Hiervoor moest nog een uitwerking plaatsvinden en deze is vervolgens geland in een allonge. De vraag is nu, hoe nu verder? Er zijn een aantal ambtelijke gesprekken gevoerd en afgelopen week zijn drie bestuurlijke gesprekken gevoerd met Kondor Wessels. Morgen zal met de huidige belegger, Reggeborgh, worden gesproken. Hierna is het tijd om conclusies te trekken en indien nodig zal dan het juridische pad bewandeld gaan worden. Een juridisch traject zal een tijdrovend traject zijn en de raad zal daarvan op de hoogte gehouden worden. Vervolgens is gevraagd of het college lessen leert. In het eerste kwartaal van 2021 komt de wethouder terug met informatie over welke verbeteringen zijn doorgevoerd en mogelijk nog zullen volgen. Op andere onderwerpen met betrekking tot het ruimtelijke en het volkshuisvestelijke beleid zal bij de financieringsstrategie van de RSU worden teruggekomen. Ten aanzien van de Archimedeslaan merkt hij op, dat Kondor Wessels op 10 november 2016 een brief heeft gestuurd waarin staat dat in een opvolgend project binnen de Merwedekanaalzone de 30% gerealiseerd zal worden. In de raadsbehandeling heeft wethouder Jansen de afspraak toen verbreed door te zeggen dat Kondor Wessels in de hele stad daaraan wordt gehouden. Kondor Wessels zal ten aanzien van de Archimedeslaan bevraagd blijven worden op wat daar extra gedaan gaat worden. Voor het verdere gesprek over het Archimedeslaan verwijst hij naar wethouder Verschuure.

De heer Schipper (SP) vraagt wanneer de woningbouw bij de Archimedeslaan gerealiseerd zal zijn.

Wethouder Diepeveen antwoordt dat dit moeilijk is te zeggen. Hij kent de planning op dit moment niet.

De heer Schipper (SP) merkt op dat in het tracébesluit of in documenten die daarmee samenhangen, staat, dat idealiter de werkzaamheden in 2029 klaar zijn. Daarna kan dan pas worden gestart met de bouw. Wat de SP betreft dient Kondor Wessels eerder op een andere plek aan de slag te gaan.

Wethouder Diepeveen merkt op dat met Kondor Wessels niet alleen naar de Archimedeslaan wordt gekeken maar stad breed. Mevrouw Zwinkels had een vraag over de pilot verhuurvergunning. Er zal gekeken worden of deze pilot iets kan betekenen. In het kader van de verhuurvergunning wordt hierop terug gekomen.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vraagt welke andere instrumenten de gemeente nog heeft om te sturen.

Wethouder Diepeveen zegt dat hij het antwoord op deze vraag wil meenemen in de toezegging die hij heeft gedaan voor het eerste kwartaal van 2021.

De heer Te Hoonte (VVD) vraagt of de wethouder in retrospectief vindt, dat de antwoorden op schriftelijke vragen nummers 6 en 8 over de overdracht, kloppen.

Wethouder Diepeveen antwoordt hierop terug te zullen komen.

De voorzitter herhaalt de toezegging.
Wethouder Diepeveen informeert de commissie in het eerste kwartaal van 2021 over de actuele situatie bij de Wilhelminawerf en welke verbeteringen voor borging zijn doorgevoerd en worden doorgevoerd.

De heer Te Hoonte (VVD) geeft aan dat in de organisatie gekeken wordt, ook in relatie tot alle andere projecten of alles goed geborgd is. Er dient een brede analyse naar alle anterieure overeenkomsten te komen.

Wethouder Diepeveen beaamt dat in de breedte gekeken zal worden.

De voorzitter herhaalt de toezegging.

Wethouder Diepeveen informeert de commissie in het eerste kwartaal van 2021 over de actuele situatie bij de Wilhelminawerf en over welke verbeteringen voor borging zijn doorgevoerd en worden doorgevoerd. Er komt een brede analyse naar alle anterieure overeenkomsten.

De heer Te Hoonte (VVD) geeft aan dat de VVD graag voor de zomer nog een keer een debat houdt.

De heer Işik (PvdA) kondigt aan met actuele moties te zullen komen.

De voorzitter constateert dat aan het begin van de vergadering is gevraagd of er vandaag een veto is voor de veegcommissie. Die is er niet. Zij schorst de vergadering om 12.50 uur.

LIJST VAN TOEZEGGINGEN

Wethouder Diepeveen

zal met betrekking tot agendapunt 5, Raadsbrief huurprijzen Wilhelminawerf:

- de commissie in het eerste kwartaal van 2021 te informeren over welke verbeteringen in de organisatie zijn en worden doorgevoerd om afspraken met ontwikkelaars te borgen én over de actuele situatie rondom het project Wilhelminawerf.

Gemeente Utrecht

Verslag digitale vergadering Commissie Stad & Ruimte

Datum 10 december 2020
Locatie Via Zoom
Verslag door mw. I.B. Koren (Notuleerservice Nederland)
Vaststelling verslag

Aanwezigen

De voorzitter, mw. C. van Dun, de wethouder, dhr. K. Verschuure, de leden, dhr. L. Bosse (PvdA), dhr. D. Nuijten (D66), dhr. M. van Dalen (VVD), dhr. G. te Hoonte (VVD), dhr. M. van Heuven (PvdD), mw. H. Dekker (D66), mw. F. de Koning (GroenLinks),mw. J. Zwinkels (CDA), mw. J. van Ophem (Student&Starter), mw. A. Sasbrink (PvdD), dhr. B. Işik (PvdA), dhr. T. Schipper (SP), mw. R. Heijne (GroenLinks), dhr. J. Koppelaar (Student&Starter), dhr. R. van der Graaf (ChristenUnie), mw. D. Rijnders (commissiegriffier).

Afwezigen

Er zijn geen afwezigen gemeld.

Verslag vergadering Commissie Stad & Ruimte

1. Opening en mededelingen 7
6. Raadsvoorstel Verordening Bedrijveninvesteringszone (BIZ) Woonboulevard 2021-2025 7
7. Raadsbrief Toepassing algemene verklaring van geen bedenkingen bij omgevingsvergunningen (Wabo) 12
LIJST VAN TOEZEGGINGEN 14

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering om 14.00 uur. Zij concludeert dat er geen mededelingen zijn.

6. Raadsvoorstel Verordening Bedrijveninvesteringszone (BIZ) Woonboulevard 2021-2025

De voorzitter vertelt dat er de afgelopen jaren een gemeentelijke bedrijveninvesteringszone (BIZ) was. Deze was opgenomen in de verordening Woonboulevard 2015-2020 die van kracht was voor de woonboulevard in Zuidwest bij Kanaleneiland. De bedrijfsvereniging Woonboulevard Utrecht heeft gevraagd om een verlenging van de huidige BIZ en het voorstel daarvoor ligt nu voor.

De heer Bosse (PvdA) dankt het college voor het raadsvoorstel. In de BIZ gaat het alleen over de woonwinkels. Hoe verhoudt dit zich tot de andere winkels in het gebied en komt dit overeen met het ondernemersfonds? Verder wordt een degressieve bijdrage gevraagd van de ondernemers. Kan er niet een evenredige bijdrage opgenomen worden? Tot slot ligt de woonboulevard in een vrij kwetsbare wijk. Kunnen de ondernemers ook iets doen voor de wijk?

De heer Schipper (SP) merkt op dat de wijze van belastingheffing niet verandert. De SP-fractie pleit wel voor een verandering. Als die er niet komt, zal de fractie tegen stemmen.

Mevrouw De Koning (GroenLinks) geeft aan dat zij de heer Dekkers vervangt. GroenLinks kan instemmen met de verlenging van de BIZ onder voorbehoud van de draagvlakmeting. Er is nog wel wat verwondering over de bijdrageregeling waarbij de kleinste bedrijven relatief de hoogste bijdrage leveren. Kleine bedrijven dienen zich goed te kunnen uitspreken over waar het geld aan wordt besteed. Er wordt daarvoor een draagvlakmeting gedaan en er is al een proefdraagvlakmeting gedaan. Het is alleen zo, dat met de criteria voor de draagvlakmeting veel kleine bedrijven 'overruled' kunnen worden. Kan de wethouder toezeggen dat hij bij de draagvlakmeting extra zal controleren op de redenen voor 'non-response'?

De heer Van Heuven (PvdD) sluit aan bij vragen die al zijn gesteld. De PvdD merkt op dat vanuit de regeling veel geld gaat naar marketing en communicatie en weinig geld naar openbare ruimte en groen. Verder gaat er ook geld naar camera's en wordt er gestuurd op kentekencamera's waarbij informatie wordt gekoppeld aan inspanningen voor marketing en communicatie. Ziet de wethouder mogelijkheden om het budget voor marketing en communicatie omlaag te brengen ten faveure aan uitgaven voor de openbare ruimte? Ziet de wethouder ook mogelijkheden om het cameragebruik terug te brengen en de kentekencamera's te laten verdwijnen? Tot slot twee losse opmerkingen. Veel ondernemers hebben weerzin tegen het invoeren van betaald parkeren. De PvdD vindt betaald parkeren wel een goed idee en vraagt of de wethouder bereid is om naar betaald straat parkeren te kijken. Ten slotte vraagt de partij of de wethouder kansen ziet om lege of niet renderende winkelpanden te transformeren naar wooncomplexen.

De heer Nuijten (D66) geeft aan dat de D66-fractie de derde BIZ mogelijk wil maken. De fractie is positief over de resultaten van de BIZ. Het gebied knapt langzaamaan op en wordt aantrekkelijker. In de doelstelling staat dat het gebied aantrekkelijker moet worden met groene zitmogelijkheden. Hoe die gerealiseerd moeten gaan worden is alleen niet duidelijk. Ook niet gezien de balans in de uitgaven. Hoe rijmt de wethouder een en ander met elkaar? D66 vraagt bij wie de verantwoordelijkheid ligt voor het opknappen van de openbare ruimte. De partij hoort graag welke rol het college hierin neemt. Verder zijn er zorgen over het gemak waarmee er camera's zijn opgenomen in het plan. Het moet niet normaal worden dat mensen zomaar gefilmd kunnen worden. Daarnaast gaan de kentekencamera's voor het meten van de effectiviteit van marketing wel ver. De fractie hoort graag of er camera's die kentekens scannen in de publieke ruimte staan, welke gegevens verzameld worden en op welke grond en of het college het wenselijk vindt dat bezoekers direct data zijn als zij de openbare ruimte bezoeken.

Mevrouw Zwinkels (CDA) zegt dat het CDA blij is met de verlenging van de BIZ. Zij vraagt waarom deze zo laat pas naar de commissie is gekomen. Verder is zij benieuwd hoe de draagvlakmeting er precies uit komt te zien en aan welke varianten voor betaald parkeren de wethouder denkt. Vervolgens is er sprake geweest van criminaliteit. Het CDA vindt dat de gemeente een taak heeft in het tegengaan van criminaliteit.

De heer Bosse (PvdA) vraagt aan welke variant voor betaald parkeren het CDA zelf denkt.

Mevrouw Zwinkels (CDA) geeft aan dat het CDA denkt aan een blauwe zone.

De heer Van Heuven (PvdD) vraagt of niet ook het draagvlak voor betaald parkeren in omliggende wijken moet worden gemeten.

Mevrouw Zwinkels (CDA) denkt dat vooral de ondernemers zich dienen uit te spreken. Zij ziet geen toegevoegde waarde in het betrekken van de omliggende buurten. Verder is het CDA blij dat gewerkt wordt aan de opbouw van het restaurant op het plein. Tot slot de exposities op het gebied van duurzaamheid en verschillende technologieën rondom het huis. Hier is geld voor gereserveerd maar misschien kan het college hier een extra bijdrage aan kunnen doen of een extra inzet op plegen om dit tot een succes te maken?

De heer Van Dalen (VVD) geeft aan dat als ondernemers het voorgestelde construct willen, dat de VVD dit zal steunen. De partij sluit zich wel aan bij vragen over wat zij precies vinden en bij de

vraag waarom het voorstel zo laat naar de commissie is gekomen. Verder maakt de fractie zich zorgen over veiligheid. In dit verband zijn de camera's waarschijnlijk juist goed. Met betrekking tot parkeren merkt de VVD op, dat gratis parkeren ervoor zorgt dat er klanten komen.

De heer Nuijten (D66) merkt op dat het punt met de camera's is, dat de data hiervan gebruikt worden voor het meten van marketingeffectiviteit.

De heer Van Dalen (VVD) merkt op dat hij benieuwd is naar het antwoord van de wethouder hieromtrent.

Mevrouw Zwinkels (CDA) sluit aan bij de opmerking van de heer Van Dalen over de camera's. Deze hebben een preventieve werking gehad. Verder hoopt zij dat D66 zich niet teveel wil bemoeien met de bestedingen.

De heer Nuijten (D66) geeft aan dat D66 geen microcontrole wil op de bestedingen. Het is alleen wel belangrijk om waakzaam te blijven op de privacy.

Mevrouw Van Ophem (Student&Starter) zegt dat de fractie positief staat tegenover de verlenging van de BIZ. Verder kan zij zich grotendeels vinden in hetgeen is aangedragen door D66 en ook door hetgeen is aangedragen door het CDA en de VVD over dat een en ander gehaast overkomt.

De voorzitter schorst de vergadering voor tien minuten.

Wethouder Verschuure bedankt voor de vragen. Hij vertelt dat de BIZ op voorstel van de vereniging van de woonboulevard zelf is. De BIZ is dus niet het initiatief van de gemeente of het college. Verder gaat de BIZ over de bedrijven die in het gebied zijn gevestigd, ook horecabedrijven doen mee. Het gebied is kleiner dan het gebied waar het Ondernemersfonds Utrecht over gaat. Vervolgens is gevraagd waarom het gaat om een degressief belastingstelsel en niet om een evenredig belastingstelsel. De wethouder geeft aan dat het degressieve stelsel al tweemaal vijf jaar heeft gelopen en dat er zes verschillende staffels zijn waarbinnen de bijdrage wordt gevraagd op basis van de WOZ-waarde. Dit degressieve stelsel is het voorstel van de bedrijven in het gebied zelf. Hier zijn nooit klachten over binnengekomen. Verder is het zo, dat grotere bedrijven in het gebied vaak additionele bijdrages leveren. Deze worden niet financieel uitgedrukt. Voorts heeft de commissie opgemerkt dat het voorstel laat is gekomen. Er is aangegeven dat diegene die het voorstel naar de gemeente heeft gebracht, erg druk is geweest in verband met corona. De wethouder merkt op, dat kennelijk de vorige keer het voorstel ook laat was. Excuus daarvoor.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vraagt wat vanuit de gemeente gedaan kan worden om de bedrijven te herinneren aan de planning.

Wethouder Verschuure merkt op dat de verantwoordelijkheid ligt bij de bedrijven. De gemeente faciliteert alleen. De wethouder vindt het wel vervelend dat hij uiteindelijk ook druk moet zetten op de agenda van de commissie. In een gesprek kunnen hier afspraken over worden gemaakt maar primair ligt de verantwoordelijkheid bij de bedrijven. Hij vervolgt zijn beantwoording. Mevrouw De Koning vroeg naar de kleine bedrijven en de 'non-response'. Als de raad instemt met het voorstel zal een draagvlakmeting worden gedaan en daarvoor zijn er een aantal voorwaarden. Daarnaast zegt de wethouder een extra controle toe. Als deze is geweest, zal de commissie hierover worden geïnformeerd.

Mevrouw De Koning (GroenLinks) dankt voor de toezegging. Zij vraagt of de positie van kleine bedrijven in de draagvlakmeting en de controle extra aandacht kan krijgen.

Wethouder Verschuure antwoordt dat hij de positie van kleine bedrijven in de draagvlakmeting en de controle extra aandacht wil geven. De PvdD vroeg of het budget voor marketing niet naar openbare ruimte kan worden gebracht. Het geld kan aan drie doelen worden besteed: leefbaarheid, veiligheid en marketing. De gemeente kan niet bepalen welk doel gekozen moet worden. Met betrekking tot het betaald parkeren merkt de wethouder op, dat dit geen onderdeel is van de BIZ. In de komende periode wordt wel met het gebied in gesprek gegaan. Blauwe zones kent Utrecht niet.

De heer Van Dalen (VVD) merkt op dat gratis parkeren goed is voor bezoekers. Als in de woonwijk ernaast alleen geen mogelijkheid is om te parkeren, dan kan dit een probleem worden.

Wethouder Verschuure merkt op dat in Utrecht geen blauwe zones zijn om verschillende redenen. Het staat buiten kijf dat voor de woonboulevard autobereikbaarheid belangrijk is. Regulering van het parkeren is daarom belangrijk en hier wordt in de toekomst over gesproken. Vervolgens de vraag of bij een woonboulevard de functie wonen toegevoegd zou moeten worden. Dit is een goede vraag naar de toekomst toe. Wonen en werken in dit gebied zou best kansrijk kunnen zijn. Verder is een van de doelen van de BIZ om een aantrekkelijk gebied te realiseren en de openbare ruimte op te knappen. De wethouder gaat in op de verantwoordelijkheid hieromtrent. In de toekomst zal het gebied deels transformeren dus hele grootschalige ingrepen worden nu niet voorzien maar dit betekent niet dat niet iets kan worden gedaan. Binnenkort is er een schouw waarbij met de ondernemers gekeken zal worden naar de openbare ruimte in het gebied. De verantwoordelijkheid dragen de gemeente en de ondernemers uiteindelijk samen.

De heer Nuijten (D66) vraagt of de resultaten van de schouw met de commissie kunnen worden gedeeld zodat de commissie weet welke stappen het college neemt om actief bij te dragen aan het verbeteren van de openbare ruimte.

Wethouder Verschuure antwoordt dat naar aanleiding van de schouw bekeken kan worden wat kan worden gedaan. Voor de zomer ontvangt de commissie een brief. Dan de camera's. Deze zijn eigenlijk niet aan de orde omdat deze niet worden betaald uit de BIZ. Deze worden betaald uit het ondernemersfonds. De camera's zijn er primair ter verbetering van de veiligheid. In 2015 is een convenant gesloten tussen de gemeente en de woonboulevard over de inzet van cameratoezicht. De camera's zijn overigens ook deels op de openbare weg gericht. Verder zijn mensen geen data. Er worden ook geen foto's of iets dergelijks doorgegeven voor marketingdoelen. Er worden bewegingen geteld. De kentekencamera's staan er nog niet. Deze staan wel op andere bedrijventerreinen.

De heer Van Heuven (PvdD) vraagt wat de wethouder vindt van de kentekencamera's.

Wethouder Verschuure herhaalt dat de kentekencamera's nog niet in het gebied staan. De wens om deze te plaatsen is er wel. De kentekencamera's zijn bedoeld om te kijken of er gestolen auto's rondrijden. Het is een methode om criminaliteit tegen te gaan die tevens een preventieve werking heeft.

De heer Van Heuven (PvdD) geeft aan dat hij in het plan van aanpak heeft gelezen dat de kentekencamera's worden gebruikt voor marketing- en communicatiedoelen. Wat vindt de wethouder hiervan? En worden elders in Utrecht ook al kentekencamera's gebruik voor dit soort doeleinden?

Wethouder Verschuure geeft aan dat in het tweede kwartaal van 2021 gesproken zal worden over de aanbesteding van het cameratoezicht. Dit loopt via de portefeuille van de burgemeester. Verder weet hij niet precies hoe een en ander gaat met de camera's en marketing. De BIZ gaat in ieder geval niet over cameratoezicht.

De heer Van Heuven (PvdD) begrijpt dat het cameratoezicht niet via de BIZ gaat maar merkt op een en ander over de kentekencamera's voor het eerst te lezen in dit stuk. Bij de ondernemersfonds heeft de PvdD nog geen koppeling gezien tussen de camera's en kentekens. De PvdD vraagt de wethouder hier een mening over te hebben. Wil de wethouder overbrengen dan dit niet wenselijk is in Utrecht?

Wethouder Verschuure antwoordt zich eerst te willen verdiepen in hoe een en ander precies werkt voordat hij een mening uit.

De heer Nuijten (D66) heeft van ambtelijke zijde begrepen dat de kentekens worden gelezen in verband met veiligheid en dat het daarna een nummer is, een beweging. Deze data kunnen door de BIZ worden opgevraagd en daarom staat het in het plan van aanpak van de BIZ. Hij deelt de mening van de PvdD dat het wenselijk is dat het college hier een uitspraak over doet.

Wethouder Verschuure heeft begrepen dat het alleen gaat om tellingen van aantallen bezoekers. Voor de raadsbehandeling komt er een brief naar de commissie. Hij vervolgt zijn beantwoording. Met betrekking tot de varianten voor betaald parkeren merkt hij op, dat die op dit moment niet aan de orde zijn. Hier zal over worden gesproken als de Merwedekanaalzone opkomt.

Mevrouw Zwinkels (CDA) heeft in het plan van aanpak gelezen dat binnenkort de ondernemers en de gemeente gaan spreken over de oplossing voor een parkeerprobleem. Het is hierom dat zij vraagt naar de varianten. Zij kan zich niet voorstellen dat eerst gewacht wordt op de plannen voor de Merwedekanaalzone voordat hier een oplossing wordt gevonden.

Wethouder Verschuure antwoordt dat het college in gesprek is met de bedrijvenvereniging aan de woonboulevard. Verschillende mogelijkheden worden besproken.

De voorzitter inventariseert of er antwoorden op vragen worden gemist.

Mevrouw Zwinkels (CDA) heeft gevraagd naar de exposities en informatiemomenten die in het plan van aanpak zijn opgenomen rondom onder andere domotica, thuiszorgconcepten en duurzaamheid. Ze hoort graag wat de gemeente extra kan doen om die zaken tot een succes te maken.

Wethouder Verschuure geeft aan dat hij het antwoord schuldig moet blijven.

De heer Bosse (PvdA) vraagt of er gesprekken gevoerd worden over wat de BIZ kan betekenen voor de buurt en de wijk.

Wethouder Verschuure geeft aan dat er contacten zijn met de buurtvereniging en dat er met elkaar wordt samengewerkt.

De voorzitter constateert dat de tweede termijn ingaat.

De heer Van Heuven (PvdD) betreurt het, dat als iets inhoudelijks wordt voorgesteld zoals het vergroenen van de openbare ruimte, dat de wethouder dan zegt dat een en ander voor en door ondernemers is. Waarschijnlijk zijn moties dan niet kansrijk. Verder is hij benieuwd naar de brief van de wethouder over camera's ten behoeve van marketing en communicatie. Als de inhoud van de brief niet naar behoefte is, dan overweegt de PvdD een motie.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vindt het voorstel goed. Zij is wel benieuwd wanneer zij het antwoord op haar laatste vraag zou kunnen verwachten. Verder gaat het CDA nog nadenken over de varianten en de bouwzone.

De heer Nuijten (D66) geeft aan dat D66 voor het voorstel is. De fractie is nog wel benieuwd naar de brief die komt over het cameratoezicht.

Wethouder Verschuure merkt op dat hij geen hele brief gaat schrijven over het cameratoezicht. Hij komt terug op hoe de kentekencamera's worden gebruikt voor marketing.

De voorzitter herhaalt de toezegging.
Wethouder Verschuure besteedt in het eerste kwartaal van 2021 bij de draagvlakmeting inzake de BIZ, extra aandacht aan midden en kleine bedrijven en informeert de commissie hierover.

Wethouder Verschuure verduidelijkt dat hij een terugkoppeling gaat geven over de draagvlakmeting. Hij zal rapporteren wat het draagvlak is voor het klein-, midden- en grootbedrijf voor deze BIZ.

De voorzitter herformuleert de toezegging.
Wethouder Verschuure rapporteert, in het eerste kwartaal van 2021, aan de commissie wat het draagvlak is voor het klein-, midden- en grootbedrijf voor deze BIZ.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vraagt wanneer zij antwoord krijgt op haar laatste vraag.

Wethouder Verschuure antwoordt dat mevrouw Zwinkels voor de raadsvergadering antwoord krijgt.

De voorzitter concludeert dat dit agendapunt vooralsnog als B-punt naar de raad kan en dat tien minuten worden uitgetrokken voor de bespreking.

De voorzitter schorst de vergadering voor vijf minuten.

7. Raadsbrief Toepassing algemene verklaring van geen bedenkingen bij omgevingsvergunningen (Wabo)

De voorzitter constateert dat de raad in 2010 een raadsbesluit heeft genomen met daarin de voorwaarden waaronder het college zelfstandige bouwplannen mag behandelen die niet geheel passen binnen een bestemmingsplan. De raad heeft hiervoor een zogenaamde algemene verklaring van geen bedenkingen afgegeven. Jaarlijks doet het college verslag van de toepassing van deze bevoegdheid. De fracties vragen zich af of het college wel zorgvuldig genoeg omgaat met deze bevoegdheid en of de commissie vindt dat de raad voldoende grip heeft op de situaties waarbij het college gebruikmaakt van het raadsbesluit.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) merkt op dat bij het raadsbesluit een aantal randvoorwaarden zat. De raad zou bijvoorbeeld jaarlijks een verslag krijgen van hoe het college met de bevoegdheden is omgegaan en de algemene verklaring van geen bedenkingen (AVVGB) zou alleen worden ingezet voor projecten die niet maatschappelijk of bestuurlijk gevoelig liggen. De PvdD-fractie loopt ertegenaan dat de informatievoorziening met regelmaat wordt vergeten en dat de AVVGB wordt toegepast voor projecten die wel maatschappelijk of politiek gevoelig liggen. De fractie wijst erop dat zij de afgelopen vier jaar telkens heeft moeten vragen om de afgesproken verslaglegging en dat zij heeft geconstateerd dat de raad van de tien, twintig gevallen per jaar, bij een of twee gevallen is gepasseerd. De PvdD is benieuwd hoe andere fracties en de wethouder de toepassing ervaren. De PvdD vindt dat de partij niet voldoende in de gelegenheid is gesteld om de controlerende taak uit te voeren.

Mevrouw Heijne (GroenLinks) merkt op dat het maatschappelijk of politiek gevoelig liggen van projecten subjectief is. Zij vraagt verder om concrete voorbeelden.

Mevrouw Dekker (D66) sluit aan bij de vraag van mevrouw Heijne.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) noemt het bouwplan bij de Monicahof, Rijnvliet-Noord, het Oosterspoorbaanfietspad en zonnepanelenweides. De PvdD had bij deze voorbeelden liever een normale bestemmingsplanprocedure gevolgd.

De heer Işik (PvdA) vraagt of de PvdD kan ingaan op de gevoeligheid.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) merkt op dat als mensen opeens een gebouw of fietspad in hun achtertuin krijgen, dit maatschappelijk gevoelig kan liggen. Als bijvoorbeeld veel bomen gekapt worden in een plan, dan ligt dit politiek gevoelig. Ze beaamt dat wat maatschappelijk of politiek gevoelig is, subjectief is.

De heer Schipper (SP) begrijpt de opmerkingen van de PvdD over de tijdigheid van de informatievoorziening. De voorbeelden vindt hij minder sterk. Er is bijvoorbeeld een uitgebreid debat gevoerd over de Monicahof voorafgaand aan de verlening van de vergunning. Daarnaast zijn ook de zonneweides langsgekomen.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) vervolgt haar bijdrage. Zij geeft aan dat de fractie graag vooraf, bijvoorbeeld via een memo, geïnformeerd wil worden bijvoorbeeld elke maand of zo vaak als nodig. De raad dient dan vier weken de tijd te krijgen om te reageren.

Mevrouw Dekker (D66) vindt elke maand een brief veel werk voor de ambtenaren.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) merkt op dat de frequentie ligt, aan hoe vaak er een aanvraag komt. Zij vraagt zich af hoeveel extra werk een en ander is.

Mevrouw Heijne (GroenLinks) begrijpt dat het gaat om het komende jaar. Vanaf 2022 is er een andere regeling.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) beaamt dat zij de wethouder vraagt een en ander vanaf 2021 te doen. Vanaf 2022 gaat een en ander op in de omgevingswet.

De heer Te Hoonte (VVD) vraagt wat GroenLinks en D66 willen. Hij merkt op dat de vragen van de VVD in de agendering staan. Verder was de fractie verrast over de inzet van het middel bij de zonnevelden. Vervolgens dient gestopt te worden met het toevoegen van nieuwe categorieën en hoort de VVD graag hoe het college een en ander ziet in relatie tot de nieuwe omgevingswet. Tot slot merkt de partij op, dat de AVVGB vaak ook niet wordt gebruikt.

De heer Koppelaar (Student&Starter) vindt dat mevrouw Sasbrink een duidelijk pleidooi heeft gehouden. Student&Starter vindt ook dat de raad vaak moet wachten op informatie over projecten. Waarom moet de raad daar steeds achteraan gaan? Waarom wordt die informatie niet op een vast moment aan de voorkant gegeven? Verder vraagt de fractie hoe de wethouder duidt dat de laatste tijd toch wat inschattingsfouten worden gemaakt. De zonneveldprojecten zijn daar het meest recente voorbeeld van. Tot slot de vraag of de wethouder bereid is om te gaan werken aan een nieuw afwegingskader.

Mevrouw Heijne (GroenLinks) geeft aan dat GroenLinks alleen wat globale kaders mee wil geven omdat er nog een voorstel naar de raad komt. Het is verstandig hier een raadsinformatiebijeenkomst over te organiseren. Het is belangrijk dat goed over een en ander wordt nagedacht. GroenLinks vindt het in ieder geval belangrijk dat de raad advies geeft in die gevallen dat een activiteit de omgevingswaarde gaat overschrijden, bebouwing wordt uitgebreid nabij groen en een activiteit niet past binnen de doelen van het omgevingsplan of de door de raad gestelde kaders. Er dient gewerkt te worden met een lijst die uitgaat van een ondergrens. Graag een reactie van de wethouder.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) vraagt of GroenLinks het prima zou vinden om pas achteraf te worden geïnformeerd.

Mevrouw Heijne (GroenLinks) denkt niet dat de commissie over iedere afwijking vooraf geïnformeerd moet worden. Het dient wel duidelijk te zijn wanneer de raad wel moet worden geïnformeerd. Hiervoor dienen objectieve criteria gevonden te worden.

De heer Te Hoonte (VVD) denkt dat het goed is als op een ander moment nog eens over dit onderwerp wordt gesproken.

De heer Işik (PvdA) sluit aan bij de bijdragen van GroenLinks en de VVD. Er dienen duidelijke indicatoren te komen richting de omgevingswet.

De heer Schipper (SP) sluit aan bij de woorden van de heer Işik. Verder denkt de SP dat een en ander over het algemeen goed functioneert.

Mevrouw Dekker (D66) denkt ook dat het goed is als nog eens met elkaar wordt gesproken over dit onderwerp. De uitgangspunten uit de AVVGB zijn goed om mee te beginnen. De meeste zijn namelijk objectief, alleen de gevoeligheid is subjectief. Voor het bindend adviesrecht wil D66 meegeven dat de partij dezelfde type plannen wil inzien als nu het geval is. Wanneer denkt het college met het voorstel naar de raad te komen?

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) zegt dat de fractie vindt dat een en ander met betrekking tot de algemene verklaring van geen bedenkingen redelijk verloopt. Het is wel goed om vast vooruit te kijken naar de omgevingswet. De ChristenUnie denkt dat een bindend advies vastgesteld dient te worden voor plannen waarvoor nu een specifieke verklaring nodig is. Graag een reactie.

Mevrouw Zwinkels (CDA) zegt dat het CDA een duidelijke relatie ziet met het Utrechts plan proces. Zij denkt dat er projecten zijn die klein ogen maar voor omwonenden een grote impact

hebben. Hier dient meer oog voor te zijn. Verder vraagt zij naar de status van het project bij park Voorn bij Langerak Leidsche Rijn.

Wethouder Verschuure schetst eerst de context. Per jaar worden ongeveer 2000 omgevingsvergunningen aangevraagd. Hiervan zijn ongeveer 200 aanvragen in strijd met een bestemmingsplan. Ongeveer 175 aanvragen kunnen via kruimelregelingen worden afgehandeld en 25 aanvragen blijven over. Deze komen via een AVVGB-regeling tot stand. Vervolgens gaat hij in op de vraag waarom een en ander zo wordt gedaan. Vroeger bestond de Artikel 19-procedure. Hier moest standaard over gesproken worden in de commissie. Als er ook nog zienswijzen binnenkwamen, dan diende het plan nogmaals te worden besproken. Dit kostte veel tijd. De AVVGB scheelt de commissieleden dus veel tijd waardoor de werkdruk is verlaagd. Dit gaat alleen wel gepaard met vertrouwen en verantwoordelijkheid. De wethouder merkt op dat in dit verband excuses op zijn plaats zijn vanwege de late aanlevering van de informatie. In het eerste kwartaal van 2021 komt er een overzicht. Met betrekking tot de politieke inschatting merkt hij op, dat bij voorbeelden die mevrouw Sasbrink gaf, het college de commissie juist expliciet op een aantal plannen heeft gewezen. De commissie is hierdoor in staat gesteld om die te bespreken. Dit is bijvoorbeeld gebeurd bij de Monicahof. Ten aanzien van de zonnevelden merkt hij op, dat de raad daarvoor een energieplan heeft vastgesteld. Vervolgens is toen het voorstel aan de raad voorgelegd om een en ander toe te voegen aan de AVVGB. Voor drie van plannen heeft de raad daarmee ingestemd en voor een plan niet. De wethouder wijst erop dat het college naar eer en geweten de raad probeert te betrekken wanneer dat nodig is.

De heer Te Hoonte (VVD) merkt op dat een raadsmeerderheid iets anders is. Dit dient meegenomen te worden naar de omgevingswet.

Wethouder Verschuure vindt dit een terechte toevoeging. Verder adviseert hij niet om elke keer een brief te sturen. Het college kan een goede weging maken. Daarnaast wegen de werklast en de vertraging daar niet tegenop. In het eerste kwartaal van 2021 volgt een brief over de stand van zaken met betrekking tot de omgevingswet en het uitrollen daarvan. Naar aanleiding daarvan is het goed om een raadsinformatiebijeenkomst te organiseren. De heer Te Hoonte vroeg of er nog veranderingen komen met betrekking tot de AVVGB. De wethouder heeft niet het idee dat nog een wijziging wordt voorgelegd. Wellicht komt er nog een plan met een specifieke verklaring van geen bedenkingen.

Mevrouw Zwinkels (CDA) heeft in de brief gelezen dat het college bij twijfel een specifieke verklaring van geen bedenkingen vraagt aan de raad. Kan deze dan vaker worden verwacht komend jaar?

Wethouder Verschuure antwoordt dat nauwelijks gebruik wordt gemaakt van de specifieke verklaring van geen bedenkingen. Hij vervolgt zijn beantwoording. De zonnevelden zijn dus expliciet wel aan de commissie voorgelegd. In de richting van mevrouw Heijne merkt hij op dat GroenLinks terechte regels aangeeft. Tot slot park Voorn. De eerste fase van de omgevingsvergunning is getoetst en akkoord. De tweede fase wordt binnenkort ingediend. De eerste fase is voor wijziging functie en de tweede gaat over een bouwplan.

De voorzitter schorst de vergadering om 15.55 uur.

LIJST VAN TOEZEGGINGEN

Wethouder Verschuure

zal met betrekking tot agendapunt 6, Raadsvoorstel Verordening Bedrijveninvesteringszone (BIZ) Woonboulevard 2021-2025:

- de raad in Q1 2021 te informeren over de uitkomsten van de draagvlakmeting (i.h.k.v. de BIZ).

Wethouder Verschuure
zal met betrekking tot agendapunt 7,Raadsbrief Toepassing algemene verklaring van geen bedenkingen bij omgevings-vergunningen (Wabo):

- de raad in het eerste kwartaal van 2021 een raadsbrief toezenden waarin wordt aangegeven wat de stand van zaken is met betrekking tot de invoering van de Omgevingswet, waaronder de voorbereiding op de toepassing van het bindend advies en delegatie ter vervanging van het huidige instrument (Algemene) Verklaring van geen bedenkingen.

Gemeente Utrecht

Verslag openbare vergadering Commissie Stad en Ruimte

Datum 10 december 2020
Locatie Beeldvergaderen
Verslag door Remko Schotsman (Notuleerservice Nederland)
Vaststelling verslag

Aanwezigen

De voorzitter, de heer G. te Hoonte, de wethouder mevrouw L. van Hooijdonk en de leden de heer B. Işik (PvdA), mevrouw S. Schilderman (D66), de heer M. de Pagter (VVD), de heer J. Koppelaar (Student&Starter), de heer M. van Heuven (PvdD), de heer T. Weistra (GroenLinks), de heer T. Schipper (SP), de heer B. van Steeg (CDA), de heer R. van der Graaf (ChristenUnie), de heer S. Gaillard (Stadsbelang Utrecht) en de heer D. Bosch (PVV).
Van de griffie zijn aanwezig de heer J. Gerrits (Commissiegriffier)

Verslag vergadering Commissie Stad & Ruimte

8. Raadsvoorstel Wijziging APV en legesverordening en collegevoorstel Nadere regel ten behoeve van vergunningplicht commercieel aanbieden voertuigen 16
9. Raadsvoorstel Aanpassen voorwaarde opheffen parkeerplaatsen binnenstad 26
LIJST VAN TOEZEGGINGEN 32

8. Raadsvoorstel Wijziging APV en legesverordening en collegevoorstel Nadere regel ten behoeve van vergunningplicht commercieel aanbieden voertuigen

De voorzitter, **de heer Te Hoonte**, heropent de vergadering om 20.00 uur en heet alle deelnemers welkom. Ook de volgers van de livestream worden welkom geheten.

Mededelingen

Wethouder
De wethouder heeft geen mededelingen.

Commissieleden
De commissieleden hebben geen mededelingen.

Het college stelt de raad voor om een vergunningenstelsel te introduceren voor het aanbieden van deelvoertuigen zoals (deel-) fietsen, scooters en soortgelijke voertuigen in de openbare ruimte. Deelauto's zijn vallen niet onder dit voorstel. Het doel is om deelvervoer passend binnen de gemeentelijke kaders stadsbreed mogelijk te maken en de gemeente in staat te stellen effectief te kunnen reageren op de snelle ontwikkelingen op dit vlak.

Eerste termijn

Mevrouw Schilderman (D66) vindt het belangrijk dat er ingezet wordt op de kansen die deelmobiliteit biedt. D66 snapt de aanleiding van het raadsvoorstel omdat je een bepaalde drempel wilt opwerpen om te voorkomen dat Utrecht ook te maken krijgt met een Felyx-scooter-challenge. De fractie vraagt zich wel af of dit een drempel of een dijk is. De wethouder wordt gevraagd of er een inschatting gemaakt is of er voldoende aanbieders zullen komen en of het college zou willen overwegen om in eerste instantie het aantal aanbieders te vergroten en het beleid pas later strenger te maken als het niet goed blijkt te gaan.
De ontwikkelingen op het gebied van deelmobiliteit gaan snel maar de eerste ervaringen zijn soms best pril. Een voorbeeld is de Swapfiets, twee jaar geleden was niet verwacht dat er nu zoveel abonnementsfietsen zouden zijn. Ook wordt gevraagd of het raadsvoorstel klaar is voor toekomstige ontwikkelingen.
Een aantal dingen die nu al plaatsvinden wordt niet teruggevonden in het voorstel, zoals de elektrische bakfiets, die naar het nu lijkt geen vergunning zou krijgen. Gevraagd wordt of de wethouder bereid is de elektrische bakfiets alsnog toe te voegen en waarom de wethouder ervoor heeft gekozen stringent te zijn in de categorieën. Een van de redenen waarom dit voorstel wordt gedaan is de druk op de openbare ruimte. Derhalve is het begrijpelijk dat het college aangeeft dat er geen infrastructuur aangelegd mag worden in de openbare ruimte, maar het gebrek aan laadpunten voor fietsen en scooters kan problematisch zijn. Gevraagd wordt waarom dit is opgenomen en of de wethouder bereid is dit, onder voorwaarden, alsnog toe te staan.
Het voorstel stelt hoge eisen aan het delen van informatie. Gevraagd wordt of dit haalbaar is en of dit niet erg veel druk legt op de privacy van de gebruikers van deelmobiliteit. Een van de eisen is dat op ieder moment te traceren moet zijn waar iemand rijdt. Dat zou op gespannen voet kunnen staan met de privacy van de inwoners van Utrecht. Gevraagd wordt of de wethouder een PIA heeft laten uitvoeren, wat daar de resultaten van zijn en of de wethouder bereid is deze te delen met de raad.

De heer De Pagter (VVD) vraagt of D66 er ook bang voor is dat er vanwege het onderling moeten delen van de data weinig aanbieders naar Utrecht zullen komen.

Mevrouw Schilderman (D66) antwoordt zich dat te kunnen voorstellen maar dit niet te kunnen beoordelen. Ze is benieuwd hoe de wethouder hier naar kijkt. De eerste zorg gaat uit naar de privacy van de gebruikers.
Deelauto's zijn geen onderdeel van het raadsvoorstel. D66 ziet op dit moment weinig alternatieve vormen van deelmobiliteit zoals deelfietsen. Er is een proef geweest met Donkey Republic, maar dit was de eerste. Gevraagd wordt of het nu noodzakelijk is om te starten met het vergunningssysteem dat gericht is op de fiets en andere mobiliteit terwijl er een al een systeem is met auto's waarmee met het vergunningssysteem geëxperimenteerd kan worden. ook wordt gevraagd welke mate van zekerheid het college ervaart in de houdbaarheid van het voorstel en of er gedacht is aan platforms waarop mobiliteit wordt gedeeld, zoals SnapCar.

De heer Weistra (GroenLinks) geeft aan op veel punten van D66 te kunnen aansluiten.
GroenLinks ziet goede kansen in het voorliggende voorstel. Bij de intrede van Donkey Republic in Amsterdam slingerden er veel fietsen op straat rond en GroenLinks heeft in Utrecht toen meteen schriftelijke vragen ingediend en het college heeft samen met Donkey Republic voorkomen dat deze toestanden zich ook in Utrecht zouden voor doen. Deelmobiliteit kan een belangrijke schakel zijn in het mobiliteitsnetwerk. De heer De Pagter wordt bedankt voor het delen van de antwoorden op zijn technische vragen. De fractie vraagt zich af of de markt voldoende wordt uitgedaagd. Er worden weinig vergunningen afgegeven die langdurig van aard zijn en gevraagd wordt of er hiermee voldoende druk zit op de marktpartijen om te innoveren.
Een belangrijk doel is om een stadsbreed netwerk te krijgen, maar dit is geen harde eis. Gevraagd wordt wat er gebeurt als dit niet lukt.
Het college stelt voor om alleen leges te laten betalen als een marktpartij ook daadwerkelijk een vergunning krijgt. Dit kan er toe leiden dat de kosten voor de gemeente oplopen als er veel vergunningen worden afgewezen.
Utrecht heeft met andere gemeenten en aanbieders een Open Bike 2 model Partner Agreement afgesloten en gevraagd wordt hoe dit zich verhoudt tot dit raadsvoorstel.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) meent dat het goed is dat er stappen worden gezet in meer vormen van deelmobiliteit, dit draagt bij aan een duurzaam mobiliteitssysteem. Deelmobiliteit kan ook een goed alternatief zijn voor de auto omdat bijvoorbeeld OV en deelscooters gemakkelijk te combineren zijn en de keten aantrekkelijker wordt.
Gevraagd wordt op welke manier de raad op de hoogte gehouden wordt van de eindresultaten van de proef van de Ling Lab deelfietsen en hoe hier mee verder gegaan wordt.
De MaaS-pilot in Leidsche Rijn wordt genoemd als een van de onderdelen waar deelmobiliteit van toegevoegde waarde kan zijn. Gevraagd wordt hoe de relatie tussen de aanpassing in de APV en deze pilot eruit ziet en of dit bijvoorbeeld betekent dat de focus van marktpartijen vooral op Leidsche Rijn komt te liggen.
In veel andere steden ondervinden inwoners veel hinder van verkeerd gestalde fietsen en e-scooters en gevraagd wordt welke afspraken het college hierover met de aanbieders wil maken. De wethouder wordt gevraagd te gaan werken met heldere afspraken en boeteclausules indien er meerdere malen overtredingen zijn. Dit is een verantwoordelijkheid van de aanbieders en zij moeten deze verantwoordelijkheid ook nemen en niet de stad Utrecht.

De heer Bosch (PVV) vraagt of de ChristenUnie ook steps die te hard gaan door een voetgangersgebied ook als hinder ziet. Het is mogelijk om in bepaalde gebieden de snelheid van bijvoorbeeld een step te beperken en gevraagd wordt of de ChristenUnie daar iets in ziet. De wethouder wordt gevraagd welke rol de gemeente hier in kan spelen.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) antwoordt met hinder vooral te doelen op verkeerd gestalde fietsen en e-scooters. Daarom is het goed dat Utrecht afwachtend is geweest. Interventies op snelheid kan ook met auto's en dit zou ook met fietsen en e-scooters kunnen. De ChristenUnie staat daar voor open.
Het is belangrijk dat inwoners hinder gemakkelijk kunnen melden. Gevraagd wordt waar inwoners dan terecht kunnen. Een optie kan zijn om een telefoonnummer voor het melden van overlast op de fietsen en scooters te plaatsen. Slim Melden zou hier ook een rol in kunnen spelen.
Deelmobiliteit kan ook een uitkomst zijn voor mensen die niet de middelen hebben om zelf een fiets of scooter aan te schaffen. De ChristenUnie vindt het belangrijk dat deelmobiliteit ook wordt aangeboden in wijken waar de mobiliteitsarmoede hoog is, zoals Kanaleneiland en Overvecht.
Gevraagd wordt of de wethouder bereid hierover afspraken te maken met de aanbieders. Er is gesproken over het beschikbaar maken van het U-pas-budget voor deelmobiliteit. Gevraagd wordt of de wethouder bereid is te onderzoeken of het U-pas-budget hiervoor kan worden ingezet. De ChristenUnie is benieuwd naar het antwoord op de toezegging 19-280 waar onderzocht zou worden of het U-pas-budget kan worden ingezet voor deelfietsen uit de pilot van Donkey Republic.
De fractie sluit aan bij de vragen over de bakfiets van D66.
Er wordt gesteld dat de vergunningsplicht alleen wordt opgelegd aan commerciële aanbieders en gevraagd wordt wat er gebeurt als een non-profit partij de stad volzet met fietsen.
Gevraagd wordt op welke manier de raad op de hoogte gehouden wordt van de voortgang en de afspraken die worden gemaakt met aanbieders.

De heer De Pagter (VVD) geeft aan te overwegen het voorstel te steunen. In andere steden ontstaan problemen omdat deelfietsen en -scooters lukraak worden neergezet en een vergunningsstelsel kan dat helpen voorkomen. Toch is de fractie nog niet helemaal overtuigd van de noodzaak van een vergunningsstelsel en gevreesd wordt dat er door de grote hoeveelheid regels er maar weinig aanbieders zullen zijn.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) stelt dat in andere steden te zien is dat er steeds meer aanbieders komen en vraagt waarom de VVD bang is dat er in Utrecht zo veel regels zullen zijn dat aanbieders niet naar Utrecht willen komen.

De heer De Pagter (VVD) antwoordt dat er nu al middelen zijn om overlast te voorkomen en dat er dus wordt getwijfeld of een vergunningssysteem nodig is. Door eisen te stellen als het delen van data kan een aantal aanbieders afhaken. Het stelsel moet gericht zijn op sturen en niet op verbieden.
De ambtenaren worden bedankt voor het snel beantwoorden van de vragen.
Gevraagd wordt hoe Utrecht nu al overlast weet te voorkomen zonder vergunningssysteem.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) meent dat het aanbieden van deelmobiliteit nu verboden is, maar weet dat niet zeker. De wethouder wordt om een reactie gevraagd.

De heer De Pagter (VVD) geeft aan dat met dit stelsel niet voorkomen kan worden dat er bijvoorbeeld op een warme dag heel veel scooters bij de Haarrijnseplas staan geparkeerd en vraagt of de wethouder het daar mee eens is. De fractie sluit aan bij de eerder geuite zorgen over de privacy met betrekking tot het delen van data. Gevraagd wordt of er al overleg is geweest met de marktpartijen over het delen van data en wat hun reactie daarop was.
Ook wordt gevraagd of de app in de bestaande Gaiyo-app komt. De VVD meent dat Utrecht dit niet zelf moet gaan doen en gevraagd wordt of de wethouder het daar mee eens is. De wethouder wordt gevraagd toe te zeggen de raad te informeren wanneer ze meer weet over hoe de app vorm krijgt en of in de Utrecht Monitor kan worden toegevoegd hoe vaak de app wordt gebruikt.

De heer Van Heuven (PvdD) geeft aan dat de PvdD meer deelmobiliteit een goed idee vindt. Gevraagd wordt waarom fossiele vormen van deelmobiliteit worden toegestaan. De wethouder wordt gevraagd toe te zeggen dat fossiele deelmobiliteit niet vergund zal gaan worden. In het voorstel en de bijlagen staan ook geen fossiele vormen benoemd dus dit zou geheel uit het raadsvoorstel gehaald kunnen worden.
De fractie sluit aan bij alle vragen over verrommeling van de openbare ruimte. Als een van de oplossingen een nieuwe centrale stalling zou zijn wordt gevraagd waar die stalling dan zou moeten komen. De PvdD zou graag horen dat als er een deelstalling komt, daar geen groen voor hoeft te wijken.
deelmobiliteit kan duur zijn en soms wordt er uitsluitend met abonnementen gewerkt. De fractie wil dat er scherp gewogen wordt op het criterium kosten bij de puntentelling voor vergunningverlening als er sprake is van gelijke casussen. Daarnaast zou eenmalig gebruik mogelijk en betaalbaar moeten zijn. De wethouder wordt om een reactie gevraagd.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) vraagt of het een goed idee zou zijn om naast op kosten, ook op toegankelijkheid te wegen.

De heer Van Heuven (PvdD) vindt dat een goed idee en is benieuwd wat de wethouder daarvan vindt.

Mevrouw Schilderman (D66) vraagt of de PvdD bedoelt dat er op kosten gewogen moet worden als er meerdere aanbieders zijn of dat alleen partijen met lage kosten een vergunning mogen krijgen. D66 meent dat iedere start die aan deelmobiliteit gegeven kan worden, winst is.

De heer Van Heuven (PvdD) antwoordt te hebben gerefereerd aan de weging in de bijlagen, dus als er meer aanbieders zijn. Als er maar één partij intekent kun je niet wegen maar de PvdD zou geen duur systeem willen.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) voegt toe dat wat de ChristenUnie betreft niet iedere start een goede start is. Als er een duur en ontoegankelijk systeem komt dan is het zonde de schaarse openbare ruimte in Utrecht daar voor te gebruiken.

Mevrouw Schilderman (D66) meent dat er voorwaarden zijn gemaakt om de schaarse ruimte in de binnenstad te ontzien. De wethouder wordt gevraagd om de vraag van de PvdD te interpreteren als er meerder aanbieders zijn. Er zijn momenteel weinig aanbieders en D66 vindt het belangrijk een start te maken.

De heer Van Heuven (PvdD) begrijpt de zorgen van D66, maar meent ook dat als er een aanbieder komt met hoge prijzen, de inwoners van Utrecht niet geïnteresseerd zijn. Als er maar één aanbieder is kun je deze niet uitsluiten maar de fractie vindt het niet wenselijk als het een systeem wordt voor de rijken.

De heer Gaillard (Stadsbelang Utrecht) meent dat het raadsvoorstel lijkt op gedwongen winkelnering. Eerst maakt het college het de Utrechter vrijwel onmogelijk om geen gebruik te maken van deelmobiliteit. Auto-eigenaars worden immers de stad uitgejaagd met steeds strengere milieuzones, oplopende parkeertarieven en afnemende beschikbare parkeerplaatsen. De Utrechter moet dus wel gebruik maken van deelmobiliteit om op het werk of bij vrienden te komen.

De Utrechter kan vervolgens slechts kiezen uit een kleine selectie aanbieders die een vergunning hebben gekregen. De Utrechter krijgt daarmee de verplichting om aankopen bij een bepaalde leverancier te doen. Stadsbelang Utrecht vindt dit kwalijk omdat de Utrechter keuzevrijheid wordt ontnomen en vanwege de economische consequenties. Minder aanbieders betekent minder concurrentie en daarmee een slechtere service.
Gevraagd wordt of het college het met Stadsbelang Utrecht eens is dat het tarief en andere drempels ervoor kan zorgen dat bedrijven die al relatief succesvol zijn gemakkelijker een business case kunnen uitwerken en dat kleine nieuwkomers en dat dat onwenselijk is.
Het college stelt vis deze maatregel overlast te willen voorkomen. Gevraagd wordt waarom overlast door deelmobiliteit niet op dezelfde manier als andere verkeersoverlast worden bestreden, door te handhaven op de regels die voor alle voertuigen gelden.
Stadsbelang Utrecht komt op voor de auto-eigenaren in Utrecht maar is er ook voor mensen die vrijwillig van deelmobiliteit gebruik willen maken. Het is dan belangrijk dat ze het best mogelijke aanbod krijgen en door deze maatregel zal het aanbod juist verslechteren.

De heer Bosch (PVV) vraagt of Stadsbelang Utrecht ook voor deelmobiliteit een taartenmodel wil.

De heer Gaillard (Stadsbelang Utrecht) antwoordt dat deelmobiliteit ook van het taartenmodel gebruik zou kunnen maken.

De heer Koppelaar (Student&Starter) meent dat er een prima voorstel ligt. Het helpt om de verrommeling tegen te gaan. Een wildgroei van fietsen en steppen zoals in andere steden is ongewenst. Student&Starter sluit aan bij de ChristenUnie dat de verantwoordelijkheid daarvoor bij de aanbieders ligt. Dit wordt vaak met geofencing bepaald waar een fiets wel of niet gestald kan worden en dit kan op gespannen voet staan met de privacy.
Het raadsvoorstel kan een mooie stap zijn richting een integraal MaaS-systeem en daar is Student&Starter groot voorstander van.

De heer Van Steeg (CDA) heeft waardering voor het voorstel, het is goed dat er over deelmobiliteit wordt nagedacht. Daarnaast is het goed dat geprobeerd wordt dit via de APV te reguleren.
Ook het CDA ziet veel drempels om deelmobiliteit tot een succes te maken, er zijn veel regels en dat maakt het lastig maakt om succesvol te ondernemen. De wethouder wordt gevraagd of het voorstel nog aansluit op de wensen van de bewoners op het gebied van mobiliteit.
Er wordt veel geëxperimenteerd met deelmobiliteit. Gevraagd wordt wat de lessen zijn die van ervaringen uit andere steden zijn geleerd en hoe deze terugkomen in het voorliggende voorstel. Er is met 40 ondernemers gesproken over dit plan en gevraagd wordt hoe het plan aansluit op de uitkomsten van die gesprekken.
Er zal na een jaar geëvalueerd worden en gevraagd wordt wat de voorwaarden voor succes zijn, wanneer hat als succes wordt gezien en hoe de evaluatie er uit gaat zien.
Ook wordt gevraagd wat de verwachtingen zijn met betrekking tot de kosten op de langere termijn.

De heer Schipper (SP) heeft met belangstelling geluisterd naar de bijdragen van D66, GroenLinks en VVD en geeft aan dat al zijn vragen al zijn gesteld. De fractie ziet de noodzaak van regulering en is niet bang dat er geen aanbieders zullen komen. De SP staat in beginsel positief ten opzichte van het voorstel.

De heer Bosch (PVV) geeft aan dat alle opmerkingen gemaakt en alle vragen gesteld zijn en ziet de beantwoording tegemoet.

De heer Işik (PvdA) aan bij de vragen die zijn gesteld over de privacy. De fractie kan zich vinden in de uitgangspunten en wil geen wildgroei van particuliere aanbieders. Het is daarom goed dat het college gaat reguleren. In beslispunt 1 worden auto's uitgezonderd en gevraagd wordt welke voertuigen er wel onder vallen. De suggestie wordt gedaan om een lijstje op te nemen met alle voertuigen die wel onder het voorstel vallen.
De fractie vindt verrommeling onwenselijk en vraagt of het een idee is om locatie als beoordelingscriterium mee te nemen bij de vergunningsaanvraag.

De voorzitter schorst om 20.44 uur.
De voorzitter heropent om 21.00 uur.

Wethouder Van Hooijdonk geeft aan dat het college de vruchten wil plukken van de mogelijkheden van deelmobiliteit en de nadelen ervan zoveel mogelijk wil minimaliseren. Er is gevraagd of dit raadsvoorstel wel nodig is. Utrecht heeft tot nu toe de scooters van zich af weten te houden. Vooral aanbieders van deelscooters kloppen aan de deur. Afgelopen zomer heeft het college een brief geschreven om aan te kondigen dat er wat het college betreft een vergunningssysteem komt en die aankondiging heeft een preventieve werking gehad.
Al veel eerder is er een pilot aangegaan met Donkey Republic. Toen is ook een selectie gedaan om een aanbieder te vinden en dat heeft andere aanbieders buiten de deur te houden. Er zijn dus redenen voor dat de aanbieders in Utrecht nog niet zijn begonnen. Hier is met de pilot en de aankondiging van een vergunningssysteem op gestuurd en als het voorstel niet zou worden aangenomen is niet zeker of de huidige, rustige situatie zo blijft.

Richting Stadsbelang Utrecht merkt de wethouder dat dit een beter manier van sturen is dan alleen maar handhaven omdat je dan alleen maar voertuigen kunt opruimen. Met alleen handhaven kun je niet sturen op het klantgerichter maken van het aanbod.

Er zijn veel vragen gesteld over maatvoering en waarom bepaalde keuzes zijn gemaakt. De lessen die zijn geleerd van de ervaringen van andere steden en van de marktconsultatie zijn verwerkt in het raadsvoorstel. De andere G4-steden hebben allemaal al een vergunningssysteem en daar heeft het college haar voordeel mee gedaan. Ook uit de marktconsultatie is waardevolle informatie gekomen over bijvoorbeeld hoeveel aanbieders toe te staan, aantallen voertuigen en de duur van de vergunningsperiode. Vanuit de markt komt de oproep tot een klein aantal aanbieders zodat de aanbieders meer zekerheid hebben met betrekking tot hun investeringen en de aanbieders willen het liefst een lange vergunningsperiode. Het college heeft gekozen voor een iets kortere periode vanwege de wendbaarheid, de innovatie en de markt die nog in beweging is. Er is wel voor gekozen het aantal aanbieders te beperken zodat zij over hun schroom om te investeren heen kunnen stappen. Het is nu nog moeilijk om zwarte cijfers te kunnen schrijven in deze markt en zo wordt een veilige setting geboden voor de aanbieders zodat zij durven investeren. Het college heeft dus geprobeerd om een gespreid bedje te maken voor de aanbieders maar ook vanuit het publieke belang voldoende flexibiliteit te houden.
Zittende partijen worden niet bevoordeeld ten opzichte van de kleinere partijen. Geprobeerd is om de drempel zo laag mogelijk te houden met lage legetarieven en geen eisen.

Er werd gevraagd wat er gebeurt als er mengvormen komen. Het college kan niet in de toekomst kijken maar ziet wel dat de markt in beweging is. Daarom is ook gekozen voor een beperkte vergunningsperiode. Kleine aanpassingen kunnen tijdens deze periode worden gedaan en grote veranderingen aan het systeem kunnen na afloop van een vergunningsperiode worden gedaan. Het systeem biedt veel flexibiliteit maar het is denkbaar dat na een vergunningsperiode het stelsel moet worden aangepast omdat er nieuwe ontwikkelingen zijn.

Het is nog niet gemakkelijk om deelmobiliteit rendabel te maken en daarom worden de aanbieders gevraagd een ‘ingroei plan van aanpak’ te maken.

Mevrouw Schilderman (D66) vraagt wat er gebeurt als zich een nieuwe vorm meldt die nog niet in het vergunningsstelsel staat.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat dat afhangt van de vorm. Bijvoorbeeld een nieuwe bakfiets kan vergund worden. Het college kan afwegen welke nieuwe vormen van deelvervoer onder het systeem vallen. Het wordt ingewikkeld als het in het conceptuele een mengvorm is die niet in het stelsel past, dan zal het kader moeten worden aangepast. Het college ziet nu in de markt geen vormen die niet in het stelsel past.

Er wordt een ingroeimodel aan de aanbieders gevraagd om te ontdekken waar de vraag van de gebruikers zit. Het college wil een balans tussen een goed aanbod en niet de hele openbare ruimte vol zetten. De ambitie is om uit te groeien naar een stadsbreed systeem maar dat zal er niet vanaf het begin zijn. De verwachting is dat deelmobiliteit zal beginnen in de wijken waar veel reizigers zijn die van deelmobiliteit gebruik willen maken waardoor het systeem zich kan ontwikkelen.

Een centrale stalling is niet aan de orde, er zal zoveel mogelijk gebruik worden gemaakt van bestaande plekken waar ook voertuigen staan die niet gedeeld worden.

Het moeten in dit systeem vervoersvormen zijn die in een MaaS-app gebruikt kunnen worden. De pilot is Leidsche Rijn is de MaaS-app en de nieuwe aanbieders passen daar prima in. De API-standaard is hierbij belangrijk en hier kan op een MaaS-platform gebruik van worden gemaakt.

Met betrekking tot klontering heeft het college in de uitvraag geprobeerd te voorzien dat de openbare ruimte begaanbaar blijft. Een van de vragen in het plan van aanpak is dan ook hoe de aanbieder het aanbod voldoende gaat spreiden.

De pilot met Donkey Republic was bedoeld om te leren. Er zijn toen enquêtes gedaan om de voorkeuren van bewoners uit te vragen. In het nieuwe systeem zullen aanbieders ook mee moeten doen aan het enquêteren van gebruikers. De aanbieders zullen dit zelf ook doen omdat zij een klantgericht aanbod zullen willen doen.

De heer De Pagter (VVD) stelt dat het massaal parkeren bij de Haarrijnseplas met dit systeem niet voorkomen kan worden.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat gebruikers daar wel zullen kunnen parkeren maar de aanbieder wordt gevraagd hoe ervoor gezorgd wordt dat overlast door samenklontering niet plaatsvindt en dat hun voertuigen verspreid blijven. Ook is gezegd dat de gemeente met aanbieders in gesprek kan gaan als er een probleem is met betrekking tot bijvoorbeeld verklontering of verkeerd geparkeerde voertuigen.

De heer Bosch (PVV) voegt toe dat het via geotagging mogelijk is om in een bepaald gebied een rit af te sluiten.

Wethouder Van Hooijdonk geeft aan dat ook in het voorstel staat dat bijvoorbeeld het voetgangersgebied uitgesloten kan worden en gaandeweg kunnen ook andere locaties worden gekozen.

De heer De Pagter (VVD) merkt op dat het niet gaat om het afsluiten van een rit maar om het massaal parkeren op een plek.

Wethouder Van Hooijdonk stelt dat de aanbieder kan worden gevraagd om daar daarna dan iets aan te doen. Er zijn dus verschillende knoppen om aan te draaien.

De ChristenUnie vroeg of een non profit aanbieder tussen de mazen kan gaan. Dat is niet het geval omdat het gaat om de activiteit die tegen betaling wordt aangeboden. Het is niet waarschijnlijk dat een aanbieders deelmobiliteit gratis gaat aanbieden.

Auto’s zijn niet in het stelsel opgenomen omdat de verschillende vormen van deelmobiliteit zich in verschillende stadia bevinden. Utrecht is begonnen met deelauto’s en deze leveren weinig overlast op. De markten die er nu wel aan toe zijn worden wel opgenomen, zoals (elektrische) fietsen en scooters. Voor de bakfiets was al een pilot in voorbereiding. Hier is een selectie voor gedaan en een aanbieder voor gevonden. Dit liep in de tijd net verkeerd met dit vergunningssysteem. Er gaat nu met de aanbieder geoefend worden en als het er goed uitziet zal het in het vergunningsstelsel worden opgenomen.

Mevrouw Schilderman (D66) stelt dat het nu lijkt alsof er eerst een pilot moet worden gedaan voordat je een vergunning kunt krijgen.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat dat niet het geval is en dat de scooters bijvoorbeeld wel direct in het vergunningssysteem kunnen komen. De pilot met de bakfiets liep in de tijd niet synchroon met het vergunningsstelsel. De selectie van een aanbieder is nu gedaan en de bakfietsen komen begin 2021 op straat. Als de bakfietsen in het stelsel waren opgenomen zou de partij die nu in de pilot geïnvesteerd heeft niet de garantie hebben dat hij uiteindelijk ook de aanbieder zou worden.

Mevrouw Schilderman (D66) vraagt of als je een pilot hebt gedaan je dan ook verzekerd bent van een vergunning.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat dat niet het geval is. Donkey Republic is nu ook niet verzekerd van een vergunning. Er is net met een aanbieder het traject zoals met Donkey Republic ingegaan om te oefenen. De wens is om op 1 maart het vergunningssysteem in te laten gaan en deze pilot loopt in de tijd niet gelijk daarmee. Het college wil nu met deze aanbieder onderzoeken of het project met de bakfietsen werkt en als dat het geval is, is net zoals met Donkey Republic die ook allerlei verbeterpunten heeft meegekregen, duidelijk hoe dit in het vergunningssysteem kan worden opgenomen. Een pilot is dus geen verplichting voor vervoersvormen om in het stelsel te worden opgenomen.

Fossiele deelmobiliteit wordt niet voorzien door het college, alle vormen zijn elektrisch of actief.

De heer Van Heuven (PvdD) geeft aan dat in het raadsvoorstel wordt benoemd dat er voorrang wordt gegeven aan elektrisch boven fossiel. De PvdD wil fossiel geheel uitsluiten.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat fossiel niet wordt voorzien. Er worden vergunningen gegeven voor elektrische fietsen en bromfietsen en actieve mobiliteit en er is een pilot voor elektrische bakfietsen. Daarmee wordt voorrang gegeven aan elektrisch.

De heer Van Heuven (PvdD) stelt dat het college elektrisch wellicht niet voorziet maar de PvdD wil de garantie dat dat niet gaat gebeuren. De fractie wil geen fossiele deelmobiliteit faciliteren.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat er nu geen fossiele voorstellen worden gedaan. Het is denkbaar dat er wordt nagedacht over dat deelauto's alleen elektrisch zouden moeten zijn maar dat ligt nu niet voor. Daarnaast is Co2-neutraal zijn ook een eis, daar zal de PvdD ook blij mee zijn.

Er is gevraagd naar laadpalen. Bij de elektrische bakfietsen is nu ook te zien dat aanbieders gebruik maken van verwisselbare accu's. Het college heeft de indruk dat de aanbieders zelf niet vragen om laadpalen.

Er is geen PIA gedaan maar er is wel gekeken of het delen van data AVG-proof is. En dat is het geval omdat de gemeente uitsluitend de beschikking heeft over vervoersgegevens en niet over persoonsgegevens.

Mevrouw Schilderman (D66) vraagt of de wethouder bereid is alsnog een PIA uit te voeren.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat het college haast wil maken met het voorstel om te voorkomen dat zich allerlei aanbieders aandienen omdat er nu geen enkel verbod is. Ze vreest dat een PIA te lang zal duren. Het college meent dat de privacy goed getoetst is.

Er worden alleen leges betaald als een vergunning wordt afgegeven. In het raadsvoorstel staat ook dat het niet helemaal kostendekkend is. Het college voorziet dat het stelsel blijvende aandacht vergt en dat de gemeente na de vergunningverlening actief in de dialoog moet blijven met de aanbieders om de goede balans op straat te bereiken en het goede aanbod voor de bewoners te garanderen.

De heer Weistra (GroenLinks) vraagt wat er gebeurt als het storm loopt met de vergunningaanvragen en of de gemeente er niet arm van wordt als er veel afgewezen wordt.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat het college na de marktconsultatie en de gesprekken met andere steden het idee heeft de markt best goed te kennen en een goed heeft van welke partijen gaan reageren. Het college heeft dus niet het idee dat de gemeente arm zal worden van deze keus.

Met betrekking tot de betaalbaarheid voor de gebruikers merkt de wethouder op dat er eisen zijn gesteld aan de tariefstructuren. Er is geen selectiemechanisme dat de goedkoopste de meeste punten krijgt. De business case is niet erg ruim en in andere steden is te zien dat de tarieven

elkaar niet veel ontlopen. Enerzijds wil je je niet uit de markt prijzen richting de gebruiker en anderzijds kunnen er ook geen bodemtarieven worden geboden omdat je de business case dan nooit rond krijgt.
Met betrekking tot de U-pas en vervoersarmoede geeft de wethouder aan dat er met aanbieders afgesproken kan worden dat zij acties doen voor speciale doelgroepen. Dit gebeurt bijvoorbeeld ook in Amsterdam.

Aanbieders moeten goed herkenbaar zijn en een klachtenlijn of website hebben. De aanbieders moeten daar ook voorstellen voor doen. Klachten kunnen ook binnenkomen bij het klantcontactcentrum van de gemeente, hier is tijdens de proef met Donkey Republic ook ervaring mee opgedaan.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) stelt dat de verantwoordelijkheid met betrekking tot klachtenafhandeling bij de aanbieder ligt. Als de gemeente ook klachten bij de gemeente laat binnenkomen lijkt het voor de inwoners misschien alsof de verantwoordelijkheid ook bij de gemeente ligt.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat de bedoeling is dat de klachten binnenkomen bij de aanbieders maar er zullen ook klachten binnenkomen bij de gemeente. De aanbieder zal een goede procedure moeten hebben voor de klachten die via de gemeente binnenkomen. Het staat vast dat klachtenafhandeling de verantwoordelijkheid van de aanbieder is en het doel van het stelsel is juist om overlast tegen te gaan. De gemeente heeft hier goede ervaringen mee opgedaan met Donkey Republic.

Het college heeft al een afrondende brief over de proef met Donkey Republic naar de raad gestuurd.
Het vervolg van dit proces is dat als het raadsvoorstel wordt aangenomen, het college aan de slag gaat met aanbieders. Het college verwacht in Q2 van 2021 de resultaten daarvan aan de raad te kunnen mededelen.

Er is opgenomen dat het verzamelen van gegevens van gebruikers twee keer per jaar moet gebeuren en dit kan worden opgenomen in de Utrecht Monitor.

Succes wordt afgemeten aan het gegeven of het de aanbieders lukt om hun eigen plan van aanpak waar te maken maar het college is ook geïnteresseerd of het de aanbieders lukt om er een rendabele business case van te maken. Uiteindelijk gaat het om een aantrekkelijk aanbod waar gebruik van wordt gemaakt dat ook wat oplevert voor de openbare ruimte. Succes is dus positief gebruik en minimale overlast in de openbare ruimte.

De heer Van Steeg (CDA) vraagt of in de evaluatie ook naar de mening van bewoners wordt gevraagd.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat is voorgeschreven dat ook de gemeente, via de aanbieder, vragen mag stellen aan gebruikers. Daarnaast kan de gemeente enquêtes doen bij bewoners die niet per se gebruikers zijn, dit is bij de proef met Donkey Republic ook gedaan.

Gemiste antwoorden
De heer Işik (PvdA) geeft aan dat de wethouder niet in is gegaan op zijn inbreng.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat ze ingegaan is op waarom de auto's niet zijn opgenomen en op de locaties.

De heer Işik (PvdA) vraagt of locatie als indicator wordt meegenomen in de vergunningaanvraag en of er een lijst aangeleverd kan worden welke voertuigen wel en welke niet onder het stelsel vallen.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat scooters, elektrische fietsen en gewone fietsen onder het stelsel vallen. De gemeente schrijft geen locaties voor maar kan wel aangeven waar het niet aangeboden mag worden zoals in voetgangersgebieden. Er wordt wel gekeken naar het plan van aanpak en hoe aanbieders willen beginnen en vervolgens opschalen.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) vraagt naar het U-pas budget.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat dit met Donkey Republic is geprobeerd en dat dit niet gelukt is. Het college zal aansturen op acties met goede aanbiedingen. Nog niet duidelijk is of dit via de U-pas gaat.

De heer De Pagter (VVD) vraagt hoe de app vorm gaat krijgen en hoe de marktpartijen hebben gereageerd op het moeten delen van data.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt niet te weten wat er op dat punt uit de marktconsultatie is gekomen. De app is er al in de vorm van het Gaiyo-platform. Enerzijds zullen er aanbieders komen en anderzijds platformen die het aanbod aanbieden. Er is al Gaiyo maar er zijn ook andere platformen. Dat is de reden waarom de API-standaard zo belangrijk is.

Tweede termijn

Mevrouw Schilderman (D66) begrijpt de vertraging met betrekking tot de bakfietsen niet en hoopt dat de wethouder dit nog een keer kan uitleggen. Er wordt een amendement op dit punt overwogen. De wethouder wordt opgeroepen om alsnog een PIA uit te voeren terwijl het plan al wordt uitgevoerd. Tijdens de uitvoering zouden nog ingrepen gedaan kunnen worden om de privacy te verbeteren. Ze heeft begrepen dat er vanuit de aanbieders niet veel vraag is naar laadpalen, maar in het voorstel staat dat laadpalen zijn verboden. Dat deelt zij niet, het kan een kans zijn om meer laadplekken te hebben voor elektrische fietsen en ze zou graag een wijziging zien op dit gebied in het voorstel. Afhankelijk van de beantwoording door de wethouder is dit punt nu een B-punt.

De heer De Pagter (VVD) blijft over met de vraag over de marktpartijen en het delen van data. De fractie is verder tevreden over de beantwoording en het stuk kan als kort B-punt door naar de raad.

De heer Van Heuven (PvdD) gaat niets indienen.

Wethouder Van Hooijdonk geeft aan dat voor de bakfietsen een partij is gecontracteerd. Als er nu niet verder wordt gegaan met deze partij omdat er een vergunningssysteem wordt gestart zal deze partij afgekocht moeten worden. Dat levert dus kosten op, de twee procedures zitten elkaar qua tijd nu eenmaal in de weg. Er zullen dus wel bakfietsen komen.

Mevrouw Schilderman (D66) geeft aan dat het doel inderdaad is dat er bakfietsen komen. Het lijkt vreemd om, nu een vergunningssysteem wordt gestart deze partij daar buiten te houden. Gevraagd wordt of gecontroleerd kan worden of de aanbieder van bakfietsen aan de voorwaarden voldoet om vervolgens alsnog een vergunning te verlenen.

Wethouder Van Hooijdonk ziet geen mogelijkheid om deze partij in het vergunningssysteem op te nemen omdat hij op een andere manier geselecteerd is.

Mevrouw Schilderman (D66) zal een ambtenaar vragen om op dit punt meer uitleg te geven.

Wethouder Van Hooijdonk geeft aan dat uitgezocht moet worden of er parallel een PIA uitgevoerd kan worden, dat kan een interessante les zijn. Hier zal het college voor de raadsbehandeling op terug komen. Het college heeft wel het beeld dat alles goed is uitgezocht.

Het delen van dat voldoet aan de gestandaardiseerde uitspraken en de marktpartijen zijn hier in andere steden ook aan gewend.

De voorzitter stelt vast dat het voorstel als B-punt doorgaat naar de raad. Er wordt een half uur behandeltijd gereserveerd.

Toezegging

Wethouder Van Hooijdonk zegt toe, met betrekking tot agendapunt 8. Raadsvoorstel Wijziging APV en legesverordening en collegevoorstel Nadere regel ten behoeve van vergunningplicht

commercieel aanbieden voertuigen, de raad in Q2 2021 te informeren over de uitkomsten van de selectie van de aanbieders voor deelmobiliteit.

De voorzitter schorst de vergadering om 21.55 uur.

9. Raadsvoorstel Aanpassen voorwaarde opheffen parkeerplaatsen binnenstad

De voorzitter heropent de vergadering om 22.00 uur.

In het coalitieakkoord ‘Utrecht: Ruimte voor iedereen’ is de ambitie opgenomen voor een autoluwe binnenstad met concreet het voornemen om stapsgewijs het aantal parkeerplaatsen aan de Oudegracht en op het Janskerkhof te verminderen. Met dit raadsvoorstel wordt het opheffen van de eerste 40 parkeerplaatsen mogelijk gemaakt door het opheffen/laten vervallen van een voorwaarde uit de bestaande regeling ‘Meer allure voor de binnenstad’ uit 2016.

Eerste termijn

De heer De Pagter (VVD) is blij dit punt te hebben geagendeerd voor een raadsinformatiebijeenkomst. Er waren veel bewoners aanwezig en het was goed om hun inbreng te horen. Bewoners in de binnenstad hebben hun auto nodig voor hun werk, het gezin of mantelzorg en ondernemers in de binnenstad hebben veel klandizie van mensen die met de auto naar de stad komen. Daarom is het belangrijk bewoners en ondernemers te betrekken als er parkeerplaatsen worden opgeheven. Dit voorstel doet juist het omgekeerde. De één op één-eis wordt in het raadsvoorstel losgelaten waardoor er in één keer tientallen plekken zouden verdwijnen. De afgelopen jaren zijn er al 70 van de maximaal 100 plekken verdwenen doordat bewoners zelf kozen voor een garageplek en de VVD roept het college op om dat even zo te laten. Het duurt nog maar een paar maanden voordat de laatste plekken zijn verdwenen maar dan ligt het initiatief wel bij de bewoners.
Op het huidige systeem is er al kritiek van bewoners, zij merken dat het steeds moeilijker wordt om een parkeerplaats te vinden en het college wordt gevraagd dit niet erger te maken, de bewoners de tijd te geven en dit voorstel in te trekken.
Voor de toekomst stelt de fractie voor om veel goedkopere tarieven te hanteren voor bewoners voor parkeren in parkeergarages zodat dit wel interessant wordt voor bewoners.
Betaalbaar parkeren op straat moet ook mogelijk blijven.
De wethouder wordt gevraagd of zij bereid is het raadsvoorstel in te trekken.

De heer Bosch (PVV) geeft aan dat bij het opheffen van parkeerplaatsen de PVV altijd op haar hoede is. En dat is niet voor niets gebleken bij de raadsinformatiebijeenkomst. Bewoners ervaren een enorme parkeerdruk en moeten vaak lang rondrijden om een parkeerplaats te vinden. In de raadsbrief schrijft het college dat de afname van autobezit een en ander mogelijk heeft gemaakt. De bewoners kennen echter vrijwel niemand die zijn of haar auto bewust heeft weggedaan. De cijfers laten dat ook niet zien. De bewoners ervaren wel dat de deelauto’s en laadpalen nauwelijks gebruikt worden. Er zijn veel mensen die hun auto nodig hebben en niet met een deelauto uit de voeten kunnen. In een leefbare stad kunnen mensen die afhankelijk zijn van een auto ook in de binnenstad blijven wonen. Veel parkeerplaatsen worden geblokkeerd of bezet door huifkarren, containers en fietsen. Ook op dat gebied is handhaving weer de sleutel maar de gemeente geeft daar geen prioriteit aan. Een ondernemer bracht in de raadsinformatiebijeenkomst het idee van kort parkeren in een deel van de straten in de binnenstad naar voren. Veel andere steden kennen dit systeem ook. Gevraagd wordt hoe de wethouder hier tegenaan kijkt. De PVV is tegen dit voorstel en overweegt een motie of amendement.

De heer Van Steeg (CDA) geeft aan dat de fractie begrip heeft voor de wens van het college om de binnenstad autoluw te maken. Vrijwilligheid is voor het CDA wel een belangrijk punt en de fractie wil de huidige regeling dan ook behouden. Bewoners en ondernemers moeten verleid worden om zelf de keuze te maken om een andere parkeerplek te kiezen en dit moet niet op basis van dwang worden opgelegd. Tijdens de raadsinformatiebijeenkomst werd duidelijk tot welke weerstand dit leidt bij bewoners en ondernemers. In dit kader speelt de parkeergarage Springweg een belangrijke rol.

De heer Koppelaar (Student&Starter) vindt het bijzonder dat er gesproken wordt over dwang omdat daar in dit voorstel geen sprake van is en de heer Van Steeg wordt gevraagd wat hij daarmee bedoelt.
De heer Van Steeg (CDA) antwoordt dat nu de mogelijkheid bestaat om zelf een parkeerplaats op te geven en dat daar aan vast gehouden moet worden om draagvlak te houden. De eigen keuze moet het uitgangspunt zijn.

De heer Weistra (GroenLinks) stelt dat dit geen antwoord is en vraagt waar het CDA dwang ziet in het voorstel.

De heer Van Steeg (CDA) stelt al geantwoord te hebben. De huidige regeling laat de bewoners de keuze om een andere plek te kiezen en dat verandert met het voorliggende raadsvoorstel.

De heer De Pagter (VVD) vraagt of GroenLinks en Student&Starter wel hebben opgelet bij de raadsinformatiebijeenkomst. De bewoners ervaren het voorstel als dwang wat ertoe leidt dat ze nog veel langer moeten zoeken naar een parkeerplaats. De bewoners willen hierbij betrokken worden.

De heer Weistra (GroenLinks) merkt op dat dwang nu wordt teruggebracht naar iets langer zoeken naar een parkeerplaats.

De heer De Pagter (VVD) geeft aan dat het niet gaat om even iets langer zoeken.

De heer Işik (PvdA) vraagt aan de VVD wat bedoeld wordt met het betrekken van bewoners en of dat luisteren is, of instemmen in de standpunten van de bewoners.

De heer De Pagter (VVD) antwoordt dat betrekken betekent dat je mensen mee laat denken over dit onderwerp. Nu kan dat nog door een parkeerplaats op straat in te ruilen voor een garageparkeerplaats.

De heer Bosch (PVV) geeft aan dat dwang zit in het gegeven dat plekken worden weggehaald, dat je niet vrijwillig de keuze maakt, dat je gedwongen wordt om langer rond te rijden voor een parkeerplaats, gedwongen wordt om een duurdere garageparkeerplaats te nemen of gedwongen wordt om de auto in Nieuwegein te parkeren.

De heer Koppelaar (Student&Starter) stelt dat het met het nieuwe voorstel de bewoner zelf blijft die ervoor kiest zijn parkeerplaats op te geven.

De heer De Pagter (VVD) geeft aan dat dit voorstel het één op één-beleid juist uit het huidige beleid haalt.

De heer Van Steeg (CDA) vervolgt en geeft aan dat de Springweggarage een belangrijke rol kan spelen als ervoor wordt gekozen het initiatief bij de bewoners te laten.
De opbrengsten van de parkeergelden zijn door Corona lager en dat zou een reden kunnen zijn om de situatie te laten zoals die nu is.

Mevrouw Schilderman (D66) geeft aan dat D66 een groot voorstander is van het opheffen van meer parkeerplekken in het drukke centrum en aan de grachten. Het is daarom ook jammer dat dit voorstel zo lang op zich heeft laten wachten. Dat is een gemiste kans voor de meeste mensen in het centrum die lopen of fietsen. Utrecht heeft de laatste tijd kunnen oefenen met het weghalen van parkeerplaatsen aan de Oude Gracht. Dat ging op sommige plekken maar er zijn ook verbeterpunten en het zou goed zijn om met dit voorstel na te denken over hoe het opheffen van parkeerplaatsen nog beter kan. Punten die op dit gebied genoemd zijn gingen over laden en lossen en kort parkeren. Gevraagd wordt waarom deze punten geen integraal onderdeel zijn van dit plan om zo tegemoet te komen aan het nadeel van het weghalen van parkeerplaatsen en of de wethouder bereid is alsnog maatregelen te nemen.
De Springweggarage is een prima alternatief voor mensen die tot op heden hun auto op straat parkeren. Gevraagd wordt hoe het college tot de conclusie komt dat er voldoende alternatieven zijn en welke rol de Springweggarage daar in speelt.

De heer Bosch (PVV) stelt dat als je aan het Janskerkhof woont de Springweggarage geen alternatief is.

Mevrouw Schilderman (D66) meent dat de garage Paardenveld in dat geval een goed alternatief is. Als er een markt is op het Janskerkhof wordt duidelijk dat er geen noodzaak is dat daar parkeerplaatsen zijn.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) geeft aan dat de ChristenUnie al langer pleit voor het autovrij maken van delen van de binnenstad. Op deze manier kan de stad voor iedereen bereikbaar blijven. De fractie vindt het belangrijk dat in de communicatie goed wordt laten zien wat de inwoners van Utrecht op de Oude Gracht terugkrijgen voor het opheffen van de parkeerplaatsen. Gevraagd wordt op welke manier de ruim 1.000 vierkante meter vrijgekomen ruimte benut en teruggegeven aan de stad gaat worden. ook wordt gevraagd of de herinrichting van de Oude Gracht ook aan dit plan gekoppeld is, welke ideeën er zijn en hoe de raad hier over geïnformeerd wordt. Als de herinrichting nog even op zich laat wachten zouden tijdelijke initiatieven van bewoners ruimte moeten krijgen. Gevraagd wordt welk tempo het college wil aanhouden voor de 40 parkeerplaatsen.

De heer Weistra (GroenLinks) vindt het een goed plan en is benieuwd naar de vervolgstappen. Het opheffen van parkeerplaatsen aan de Oude Gracht en op het Janskerkhof is een belangrijke wens van GroenLinks.

De heer Van Heuven (PvdD) vindt het een goed voorstel, voor de PvdD kan het niet snel genoeg gaan. Dat er eerst 60 en daarna 40 parkeerplaatsen komen te vervallen vindt de fractie nog wat karig. De PvdD spoort het college aan om met de volgende 100 en liefst ook resterende 270 plekken aan de slag te gaan. Bij het opheffen van parkeerplaatsen zou het college zoveel mogelijk moeten kiezen voor vergroening en fietsparkeren, en het liefst in die volgorde. De wethouder wordt gevraagd dit toe te zeggen.

De heer Bosch (PVV) vraagt of de PvdD alle parkeerplaatsen wil opheffen.

De heer Van Heuven (PvdD) antwoordt zich voor te kunnen stellen dat alle straatparkeerplekken verdwijnen en zeker op doorgaande wegen en in krappe stegen. Hij is zelf in de binnenstad gaan wonen omdat hij daar geen auto nodig heeft.

De heer Bosch (PVV) vraagt of de PvdD afstand neemt van het eerdere standpunt om meer evenementen en levendigheid in de binnenstad te krijgen.

De heer Van Heuven (PvdD) antwoordt dat er met de vrijgekomen ruimte veel gedaan kan worden om de binnenstad te verlevendigen, bijvoorbeeld door vergroening.

De heer Schipper (SP) stelt dat dit plan in het coalitieakkoord staat en vraagt zich af waar de raad aan begint deze avond. In 2016 was de SP akkoord met het plan Meer allure in de binnenstad. Voorwaarden voor het opheffen van parkeerplaatsen was de vrijwillige basis en draagvlak. Het college wil de eerste voorwaarde nu opgeven. De bewoners in de binnenstad vinden een parkeergarage geen alternatief vanwege de loopafstand.
Draagvlak voor de herinrichting in de buurt en goede alternatieven voor de opgeheven plekken zijn voorwaarden voor de SP en de fractie kan het voorstel dan ook niet steunen.

De heer Koppelaar (Student&Starter) stelt dat het met dit raadsvoorstel een stuk gemakkelijker wordt om parkeerplaatsen in de binnenstad op te heffen. Student&Starter is voorstander van een zo autovrij mogelijke binnenstad omdat dit de binnenstad mooier, gezelliger en leefbaarder maakt. Het voorstel betekent dat een eis voor het opheffen van parkeerplaatsen wordt losgelaten. De fractie kan zich daar in vinden maar wil de wethouder ook aanmoedigen om nog steviger door te pakken. Door de grote kloof tussen straatparkeren en een garageabonnement kiezen weinig mensen voor de overstap en Student&Starter wil zien dat garageparkeren meer gestimuleerd wordt. Gevraagd wordt welke mogelijkheden die wethouder hiertoe ziet.

De heer De Pagter (VVD) vraagt of hij Student&Starter aan zijn zijde vindt als de tarieven voor garageparkeren voor bewoners omlaag gaan.

De heer Koppelaar (Student&Starter) weet niet of dat de oplossing is, er zijn ook andere manieren om het aantrekkelijker te maken Zo wordt afstand als een probleem ervaren en dan zouden deelfietsen een oplossing kunnen bieden.

De heer Bosch (PVV) vraagt of het ook een idee is om in de parkeergarage hangmatten op te hangen zodat mensen kunnen uitrusten als ze daar aankomen.

De heer Koppelaar (Student&Starter) antwoordt te kijken naar hoe het CDA hier over denkt aangezien dit hun paradepaardje is. Student&Starter staat open voor alles om garageparkeren aantrekkelijker te maken.

De heer Van Steeg (CDA) vraagt of Student&Starter tegenstander is van het slopen van parkeergarages in de toekomst.

De heer Koppelaar (Student&Starter) antwoordt dat er voorwaarden hangen aan de keus om een garage wel of niet te slopen en het debat hierover gaat nog gevoerd worden.
Bewoners kunnen ook op andere manieren worden gestimuleerd hun vergunning op te geven. Tijdens de raadsinformatiebijeenkomst deed een bewoner de suggestie om korting of een tegoedbon te geven voor het gebruik van deelauto's. De wethouder wordt gevraagd hierop te reflecteren. Het is interessant om te kijken naar een gratis proefrit voor bewoners. De fractie denkt dat veel mensen niet kiezen voor deelauto's omdat ze niet bekend zijn met het systeem.

De heer Işik (PvdA) kan zich vinden in de uitgangspunten van het voorstel. Gevraagd wordt hoe het college omgaat met het verlies aan parkeerinkomsten door het opheffen van 40 parkeerplaatsen.
De kosten voor het parkeren in een garage zijn hoger. Gevraagd wordt hoe het college het verschil met het bewonersparkeren gaat wegwerken. De fractie wil de toezegging dat als de 40 plaatsen worden opgeheven de bewoners meer zeggenschap krijgen over de inrichting van de vrijgekomen ruimte.
Als om bijvoorbeeld medische redenen de afstand voor bewoners te groot is, dan moet het college daar een oplossing voor vinden.

De heer Gaillard (Stadsbelang Utrecht) stelt dat Stadsbelang Utrecht wil dat iedere Utrechter als het kan voor zijn woning een parkeerplaats heeft. Tegelijkertijd is het goed als het verkeer in de binnenstad afneemt. De fractie heeft geen principieel bezwaar tegen het opheffen van parkeerplaatsen zolang bewoners van de binnenstad hun auto kwijt kunnen. Met het vrijkomen van parkeerplaatsen in de Springweggarage en andere garages in de toekomst hoopt de fractie dat deze maatregel met positieve consequenties kan worden uitgevoerd.

Wethouder Van Hooijdonk geeft aan dat in de laatste 10 jaar het autovrij zijn van huishoudens in de binnenstad van 39% naar 62% is gestegen. Dat verklaart waarom dit voorstel zacht kan landen. Er worden ongeveer 200 vergunningen per jaar ingeleverd en 150 uitgegeven, zonder dat de wachtlijst langer wordt. Mensen merken het opheffen van de parkeerplaatsen natuurlijk wel, ze zullen soms wat verder van huis staan dan gewild, maar zachter kan de landing niet zijn. Er is begrip voor dat mensen die een auto hebben en deze ook nodig hebben het misschien anders zouden willen zien, maar het college denkt dat het een redelijk voorstel zijn.
De wethouder is het eens met de oproep om meer vaart te maken maar het opheffen van parkeerplaatsen leidt ook tot inkomstenderving en dit voorstel is bedoeld om een haalbare start te maken. Als het college dit voorstel niet zou doen, zouden de parkeerplaatsen ook verdwijnen, alleen iets langzamer. De wethouder houdt het voorstel dan ook op tafel.

Het college denkt dat er voldoende alternatieven zijn, verschillende garages hebben nog ruimte beschikbaar. In het voorstel van de Springweggarage zit ook de landing dat er ruimte elders beschikbaar is voor bewonersplekken.

Het is mogelijk om bewoners op andere manieren te stimuleren hun plek op te geven. Een deeltegoed voor deelauto's zit al in de pijplijn en er is al een spijtoptantenregeling om de verliesaversie tegen te gaan.

Voor bezoekers is het al goedkoper om te parkeren in de garage ten opzichte van de straat. Voor bewoners is dat niet het geval en het college probeert deze twee dichter bij elkaar te brengen. Het straatparkeren kan duurder gemaakt worden en er kan korting gegeven worden op de tarieven voor de belanghebbendengarages. Het verschil wordt daardoor kleiner. Daarnaast biedt een garage andere voordelen zoals het niet hoeven zoeken naar een parkeerplaats.

De heer Işik (PvdA) vraagt of het college het verschil in de tarieven helemaal wil wegwerken voor de bewoners die vrijwillig een parkeerplaats afstaan.

Wethouder Van Hooijdonk vindt het moeilijk te verantwoorden om dat in een keer te doen. Als de tarieven voor een garage net zo laag worden als die van straatparkeren wordt er in feite subsidie gegeven voor het parkeren van een auto omdat het dan niet meer kostendekkend is. Het verhogen van het straatparkeren naar het tarief van een garage is een heel forse verhoging. Hier zijn al stappen in gezet maar het is niet fair om dat in één jaar te doen, dit is een gradueel proces.

De heer Işik (PvdA) vraagt of de wethouder bereid is om het verschil eenmalig voor één jaar weg te werken om mensen zo te laten wennen.

Wethouder Van Hooijdonk stelt net aangegeven te hebben waarom dat niet verstandig is.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) vraagt of de wethouder mee wil nemen dat sommige bewoners wellicht te verleiden zijn om te parkeren in een ander rayon, buiten de singel.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat hier onderzoek naar is gedaan. Het is moeilijk te verkopen aan de andere rayons omdat de parkeerdruk daar ook hoog is. De gemeente biedt wel het parkeren in de P&R aan, dat kost 10% van de kosten voor de binnenstadgarage. Er is begrip voor dat niet iedereen hiertoe bereid is, maar het aanbod is er wel.

Het college heeft een aantal zaken in de pen met betrekking tot het parkeerbeleid. Bij de modules over parkeren en toegankelijkheid en over parkeren in de openbare ruimte wordt nagedacht over parkeren in de binnenstad en hoe er tot verbetering gekomen kan worden met betrekking tot o.a. laden en lossen, gehandicaptenparkeerplaatsen en parkeerregimes. Blauwe zones zitten niet in de instrumentenkist maar er wordt wel nagedacht over het beter beschikbaar maken van plekken voor doelgroepen.

Mevrouw Schilderman (D66) verwijst naar de modules en stelt dat er veel losse voorstellen zijn. Gevraagd wordt of er één overkoepelend voorstel voor parkeren komt. Een bundeling of een overzichtsmemo zou op prijs gesteld worden.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat eerder al op een rij is gezet welke modules de raad nog gaat ontvangen. Het eerste deel is de Parkeervisie, de Normen en Betaald parkeren en het tweede deel is Parkeren op afstand, Toegankelijkheid en de Openbare ruimte. Binnenkort ontvangt de raad het eerste deel.

Er is wat budget voor herinrichting voor de 40 parkeerplaatsen. Er is geen budget voor het grootschalig herinrichten van het Janskerkhof. De gedachte is om aan de kant van de Drift een aantal parkeerplaatsen om te zetten in fietsparkeren. Herinrichting zal in overleg met bewoners worden gedaan. Het college denkt aan fietsparkeren, vergroening en verblijven maar wil hier geen rangorde in aanbrengen, dat zal situationeel zijn.
Er zal in elk geval met de omgeving gecommuniceerd worden over het opheffen van de plekken en de herinrichting maar de hoop is ook dat de Utrechters zien dat de stad verandert.

De heer De Pagter (VVD) vraagt of de wethouder bereid is om de raad te informeren over welke 40 plekken gaan verdwijnen.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat het college vooral denkt aan het Janskerkhof aan de kant van de Drift ten gunste van fietsparkeren, het noordelijke deel van de Oude Gracht ten gunste van fietsparkeren en vergroening en wellicht verspreid over de binnenstad nog wat plekken. Als hier meer zekerheid over is kan dit precies op schrift worden gesteld en de raad zal hier in de eerste helft van 2021 over geïnformeerd worden.
De heer Van der Graaf (ChristenUnie) vraagt of het college ook de winst richting de stad wil communiceren. Niet alleen bewoners maken gebruik van de Oude Gracht.

Wethouder Van Hooijdonk stelt voor om met bordjes te werken voor mensen die willen reageren, zoals ook met de stoplichten is gedaan. Dan wordt er meteen gecommuniceerd dat er wat gaat veranderen en zo kunnen naast bewoners ook gebruikers betrokken worden.

De heer Işik (PvdA) vindt het teleurstellend dat het college nu al benoemt hoe de herinrichting eruit gaat zien terwijl dat samen met de bewoners besproken zou moeten worden.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat nog niet alles uitgekristalliseerd is en dat er ook een stedelijk belang is. Zo is er een tekort aan fietsparkeerplekken. Daarnaast zal er ook overleg zijn met bewoners en is er al contact geweest met stakeholders.

De heer Van Heuven (PvdD) vraagt of in de brief die is toegezegd ook kan worden opgenomen welke bestemming de vrijgekomen plekken krijgen.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat de dat zal doen.
Met betrekking tot het tempo meent de wethouder dat het selecteren van de plekken, de overleggen en het herinrichten in 2021 plaats zal kunnen vinden.

Gemiste antwoorden

Er zijn geen gemiste antwoorden.

Tweede termijn

De heer Koppelaar (Student&Starter) vraagt naar de termijn met betrekking tot het tegoed voor deelmobiliteit. Het raadsvoorstel mag van Student&Starter als A-punt door.

De heer De Pagter (VVD) geeft aan, mogelijk samen met de PVV een motie in te gaan dienen over draagvlak in de buurt. Het stuk zal dus een B-punt zijn.

De heer Bosch (PVV) Sluit aan bij de VVD.

De heer Işik (PvdA) overweegt een motie over de betrokkenheid van bewoners bij de herinrichting. Er is begrip voor de stedelijke opdrachten maar de bewoners moeten de ruimte hebben om te bepalen wat het beste is voor de eigen buurt.

De heer Schipper (SP) ziet overlap tussen de wensen van de PvdA en de VVD en biedt zijn hulp aan bij het stroomlijnen van het proces.

De voorzitter stelt vast dat het punt doorgaat als B-punt naar de raad en er wordt een half uur behandeltijd gereserveerd.

Toezegging

Wethouder Van Hooijdonk zegt toe, met betrekking tot agendapunt 9. Raadsvoorstel Aanpassen voorwaarde opheffen parkeerplaatsen binnenstad, de raad in de eerste helft van 2021 te informeren over de locaties van de 40 parkeerplaatsen die zullen gaan verdwijnen.

Mevrouw Schilderman (D66) vraagt tijdens welke raadsvergadering dit punt zal worden besproken.

De heer Bosch (PVV) antwoordt dat het tijdens de raad van 17 december zal worden besproken.

De voorzitter dankt alle aanwezigen en sluit om de vergadering om 22.58 uur.

LIJST VAN TOEZEGGINGEN

Wethouder Van Hooijdonk

Wethouder Van Hooijdonk zegt toe, met betrekking tot agendapunt 8. Raadsvoorstel Wijziging APV en legesverordening en collegevoorstel Nadere regel ten behoeve van vergunningplicht commercieel aanbieden voertuigen, de raad in Q2 2021 te informeren over de uitkomsten van de selectie van de aanbieders voor deelmobiliteit.

Wethouder Van Hooijdonk zegt toe, met betrekking tot agendapunt 9. Raadsvoorstel Aanpassen voorwaarde opheffen parkeerplaatsen binnenstad, de raad in de eerste helft van 2021 te informeren over de locaties van de 40 parkeerplaatsen die zullen gaan verdwijnen.

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(2/689) 20/M335	Raad 05-11-20	RV Utrecht Circulair 2020-2023	Circulaire Economie	M335 klein en groot versterken elkaar	05-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(143/689) 20/M343	Raad 26-11-20	RV Grondstoffennota	Circulaire Economie	M343 Behoud de City Bin voorlopig	26-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(155/689) 20/M336	Raad 05-11-20	RV Utrecht Circulair 2020-2023	Circulaire Economie	M336 Upcycle Center Utrecht 2	05-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(179/689) 20/T346	cie. S&R 24-09-20	Raadsvoorstel Wijziging Afvalstoffenverordening en APV Opt-in systeem voor uitzondering huis-aan-huis bladen	Circulaire Economie	De wethouder zegt voor het einde van het jaar een brief toe met de uitkomsten van het gesprek met de Stichting Reclame Code over het verhogen van het percentage redactionele content.	31-12-20 *(stand van zaken) De toezegging is gelijk aan een deel van de inhoud van motie M309, waarin het college wordt opgeroepen om ook in gesprek te gaan met andere gemeenten. Deze toezegging wordt gelijk met de afhandeling van motie M309 in Q1 2021 afgehandeld.*
(240/689) 20/T139	cie. S&R 23-06-20	Jaarstukken 2019	Circulaire Economie	De wethouder zegt toe samen met de raad een indicator voor circulaire economie te ontwikkelen als de nota Utrecht circulair beschikbaar is gekomen.	31-12-20 *(stand van zaken) De raad wordt hierover geïnformeerd bij de voorjaarsnota.*
(261/689) 19/LIS90	Raad 11-12-19		Circulaire Economie	DPG Media B.V. , mevrouw E. David over verzoek om uitstel handhaving vd maatregel invoering opt-in ongeadresseerd drukwerk. Op LIS 19/12/19 met behandeladvies: ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	31-03-20 De inhoud van de ingekomen brief komt aan bod in de lopende cassatieprocedure; we informeren de raad met een aparte brief over de uitkomst van de cassatieprocedure wanneer deze is afgerond.
(268/689) 19/LIS87	Raad 28-11-19		Circulaire Economie	VARnws, de heer Van Wijk over verzoek tot uitstellen Opt-in systeem. Ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord. Ter info: afdoeningsadvies is afgestemd met stadskantoor. Er wordt nl een zorgvuldig dossier bijgehouden op dit onderwerp. Er nog een brief geweest zoals deze van de Persgroep. We zorgen dat alles gelijk/op dezelfde manier wordt afgehandeld. Afdoening dient voor 15 december te gebeuren.	31-03-20 De inhoud van de ingekomen brief komt aan bod in de lopende cassatieprocedure; we informeren de raad met een aparte brief over de uitkomst van de cassatieprocedure wanneer deze is afgerond.
(283/689) 19/LIS65	Raad 09-10-19		Circulaire Economie	Vereniging Mail Distributie Bedrijven, Netwerk VSP BV en Koninklijk Verbond van Grafische Ondernemingen over verzoek/sommatie m.b.t. de invoering van het opt-in-systeem. Ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	31-03-20 De inhoud van de ingekomen brief komt aan bod in de lopende cassatieprocedure; we informeren de raad met een aparte brief over de uitkomst van de cassatieprocedure wanneer deze is afgerond.
(336/689) 20/LIS68	Raad 07-12-20		Circulaire Economie	LIS raadsvergadering d.d. 17 december 2020. Ontwerpbegroting 2022 AVU. Afdoeningsadvies griffie: voor concept zienswijze in handen stellen van het college en de raad hierover informeren.	20-05-21 *(antwoord niet aangegeven)*

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(390/689) 20/T518	Raad 26-11-20	RV Grondstoffennota	Circulaire Economie	M347 starten met afvalpreventiecampagne	26-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(391/689) 20/T517	Raad 26-11-20	RV Grondstoffennota	Circulaire Economie	M346 meer e-waste inzamelen	26-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(392/689) 20/M348	Raad 26-11-20	RV Grondstoffennota	Circulaire Economie	M348 vaart maken met kostenbesparingen en nieuwe technieken in de afvalinzameling	31-08-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(393/689) 20/M345	Raad 26-11-20	RV Grondstoffennota	Circulaire Economie	M345 minder (plastic) afval kan, kom met een afvalpreventieplan	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(394/689) 20/M344	Raad 26-11-20	RV Grondstoffennota	Circulaire Economie	M344 Biedt het college de helpende hand aan ouderen en mensen met beperking?	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(499/689) 20/T385	cie. S&R 29-10-20	Raadsvoorstel Utrecht Circulair 2020-2023	Circulaire Economie	De wethouder zegt toe de raad in Q2 2022 de evaluatie van circulaire inkoop te sturen.	01-07-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(515/689) 20/M309	Raad 01-10-20	Raadsvoorstel Wijziging Afvalstoffenverordening en APV Opt-in systeem	Circulaire Economie	M309 Een reclamefolder is geen huis-aan-huisblad	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(9/689) 20/T495	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Dierenwelzijn	De raad ontvangt voor eind 2020 informatie over het nieuwe contract met de dierenbescherming.	31-12-20 De raad is hierover geïnformeerd via de Raadsbrief Overeenkomst Dierenbescherming (24-11-2020).
(20/689) 19/T485	cie. S&R 07-11-19	Raadsvoorstel Nota Dierenwelzijn - indicatoren	Dierenwelzijn	De wethouder komt bij de voorjaarsnota met een 0-meting en ambitie voor de indicatoren dierenwelzijn.	01-10-20 De raad is hierover geïnformeerd in de raadsbrief Duurzaamheidsverslag en Voortgangsrapportage Energie van de Stad 2019 (23-04-2020). De indicatoren zijn gewijzigd en zullen vanaf de eerst volgende programmabegroting worden gehanteerd. Deze programmabegroting 2021 is inmiddels vastgesteld.
(101/689) 19/T488	cie. S&R 07-11-19	Raadsvoorstel Nota Dierenwelzijn - minimabeleid rondom huisdieren	Dierenwelzijn	De wethouder koppelt in het eerste kwartaal van 2020 haar bevindingen van de gesprekken met Amsterdam en Rotterdam over het minimabeleid rondom huisdieren in deze steden per raadsbrief aan de raad terug.	30-11-20 *(stand van zaken) Dit project is vertraagd vanwege corona.*
(349/689) 20/T559	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Dierenwelzijn	M402 Inzicht in inspanningen en resultaten diervriendelijk bouwen	24-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(351/689) 20/T557	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Dierenwelzijn	M399 Scherpere indicator ‘Evenementen met dieren’	24-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(412/689) 20/T494	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Dierenwelzijn	De raad ontvangt in 1e kwartaal 2021 informatie over (de kippen in) het Julianapark	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(413/689) 20/T493	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Dierenwelzijn	De raad ontvangt in 2e kwartaal 2021 een terugkoppeling van gesprekken met de beheerders van de dierenweides over een nieuwe regeling	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(609/689) 19/T552	Raad 05-12-19	Nota Dierenwelzijn	Dierenwelzijn	M455 Verbeter Vissenwelzijn	31-03-21 *(stand van zaken) Motie is overgenomen met duiding van de verschillende bullets. Eerste bullet: in gesprek te gaan met AUHV(minimaal over voorlichting). Tweede bullet: tijdig informeren van raad over contract AUHV. Derde bullet is in gesprek gaan met partners (via VBC of andersoortig). De raad wordt hierover in Q1 2021 geïnformeerd.*
(10/689) 20/T460	cie. S&R 18-11-20	Programmabegroting 2021	Economische Zaken	De wethouder zegt toe dat hij het jaarplan ROM na aandeelhoudersvergadering doorstuurt naar de raad (verwacht december 2020).	31-12-20 De gemeenteraad is op 18 december geïnformeerd met de raadsbrief 'Jaarplan ROM Utrecht 2021'
(46/689) 20/LIS58	Raad 29-10-20		Economische Zaken	LIS raadsvergadering d.d. 5 november 2020. De heer A. Breunesse over Zienswijze Uitwerkingsbesluit Tijdelijke uitbreiding terrassen en satellietterrassen. Afdoeningsadvies griffie: ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	10-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(83/689) 20/LIS17	Raad 20-04-20		Economische Zaken	Ingekomen stuk t.b.v. raadsvergadering d.d. 28 mei 2020. Stichting Behoud Lepelenburg e.o. over zienswijze conceptlocatieprofielen buitenevenementen. Afdoeningsadvies: ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	01-10-20 *(stand van zaken) Op 15 mei 2020 is een Memo 'Uitstel collegebesluit concept Locatieprofielen' met als kenmerk 6309888/20200515 naar de raad verstuurd. Een reactie op de zienswijze zal daarom op zich wachten tot er meer bekend is over moment van besluitvorming in het college.*
(99/689) 19/T516	Raad 14-11-19	Programmabegroting 2020	Economische Zaken	M379 Regeldruk Festivals	20-04-20 *(stand van zaken) Vanwege Corona crisis uitgesteld*
(223/689) 20/M140	Raad 09-07-20	Actule moties	Economische Zaken	M140 soepele vergunningen bij versoepelingen	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(238/689) 20/T142	cie. S&R 23-06-20	Jaarstukken 2019	Economische Zaken	De wethouder zal de raad blijven informeren over de gesprekken met de provincie over de kantorenmarkt.	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(239/689) 20/T140	cie. S&R 23-06-20	Jaarstukken 2019	Economische Zaken	De wethouder zegt toe de werkgelegenheidsindicator te blijven opnemen in de P&C documenten.	22-10-20 De werkgelegenheidsindicator is opgenomen in de Programmabegroting 2021 op blz. 148 (tabel Effectindicator E.1.1.1).
(297/689) 18/M38	Raad 08-03-18	RV Ontwikkelingskader Horeca Utrecht 2018	Economische Zaken	M38 aanpak overlast binnenstad	31-12-20 *(stand van zaken) We streven er naar om het PvA in Q1 2021 met de raad te delen.*
(300/689) 20/M459	Raad 17-12-20	Raadsvoorstel Verordening Bedrijveninvesteringszone (BIZ) Woonboulevard 2021	Economische Zaken	M459 Bezoekers zijn geen marketingdata	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(301/689) 20/M458	Raad 17-12-20	RV Voortzetting Wijkontwikkelmaatschappij Noordwest en collegevoorstel Intentieovereenkomst	Economische Zaken	M458 Wijkontwikkelingsmaatschappij tijdig evalueren en versterken met partners	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(323/689) 20/T588	cie. S&R 10-12-20	Raadsvoorstel Verordening Bedrijveninvesteringszone (BIZ) Woonboulevard 2021-2025	Economische Zaken	De wethouder zegt toe dat hij de raad terugkoppelt in Q1 2021 over de uitkomsten van de draagvlakmeting (i.h.k.v. de BIZ).	01-04-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(384/689) 20/T531	Raad 26-11-20	LIS raad 26 november 2020	Economische Zaken	Het college legt het besluit over het wel of niet doorgaan van de Vuelta in 2022, uiterlijk in het eerste kwartaal van 2021 voor aan de raad.	25-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(438/689) 20/T459	cie. S&R 18-11-20	Programmabegroting 2021	Economische Zaken	De wethouder zegt toe dat hij in Q2 2021 via een raadsbrief de raad informeert over de uitwerking KPI over de maatschappelijke meerwaarde	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(439/689) 20/T458	cie. S&R 18-11-20	Programmabegroting 2021	Economische Zaken	De wethouder zegt toe dat hij in Q1 2021 via een raadsbrief richting de raad terug komt op de Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht (kaders en financiën)	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(440/689) 20/T457	cie. S&R 18-11-20	Programmabegroting 2021	Economische Zaken	De wethouder zegt toe dat hij in Q2 2021 met een plan van aanpak richting de raad komt met daarin hoe hij met kwetsbare winkelgebieden om wil gaan, inclusief hoe de aangepaste BSSB-regeling eruit ziet.	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(478/689) 20/T409	cie. S&R 12-11-20	Raadsvoorstel Voortzetting Wijkontwikkelmaatschappij Noordwest en collegevoorstel Intentieovereenkomst	Economische Zaken	De wethouder zegt toe een evaluatie over 5 jaar (ook van het instrument wom) uit voeren en op te nemen in het (aangepaste en met de raad gedeelde) bedrijfsplan (met de nieuwe partners).	28-11-25 *(antwoord niet aangegeven)*
(479/689) 20/T408	cie. S&R 12-11-20	Raadsvoorstel Voortzetting Wijkontwikkelmaatschappij Noordwest en collegevoorstel Intentieovereenkomst	Economische Zaken	De wethouder zegt toe het aangepaste bedrijfsplan van de WOM NW in april 2021 aan de raad toe te sturen	30-04-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(544/689) 20/T247	Raad 16-07-20	Kaderbrief	Economische Zaken	M243 Integrale kijk evenementenfonds	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(545/689) 20/T246	Raad 16-07-20	Kaderbrief	Economische Zaken	M242 Evaluatie tijdelijke horeca	01-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(546/689) 20/T242	Raad 16-07-20	Kaderbrief	Economische Zaken	M229 Utrecht verklein het risico op een nieuwe pandemie	31-07-21 *(antwoord niet aangegeven)*

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(603/689) 20/T47	Vragenuur 06-02-20	Vragen van mevrouw Bijsterbosch (D66) en mevrouw Zwinkels (CDA) inzake Rood Noot in nood?	Economische Zaken	Vragen van mevrouw Bijsterbosch (D66) en mevrouw Zwinkels (CDA) inzake Rood Noot in nood? Wethouder Verschuure zal de raad aan het einde van het jaar of in 2021 laten weten of de EFRO-subsidie daadwerkelijk is toegekend.	31-01-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(39/689) 20/T537	Raad 26-11-20	LIS raad 26 november 2020	Energie	De raad ontvangt rond de jaarwisseling 2020/2021 de uitkomst van de toetsing en het selectiebesluit tav de ingediende initiatieven voor het energielandschap Rijnenburg en Reijerscop.	24-12-20 *(stand van zaken) Volgt in Q1 2021*
(53/689) 20/T331	Raad 17-09-20	LIS raad 17 september 2020 Raadsbrief Voortgang Overvecht Noord aardgasvrij	Energie	Het transitieplan Overvecht-Noord, waarin inzicht wordt gegeven in het onderzoek naar alternatieve warmte en het elektrisch koken project, komt eind 2020 naar de raad.	17-12-20 *(stand van zaken) loopt.*
(167/689) 20/M314	Raad 15-10-20	Verruiming algemene verklaring geen bedenkingen voor 2 zonne-energieprojecten Haarrijnseplas en geluidswal A12	Energie	M314 Duidelijke kaders voor zonne-energieprojecten en hun omgeving	15-01-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(178/689) 20/T348	cie. S&R 24-09-20	Raadsvoorstel Verruiming van de algemene verklaring van geen bedenkingen voor zonne-energieproject Meijewetering	Energie	De wethouder zegt toe de raad voor eind 2020 een reflectie te sturen op het proces rondom Meijewetering met leerpunten voor andere zonne-energieprojecten.	31-12-20 *(stand van zaken) Loopt*
(188/689) 20/T305	Raad 17-09-20	Raadsvoorstel Ontwerp-Regionale Energiestrategie en concept-bod	Energie	M276 Natuur en duurzame energie	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(201/689) 20/M195	Raad 16-07-20	Actuele moties	Energie	M195 Inkoop gemeentelijk gas	31-12-20 *(stand van zaken) Loopt.*
(215/689) 20/M192	Raad 09-07-20	Raadsvoorstel Visie en uitnodigingskader Energielandschap Rijnenburg en Reijerscop	Energie	M192 Zorg voor juridische houdbaarheid van eisen aan slagschaduw	31-12-20 *(stand van zaken) volgt*
(216/689) 20/M176	Raad 09-07-20	Raadsvoorstel Visie en uitnodigingskader Energielandschap Rijnenburg en Reijerscop	Energie	Motie roei-, sport- en recreatiewater in Rijnenburg	31-12-20 *(stand van zaken) Volgt*

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(253/689) 20/T260	Raad 20-02-20	LIS/ Raadsbrief Elektrisch koken Overvecht-Noord	Energie	De wethouder zegt toe de raad eind 2020 een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte ter besluitvorming voor te leggen geldend voor Overvecht-Noord om daar onder voorwaarden geen kookgas meer te kunnen gebruiken.	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(274/689) 19/T479	cie. S&R 31-10-19	PB 2020 - energienet van de toekomst	Energie	De wethouder zegt toe om de raad in tweede helft 2020 inzicht te geven in het energienet van de toekomst.	01-01-21 *(stand van zaken) Loopt.*
(310/689) 20/T601	Raad 17-12-20	LIS raad 17 december 2020	Energie	Raadsbrief Participatie energietransitie en Stadsgesprek Nieuwe Energie. De raad ontvangt medio 2021 de opbrengst van het stadsgesprek Nieuwe Energie in de vorm van 'Spelregels Energietransitie Utrecht' en van een nieuw visiedocument op de energietransitie.	22-04-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(311/689) 20/T600	Raad 17-12-20	LIS raad 17 december 2020	Energie	Raadsbrief Stand van zaken zon op dak. De raad ontvangt in het 2e kwartaal 2021 de resultaten van het onderzoek naar het verhogen van de ambities op het gebied van zon op dak richting 2025 en 2030 en van het onderzoek naar het verhogen van de benuttingsgraad van daken voor zon.	03-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(312/689) 20/T599	Raad 17-12-20	LIS raad 17 december 2020	Energie	Raadsbrief Voortgang Overvecht-Noord aardgasvrij. De in de brief genoemde toezegging wordt toegevoegd aan toezegging 20/T336 in de lijst van toezeggingen: De raad ontvangt eind 2021 het wijkuitvoeringsplan voor de energietransitie in Overvecht-Noord.	02-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(313/689) 20/T598	Raad 17-12-20	LIS raad 17 december 2020	Energie	Raadsbrief Toelichting 3,75 miljoen voor Overvecht-Noord. De raad ontvangt in het 3e kwartaal 2021 de uitkomsten van deelonderzoeken om tot een sluitende businesscase te komen voor diverse alternatieve warmteoplossingen in Overvecht-Noord.	30-09-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(400/689) 20/T510	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Energie	Wethouder van Hooijdonk zal de raad in het eerste kwartaal van 2021 informeren over de vergunningsplicht bij na-isolatie van woningen.	31-03-21 *(stand van zaken) Volgt in Q1 2021*
(524/689) 20/T336	Raad 17-09-20	LIS raad 17 september 2020	Energie	Het Wijkuitvoeringsplan (WUP) voor Overvecht Noord zal in concept en op hoofdlijnen naar verwachting eind 2021 gereed zijn.	11-11-21 *(stand van zaken) loopt.*
(525/689) 20/T330	Raad 17-09-20	LIS raad 17 september 2020	Energie	Na het zomerreces (2020) ontvangt de raad de resultaten van de stakeholdersgesprekken over de visie op de regierol van de gemeente bij de aanleg van collectieve warmtenetten.	31-03-21 *(stand van zaken) volgt in q1 2021*

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(550/689) 20/T230	Raad 09-07-20	Raadsvoorstel Visie en uitnodigingskader Energielandschap Rijnenburg en Reijerscop	Energie	M190 Zonne-thermie	23-07-21 *(stand van zaken) Loopt*
(551/689) 20/T229	Raad 09-07-20	Raadsvoorstel Visie en uitnodigingskader Energielandschap Rijnenburg en Reijerscop	Energie	M185 Nedereindse plas	23-07-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(578/689) 20/T127	Raad 18-06-20	RV Op weg naar een Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040	Energie	M114 Energie-opwekken met ambitie	31-12-21 *(stand van zaken) Deze motie is verbonden aan de RSU. Deze wordt in 2021 verwacht.*
(611/689) 19/T541	Raad 21-11-19	Lijst Ingekomen Stukken	Energie	In december 2020 raadsvoorstel over de mogelijke besluitvormingstrajecten bij aardgasvrij maken van Overvecht-Noord, met specifieke rollen en taken van de raad daarin.	04-03-21 *(stand van zaken) Loopt.*
(640/689) 19/M300	Raad 03-10-19	RV Startnotitie RES U16	Energie	M300 biomassa in RES	30-09-21 *(stand van zaken) Bij vaststelling van de RES in Q2/Q3 21*
(641/689) 19/M299	Raad 03-10-19	RV Startnotitie RES U16	Energie	M299 Industrie en kantorenpark in Utrecht dragen aan de energietransitie	30-09-21 *(stand van zaken) Bij vaststelling van de RES in Q2/Q3 21*
(642/689) 19/M298	Raad 03-10-19	RV Startnotitie RES U16	Energie	M298 regionaal afstemmen van legekosten voor vergunningen duurzame energieopwekking	30-09-21 *(stand van zaken) Bij vaststelling van de RES in Q2/Q3 21*
(643/689) 19/M297	Raad 03-10-19	RV Startnotitie Regionale Energietransitie U16	Energie	M297 RES voor en door de stad	30-09-21 *(stand van zaken) Bij vaststelling van de RES in Q2/Q3 21*
(644/689) 19/M295	Raad 03-10-19	RV Startnotitie Regionale Energiestrategie U16	Energie	M295 50% Lokaal eigenaarschap	30-09-21 *(stand van zaken) Bij vaststelling van de RES in Q2/Q3 21*
(45/689) 20/LIS59	Raad 29-10-20		Erfgoed	LIS raadsvergadering d.d. 5 november 2020. De heer B. van Diest over Utrechts historisch erfgoed - (geen) beleid. Afdoeningsvoorstel griffie: Ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord	10-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(279/689) 19/T425	cie. S&R 30-10-19	PB 2020 - Erfgoed - toegankelijkheid	Erfgoed	In de eerstvolgende aanpassing (eind 2020) voor het Utrechtse restauratiefonds heeft de wethouder aandacht voor verruiming van de toegankelijkheid voor mensen met een visuele of motorische beperking in het bijzonder voor monumenten, horeca, winkels met een soort van publieke functie	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(1/689) 19/T303	Raad 11-07-19	VJN 2019	Financiën	19/M125 Stop de wisselende Rijksbijdrages	01-01-20 *(stand van zaken) Het college heeft het pleidooi voor aanpassing van de systematiek in VNG-verband uitgevoerd. Tot nu toe zonder resultaat. Het onderwerp blijft de aandacht van het college houden.*
(3/689) 19/T406	cie. M&S 29-10-19	PGB 2020 - leges	Financiën	De wethouder zegt toe om voor de VJN 2020 een raadsbrief op te stellen met nadere informatie omtrent de kostendekkendheid van de leges en de toekomstige visie hierop	01-10-20 *(stand van zaken) Deze toezegging wordt betrokken bij de programmabegroting.*
(15/689) 20/T151	cie. M&S 23-06-20	Jaarstukken 2019	Financiën	De wethouder zegt toe de jaarlijkse managementletter van de accountant in het najaar 2020 te voorzien van een raadsbrief waarbij het college ingaat op de opvolging van de bevindingen zoals bijvoorbeeld inzake het bij elkaar brengen van de begroting en de realisatie.	23-10-20 De raadsbrief is op 9 december 2020 verzonden
(31/689) 20/T184	cie. M&S 01-07-20	Kaderbrief 2020	Financiën	De wethouder zegt toe raad te blijven informeren over de stadsbrede trendrapportage aangaande de economische impact van de coronacrisis, waarbij de eerstvolgende in september 2020 komt.	30-09-20 *(antwoord niet aangegeven)*

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(34/689) 20/T57	Vragenuur 12-03-20	Vragen van de heer Bakker (D66), mede namens de fracties van GroenLinks, VVD, PvdA, PVV, SP, Student & Starter, DENK, CU en CDA inzake Doe mee aan landelijk onderzoek over financiële gevolgen rijksbeleid.	Financiën	Vragen van de heer Bakker (D66), mede namens de fracties van GroenLinks, VVD, PvdA, PVV, SP, Student & Starter, DENK, CU en CDA inzake Doe mee aan landelijk onderzoek over financiële gevolgen rijksbeleid. Wethouder Klein zal het door de gemeente Enschede gebruikte analyse-instrument voor de gemeente Utrecht invullen c.q. gebruiken en bekijken in hoeverre meer voor Utrecht relevante zaken meegenomen kunnen worden in het model, en de raad daarover uiterlijk in het tweede kwartaal informeren.	31-12-20 *(stand van zaken) Voorstel is deze toezegging niet verder op te pakken. We hebben daarvoor de volgende redenen:* *- De stellingname neemt in kracht toe als meerdere gemeenten meedoen. Rondgang laat zien dat gemeenten de route via VNG- en/of G40-verband verkiezen boven dit model.* *- De toelichting op het model geeft aan dat 'een zinvolle vergelijking met andere gemeenten de indeling naar grootteklassen van gemeenten en baten en lasten per inwoner noodzakelijk blijven'. Uit onze rondgang langs de G4-gemeenten hebben we geen gemeenten gevonden die aan dit onderzoek mee willen doen.* *- Deelname zou een aantal uur kosten, maar ervaringen in onze rondgang leert dat dit veel meer inspanning kost dan weergegeven.* *- Ambtelijke capaciteit wordt nu gevraagd om de gevolgen voor de aanpak van de coronacrisis in kaart te brengen en tot een reële en sluitende begroting te komen.* *- inhoudelijk wachten wij graag de onderzoeksresultaten af van het onderzoek naar de financiële positie, dat wordt uitgevoerd door BZK en de VNG*
(72/689) 20/T150	cie. S&R 23-06-20	Jaarstukken 2019	Financiën	De wethouder zegt toe dat parkeerboetes met buitenlands kenteken mee worden genomen in het overzicht van oninbaarheid.	30-10-20 *(stand van zaken) Bij de jaarrekening 2020 worden de buitenlandse kentekens meegenomen in het overzicht van oninbaarheid.*
(106/689) 19/T409	cie. M&S 29-10-19	PGB 2020 - info-graffic voor bewoners	Financiën	De wethouder zegt om bij de VJN 2020 in een info-graffic voor bewoners (of op een andere wijze) meer inzicht te verschaffen in 'wat kost dat?	01-10-20 *(stand van zaken) De toezegging is opgepakt, maar komt pas bij de bewonerssamenvatting van de programmabegroting 2021 tot uiting.*
(119/689) 19/M102	Raad 06-06-19	Jaarstukken 2018	Financiën	M102 Jaarstukken leesbaar en op hoofdlijnen	01-10-20 *(stand van zaken) In behandeling, een voorstel hiervoor zal bij programmabegroting 2021 worden gedaan, hierdoor blijven jaarstukken en begroting ook aan elkaar gelijk (o.a. verzoek uit raadstoets)*
(142/689) 20/M352	Raad 26-11-20	RV Visie Toekomst Hulp bij het Huishouden	Financiën	M352 Aanbesteden in het sociaal domein moet een keuze zijn	26-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(157/689) 20/M327	Raad 05-11-20	RV Nota Inkoop	Financiën	M327 Meer bekendheid bij lokale ondernemers over gemeentelijke aanbestedingsopdrachten	05-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(158/689) 20/M326	Raad 05-11-20	RV Nota Inkoop	Financiën	M326 Geen gemeentelijke opdrachten aan discriminerende bedrijven	05-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(159/689) 20/M324	Raad 05-11-20	RV Nota Inkoop	Financiën	M324 Toekomst van het aanbesteden in het sociaal domein	05-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(172/689) 20/T371	cie. M&S 08-10-20	Raadsvoorstel Nota Inkoop en Contractmanagement 'Doelmatig en duurzaam bijdragen aan een gezond Utrecht' en collegevoorstel 'Beleidsregel drempelbedragen bij aanbesteden'	Financiën	Update van het social return beleid/nota (nog geen termijn, laat wethouder nog weten) via een memo/raadsbrief.	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(229/689) 20/T186	cie. M&S 01-07-20	Kaderbrief 2020	Financiën	De wethouder zegt toe om bij de programmabegroting terug te rapporteren op welke onderdelen binnen de eigen processen en de eigen organisatie besparingen mogelijk zijn en daarbij eventuele onderbestedingen over het lopende jaar 2020 - in afwijking van de geldende financiële afspraken - te betrekken bij de integrale afweging over de programmabegroting 2021	01-10-20 Dit is opgenomen in het onderdeel Permanent Prioriteren binnen het hoofdstuk Financiën van de programmabegroting 2021, zoals op 1 oktober 2020 verzonden aan de raad. (Grotere) incidentele baten die zijn gerapporteerd in de tweede bestuursrapportage worden bestemd voor de algemene dekkingsreserve en daarmee benut voor de dekking van coronamaatregelen.
(230/689) 20/T183	cie. M&S 01-07-20	Kaderbrief 2020	Financiën	De wethouder zegt toe kritisch te blijven kijken naar claims in begrotingen van verbonden partijen en dit ook onder de aandacht te brengen van het bestuur van verbonden partijen en de raad voor het einde van het jaar te informeren over de uitkomsten hiervan.	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(350/689) 20/T558	Raad 03-12-20	Verordening leges 2021	Financiën	M400 Vergroen de leges	25-11-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(375/689) 20/M382	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Financiën	M382 Eerlijker verdeling woonlasten	30-09-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(470/689) 20/T418	cie. M&S 17-11-20	Programmabegroting 2021	Financiën	De wethouder zegt toe de raad voor de VJN 2021 te informeren over de (voortgang van de) voorgestelde structurele bezuiniging in het sociale domein (800K). Het gaat dan over de voorstellen die te verbeteren zijn en of daarop bespaard kan worden.	30-04-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(471/689) 20/T417	cie. M&S 17-11-20	Programmabegroting 2021	Financiën	Bij de VJN 2021 zal het college bij de Rijksoverheid (eventueel via de VNG) aandacht vragen voor de verplichte indicatoren in de begroting en over de uitkomsten de raad te informeren (SV 468 bij de PB).	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(472/689) 20/T416	cie. M&S 17-11-20	Programmabegroting 2021	Financiën	De wethouder zegt toe in het 2e kwartaal 2021 terug te komen op het hanteren van meerdere peildata bij lokale heffingen met als doel om de heffing beter af te stemmen op de feitelijke woonsituatie gedurende het jaar (gelet op het verschil tussen een- en meerpersoonshuishoudens	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(473/689) 20/T415	cie. M&S 17-11-20	Programmabegroting 2021	Financiën	De wethouder zegt toe toe te werken naar een meer leesbare begroting 2022/2023 en daarin ook de behoeften van externe communicatie aan de stad mee te nemen (bijv. d.m.v. infographics) en daarbij de adviescommissie C&F te betrekken.	14-09-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(484/689) 20/T403	Raad 05-11-20	RV Nota Inkoop	Financiën	M340 Circulaire zaterdag bij de bouwmarkt	05-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(485/689) 20/T402	Raad 05-11-20	RV Nota Inkoop	Financiën	M337 Circulair bouwen stimuleren	05-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(486/689) 20/T401	Raad 05-11-20	RV Nota Inkoop	Financiën	M333 Bewoners meenemen bij Circulaire Experimenten	05-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(487/689) 20/T400	Raad 05-11-20	RV Nota Inkoop	Financiën	M332 Maak Utrecht Circulair concreet en controleerbaar	05-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(488/689) 20/T399	Raad 05-11-20	RV Nota Inkoop	Financiën	M330 Kansen voor nieuwkomers bij aanbestedingen	05-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(489/689) 20/T398	Raad 05-11-20	RV Nota Inkoop	Financiën	M329 Neem mensenrechten serieus met inkoop	05-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(490/689) 20/T397	Raad 05-11-20	RV Inkoop	Financiën	M325 Toewerken naar 1% aandeel wijk- en bewonersinitiatieven	05-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(491/689) 20/T396	Raad 05-11-20	RV Nota Inkoop	Financiën	M323 Aan de bak met innovatie(f) inkopen	05-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(492/689) 20/T395	Raad 05-11-20	RV Nota Inkoop	Financiën	M322 Minder Administratieve Lasten voor Bedrijven en ZZPers bij Inkoop Gemeente	05-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(506/689) 20/T372	cie. M&S 08-10-20	Raadsvoorstel Nota Inkoop en Contractmanagement 'Doelmatig en duurzaam bijdragen aan een gezond Utrecht' en collegevoorstel 'Beleidsregel drempelbedragen bij aanbesteden'	Financiën	De wethouder zegt toe schriftelijk terug te komen over de uitvoering van een aangenomen motie uit 2015 voor de anti discriminatie agenda (Q2 2021).	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(507/689) 20/T370	cie. M&S 08-10-20	Raadsvoorstel Nota Inkoop en Contractmanagement 'Doelmatig en duurzaam bijdragen aan een gezond Utrecht' en collegevoorstel 'Beleidsregel drempelbedragen bij aanbesteden'	Financiën	De wethouder zegt toe het MVI actieplan te gaan updaten in de breedte (4e kwartaal 2021), vwb o.a. duurzaamheid en dierenwelzijn.	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(508/689) 20/T369	cie. M&S 08-10-20	Raadsvoorstel Nota Inkoop en Contractmanagement 'Doelmatig en duurzaam bijdragen aan een gezond Utrecht' en collegevoorstel 'Beleidsregel drempelbedragen bij aanbesteden'	Financiën	De wethouder zegt toe een reflectie (wanneer koop je in en wanneer niet) op te stellen op de gedane aanbestedingen (2e kw 2021), waarbij ook het kader geldverstrekking wordt meegenomen en het dogma van aanbesteden;	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(509/689) 20/T368	cie. M&S 08-10-20	Raadsvoorstel Nota Inkoop en Contractmanagement 'Doelmatig en duurzaam bijdragen aan een gezond Utrecht' en collegevoorstel 'Beleidsregel drempelbedragen bij aanbesteden'	Financiën	Over 3 jaar (2e kwartaal 2023) een evaluatie-moment in te plannen of de nota inkoop voldoet (in relatie met bijvoorbeeld de Utrechtse waarden)	30-06-23 *(antwoord niet aangegeven)*
(602/689) 20/T34	cie. M&S 13-02-20	Raadsvoorstel Vaststelling Nota waarderen, activeren en afschrijven van vaste Activa (WAAVA)	Financiën	De wethouder zegt in relatie tot de nota WAAVA toe voor de zomer 2020 een brief naar de raad te sturen met meer informatie over de volgende onderwerpen naar aanleiding van een onderzoek: wel/niet afschrijven tot de restwaarde, componentenmethode versus huidige afschrijvingssystematiek, afschrijving verschillende soorten gebouwen, ondergrens activeren van euro 5 mln., de daarbij behorende financiële consequenties (o.a. wel/niet terugwerkende kracht) en de relevante wet- en regelgeving (zoals de BBV).	31-03-21 *(stand van zaken) Bij de behandeling van de Nota waarderen, activeren en afschrijven van vaste activa is toegezegd u met een brief te informeren over de resultaten van een onderzoek naar het werken met restwaarde, de componentenmethode en de ondergrens voor het activeren. Door de vele extra werkzaamheden bij de afdeling Financiën vanwege corona, met name Kaderbrief en Programmabegroting 2021, is het niet mogelijk het onderzoek tijdig af te ronden. U kunt de brief verwachten in het eerste kwartaal van 2021.*

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(651/689) 19/T355	cie. M&S 12-09-19	Vaststelling Algemene Subsidieverordening (ASV)	Financiën	De wethouder zegt toe dat een jaar na de inwerkingtreding van de nieuwe subsidieverordening deze zal worden geëvalueerd. Bij de evaluatie zullen ook de kleinere subsidieontvangers worden betrokken.	29-01-21 *(stand van zaken) Door de gevolgen van de corona-uitbraak vraagt het contact tussen de subsidie-aanvragers en de gemeente intensieve aandacht. Daarnaast is bij het subsidiebureau nog steeds veel aandacht nodig voor de invoering van het nieuwe subsidiesysteem. Daarom is besloten de evaluatie ter hand te nemen na afronding van de volledige jaarcyclus van aanvraag en vaststelling van in 2020 toegekende subsidies. Dat betekent dat de evaluatie in januari 2022 aan de raad kan worden aangeboden.*
(11/689) 20/T295	cie. S&R 10-09-20	Raadsvoorstel Zienswijzen naar recreatieschappen, ontwerp-begroting 2021	Groen	De wethouder stuurt de raad voor 1 november 2020 een brief o.a. met de Utrechtse afweging tav de verschillende organisatiemodellen van de regionale recreatietaken, met richtinggevende kaders als Utrechtse inzet voor de vervolggesprekken over RMN, met een toelichting op het vervolgproces en visie op exploitatie.	02-11-20 De raad is hierover geïnformeerd in de Raadsbrief Transitie recreatieschappen en Recreatie Midden-Nederland (15-12-2020, kenmerk 7169912).
(25/689) 20/T316	Raad 17-09-20	Raadsvoorstel Zienswijzen naar recreatieschappen, ontwerp-begroting 2021	Groen	M283 Buurgemeente zijn solidair	17-03-21 *(stand van zaken) Zoals in M283 staat wordt de raad binnen een half jaar (uiterlijk 17 maart 2021) geïnformeerd.*
(26/689) 20/T315	Raad 17-09-20	Raadsvoorstel Zienswijzen naar recreatieschappen, ontwerp-begroting 2021	Groen	M282 Nu al nadenken over toekomstige organisatiemodel recreatieschappen	31-03-21 *(stand van zaken) Zoals in M282 staat wordt de raad begin 2021 geïnformeerd.*
(132/689) 20/LIS71	Raad 22-12-20		Groen	LIS raad d.d. 21 januari 2021. Bewonersgroep Bomen Oog in Al over zienswijze kap 70 jaar oude boom. Behandeladvies griffie: Ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	02-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(135/689) 20/LIS69	Raad 14-12-20		Groen	Nazending voor LIS raadsvergadering 17 december 2020. Advies griffie: voor concept reactie in handen stellen van het college en deze aan de raad voorleggen. De reactie moet uiterlijk op 26 februari 2021 bij het Plassenschap Loosdrecht e.o. en recreatieschap Stichtse Groenlanden binnen zijn.	04-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(139/689) 20/LIS66	Raad 30-11-20		Groen	LIS raad 17 december 2020. Ontwerp Kadernota 2022 Plassenschap Loosdrecht e.o. Afdoeningsadvies griffie: voor concept zienswijze in handen stellen van het college en de raad hierover informeren. De zienswijze moet voor 21 januari ingediend worden. Echter vindt er op 21 januari een raad plaats. Een raad eerder is de veegraad en is qua planning niet haalbaar. Dit zou vast aangekondigd kunnen worden bij het Recreatieschap dat we iets later zijn (of bij A-punt de versie uit commissie vast toesturen).	18-01-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(140/689) 20/LIS65	Raad 30-11-20		Groen	LIS raad 17 december 2020. Recreatieschap Stichtse Groenlanden Ontwerp uitgangspunten begroting 2022 recreatieschap Stichtse Groenlanden. Afdoeningsadvies griffie: Voor concept zienswijze in handen stellen van het college en de raad hierover informeren. De zienswijze moet voor 21 januari ingediend worden. Echter vindt er op 21 januari een raad plaats. Een raad eerder is de veegraad en is qua planning niet haalbaar. Dit zou vast aangekondigd kunnen worden bij het Recreatieschap dat we iets later zijn (of bij A-punt de versie uit commissie vast toesturen).	18-01-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(186/689) 20/M281	Raad 17-09-20	Raadsvoorstel Zienswijzen naar recreatieschappen, ontwerp-begroting 2021	Groen	M281 Toegankelijke recreatieterreinen	31-12-20 *(stand van zaken) De inhoud van deze motie wordt meegenomen bij de besprekingen en besluiten over de toekomst van de recreatieschappen. Hierover wordt de raad in Q1 2021 geïnformeerd.*
(227/689) 20/T203	cie. S&R 02-07-20	Kaderbrief 2020	Groen	Wethouder Van Hooijdonk zegt toe in de tweede helft van het jaar informatie naar de raad te sturen in het kader van Motie 368: Alle kleine groene beetjes helpen	31-12-20 *(stand van zaken) De raad wordt hierover in Q1 2021 geïnformeerd.*
(414/689) 20/T492	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Groen	De raad ontvangt in 3e kwartaal 2021 een brief over het verder realiseren van de groenstrategie als uitwerking van de RSU	30-09-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(415/689) 20/T491	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Groen	De raad ontvangt in 2e kwartaal 2021 een brief over biodiversiteit	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(416/689) 20/T490	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Groen	De raad ontvangt in 1e kwartaal 2021 informatie over een mogelijke verbreding van het initiatief in Hoograven waar bewoners een briefje in de bus ontvingen met gesuggereerde wandelroutes in de buurt	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(417/689) 20/T489	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Groen	De raad ontvangt in 1e helft 2021 een plan over de inrichting van de recreatiefunctie in de regio (recreatieschappen)	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(483/689) 20/T404	Raad 05-11-20	LIS raad 5 november 2020	Groen	Raadsbrief Stand van zaken landgoederen. De in de brief genoemde toezegging wordt opgenomen in de lijst van toezeggingen: De raad ontvangt eind 2021 informatie over de ontwikkelingen die de landgoederen raken (o.a. Omgevingsvisie USP, Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd en de verbreding van de A27) en de acties die dat van de landgoederen vraagt met aandacht voor de positie en het toekomstperspectief van de landbouw en de natuur op de landgoederen en de ontwikkelingen langs de Kromme Rijn.	09-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(677/689) 18/M219	Raad 08-11-18	PB 2018 Speelplekken	Groen	18/M219 Nieuwe speelplekken groen	31-03-21 *(stand van zaken) Motie 18/M219 wordt onderdeel van het nieuwe speelruimtebeleid. Streven bespreken in raad Q1 2021.*
(298/689) 17/T231	cie. S&R 26-10-17	PGB 2018 Ruimte	Grondzaken	De wethouder zegt toe de raad voor het aflopen van de erfpacht te informeren over de nieuwe invulling van de parkeergarage Paardeveld en Springweg.	31-12-20 *(stand van zaken) Dit wordt betrokken bij diverse uitwerkingen in het kader van de Omgevingsvisie Binnenstad.*
(126/689) 18/T230	cie. M&S 16-10-18	PB 2019 - Financiën - Legesverordening	Handhaving EZ	De wethouder zegt toe dat in het tweede kwartaal van 2019 een aanpassing van de legesverordening naar de raad gezonden wordt.	01-07-20 *(stand van zaken) Door de Coronacrisis hebben we meer tijd nodig om dit te onderzoeken. We komen hierop terug bij de bespreking van de programmabegroting.* *Wethouder gaf tijdens commissie PB 2020 (30-10-2019) aan meer tijd nodig te hebben om te onderzoeken hoe we omgaan met duurzame leges voor evenementen [hierbij refereerde de wethouder aan de eerder gedane toezegging (18-T230), red]. We gaan eerst onderzoeken of dat kan. Voor de zomer van 2020 komen we hierop terug. Verzoek om daarom behandeltijd te verzetten naar 01-07-2020.*
(342/689) 20/T567	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Handhaving EZ	M423 De 25-graden-plusregeling ook laten gelden voor terrassen buiten de binnenstad	04-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(16/689) 20/T80	cie. S&R 14-05-20	Raadsvoorstel Zienswijzemogelijkheid ontwerp programmabegroting 2021 RUD	Handhaving Milieu	De wethouder vraagt bij de Provincie een overzicht van klachten over BASF op en hoe daarmee omgegaan wordt en stuurt deze zo snel mogelijk naar de raad.	31-12-20 *(stand van zaken) Vierde kwartaal 2020*

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(13/689) 20/T206	cie. S&R 02-07-20	Kaderbrief 2020	Handhaving Openbare Ruimte	Wethouder Diepeveen zal voor de programmabegroting 2021 terugkomen bij de raad over het inventariseren of er extra capaciteit nodig is voor VTH voor het beter beschermen van bomen.	01-10-20 Met het aannemen van de begroting 2021 is aan deze toezegging voldaan. De leges voor Bouwvergunningen en Inname openbare grond zijn verhoogd om toezicht te kunnen houden op boombescherming.
(598/689) 20/T53	Vragenuur 13-02-20	Vragen van de heer Van Heuven (PvdD) inzake Kappen met die fietsreclame	Handhaving Openbare Ruimte	Vragen van de heer Van Heuven (PvdD) inzake Kappen met die fietsreclame Wethouder Diepeveen zal bekijken op welke wijze restricties kunnen worden verbonden aan het uitdelen van reclamemateriaal en daar middels een raadsbrief vóór het zomerreces op terugkomen	31-03-21 *(stand van zaken) uitgesteld naar Q1 2021*
(52/689) 20/LIS49	Raad 24-09-20		Handhaving Ruimtelijke Ontwikkeling	Op LIS raadsvergadering d.d. 1 oktober 2020. Voorgesteld behandeladvies griffie: burgemeester en wethouders verzoeken de raad per raadsbrief te informeren over de stand van zaken in Utrecht.	05-11-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(113/689) 19/LIS67	Raad 10-10-19		Handhaving Ruimtelijke Ontwikkeling	De heer Hofman over standpunt van de gemeente Utrecht panden Burgemeester Reigerstraat. Ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	21-11-19 *(antwoord niet aangegeven)*
(130/689) 17/Br38	Raad 26-10-17		Handhaving Verkeer en Milieu	Een ingekomen brief d.d. 5 oktober 2017, van C.v.O, alhier, over artikel 5, 'Vrijstellingsverordening inrichtingen milieubeheer'. 17 br. 38 Besloten raad 2 november 2017: besloten is deze brief in handen te stellen van b&w, ter afdoening en een kopie hiervan te sturen aan de raad.	07-12-17 *(antwoord niet aangegeven)*
(395/689) 20/T516	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Leidsche Rijn	Wethouder Verschuure stuurt de raad in het 1e kwartaal 2021een brief over de ingewikkelde mogelijkheden voor CPO's voor zelfbouwkavels (met aandacht voor kleinere kavels) en voegt daarbij een overzicht van mogelijke locaties.	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(396/689) 20/T515	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Leidsche Rijn	Wethouder Verschuure stuurt de raad in het 1e kwartaal 2021 een brief over jongerenplekken in Leidsche Rijn.	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(686/689) 17/281	Raad 21-12-17	parkeergarage Berlijnplein	Leidsche Rijn	M 281 Parkeergarage Berlijnplein naar de markt wanneer dat kan	31-12-21 *(stand van zaken) De bouw van de parkeergarage duurt tot 2021. Daarna kunnen de gevraagde exploitatiecijfers en overige gevraagde informatie pas geleverd worden.*

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(21/689) 19/T464	cie. S&R 31-10-19	PB 2020 - markt in Leidsche Rijn	Markten en Havens	Wethouder Diepeveen zegt toe dat hij de raad per raadsbrief in december 2019 informeert over het creëren van een markt in Leidsche Rijn	31-12-20 De gemeenteraad is op 18 december 2020 schriftelijke geïnformeerd over het instellen van een markt in Leidsche Rijn.
(243/689) 20/T279	Raad 18-06-20	LIS/ Raadsbrief Afschaffen limieten commerciële boten	Markten en Havens	De raad ontvang in de 2e helft van 2020 de startnotitie voor de Watervisie.	31-12-20 *(stand van zaken) De startnotitie voor de Watervisie wordt begin 2021 aan de raad gezonden*
(251/689) 20/T264	Raad 20-02-20	LIS/ Raadsbrief Gezonken/zinkende bootjes en locaties voor nieuwe ligplaatszones	Markten en Havens	Het ligplaatsbeleid komt aan de orde in de nog op te stellen Watervisie waarvoor de gemeenteraad in het eerste kwartaal van 2020 een startnotitie ontvangt. Brief 3 juni 2020, kenmerk 7411460: 2e helft 2020	31-12-20 *(stand van zaken) De startnotitie voor de Watervisie wordt begin 2021 aan de raad gezonden*
(254/689) 20/T255	Raad 06-02-20	LIS/ Raadsbrief Evaluatie limieten exploitatievergunningen commerciële vaartuigen	Markten en Havens	wethouder Diepeveen zegt toe te komen met een Watervisie. Startnotitie 2e helft 2020.	31-12-20 *(stand van zaken) De startnotitie voor de Watervisie wordt begin 2021 aan de raad gezonden*
(47/689) 20/LIS57	Raad 29-10-20		Merwedekanaalzone	LIS raadsvergadering d.d. 5 november 2020. Mevrouw Engelman over Samen Stad maken / Nieuwe Omgevingswet. Afdoeningsadvies griffie: ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord	10-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(50/689) 20/LIS53	Raad 01-10-20		Merwedekanaalzone	LIS 15/10/20. Belangengroep bewoners houd -rivierenwijk-leefbaar. Waarom worden wij dom gehouden? Afdoeningsadvies Griffie: Ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	12-11-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(124/689) 19/BRF10	Raad 03-02-19		Merwedekanaalzone	Mail Werkgroep Houd Rivierenwijk Leefbaar over beëindiging deelname Opdrachtgeversgroep. Ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord. 11/2 Ontvangstbevestiging verzonden	01-07-19 *(antwoord niet aangegeven)*
(49/689) 20/T379	Raad 15-10-20	LIS raad 15 oktober 2020, raadsbrief Handhavingsvoorbeeld Rotterdam aanpak geluidsoverlast van verkeer	Milieu en Emissieloos Vervoer	Het college zegt toe de raad te informeren over de mogelijkheid om een zogenaamde 'Lawaaiflitspaal' in te zetten zodra de technische en juridische randvoorwaarden voldoende duidelijk zijn.	17-12-20 *(stand van zaken) Q4 2021*
(112/689) 19/LIS71	Raad 10-10-19		Milieu en Emissieloos Vervoer	Mail van de heer K. van Oosten over miljoenen autokilometers minder in Utrecht, hoe kan dat ? Verzoek om opheldering. Ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	21-11-19 *(stand van zaken) Loopt.*

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(332/689) 20/T578	Raad 08-12-20	RV Utrecht kiest voor gezonde lucht	Milieu en Emissieloos Vervoer	M443 Pak zinloos stationair draaien mobiele bouwwerktuigen verder aan	20-05-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(333/689) 20/T577	Raad 08-12-20	RV Utrecht kiest voor gezonde lucht	Milieu en Emissieloos Vervoer	M439 Hulp bij bemiddeling bij overlast door houtrook	04-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(334/689) 20/T576	Raad 08-12-20	RV Utrecht kiest voor gezonde lucht	Milieu en Emissieloos Vervoer	M447 Actief deelmobiliteit aanbieden	11-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(335/689) 20/T575	Raad 08-12-20	RV Utrecht kiest voor gezonde lucht	Milieu en Emissieloos Vervoer	M441 Steun de U-pas houder bij verbreding milieuzone def	11-11-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(401/689) 20/T509	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Milieu en Emissieloos Vervoer	De wethouder Eerenberg zegt de raad toe bij de duurzaamheidsrapportage in het 2e kwartaal van 2021 terug te komen op het opnemen van indicatoren voor trillingshinder.	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(402/689) 20/T508	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Milieu en Emissieloos Vervoer	Wethouder Eerenberg zegt toe de raad in het eerste kwartaal 2021 een brief te sturen over stadslogistiek met daarin veel aandacht voor de rol van hubs.	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(500/689) 20/T383	cie. S&R 29-10-20	Raadsvoorstel Utrecht kiest voor gezonde lucht	Milieu en Emissieloos Vervoer	De wethouder koppelt in Q2 2021 via een raadsbrief aan de raad terug over 1) wat het gesprek met de provincie Utrecht over digitale neuzen heeft opgeleverd, 2) of het gelukt is een wijk te vinden waarmee een experiment voor een houtstookarme wijk gestart kan worden, 3) rapportage over gesprek met collega's uit de regio over milieuzone 4) terugkoppeling gesprek met coöperaties over mogelijkheden dwingend advies en 5) twee vragen die naar Eneco gestuurd zouden worden.	01-07-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(501/689) 20/T381	cie. S&R 29-10-20	Raadsvoorstel Utrecht kiest voor gezonde lucht	Milieu en Emissieloos Vervoer	De wethouder zegt toe dat hij een routekaart tot de besluitvorming 2023 gaat vormgeven met daarin de elementen monitoring (met luchtkwaliteit en verkeer), subsidieregeling, communicatie, perspectief, impact op de stad, en de impact op Lage Weide en deze aan de raad stuurt in het 4e kwartaal 2021.	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(517/689) 20/T356	Raad 01-10-20	LIS raad 1 oktober 2020	Milieu en Emissieloos Vervoer	Raadsbrief Voortgang toezegging Geluid en Gezondheid. Vanaf september worden de enquêtes ten behoeve van de gezondheidsmonitor verstuurd en ongeveer in april 2021 zal de data beschikbaar komen waarna de analyses kunnen starten. Wij brengen u voor die tijd op de hoogte van de uitkomst van het gesprek met het RIVM en zullen tevens terugkomen op dit onderwerp in het kader van de Geluidnota Utrecht waar het aspect gezondheid zeker een prominente plaats zal hebben.	18-03-21 *(stand van zaken) Loopt.*
(519/689) 20/T342	cie. S&R 24-09-20	Raadsvoorstel Keuze scenario sanering Nedereindse Plas	Milieu en Emissieloos Vervoer	De wethouder zegt toe om bij de BERAP 2021 de raad het voorstel te doen over hoe de reserve Nedereindse Plas in te zetten	31-05-21 *(stand van zaken) Loopt.*
(29/689) 19/T522	Raad 14-11-19	Programmabegroting	Mobiliteit	M391 Van parkeerautomaat naar parkeerapp	30-09-21 *(stand van zaken) Bij de aanbieding van de parkeervisie (Q1 2021)*
(32/689) 20/LIS29	Raad 10-06-20		Mobiliteit	Op LIS t.b.v. raadsvergadering d.d. 18 juni 2020. Reactie dhr Van Ooijen en mevr Vervaart op antw.mail van gem. Utrecht iz kruising Lucasbrug en Wittevrouwensingel. Behandeladvies: Ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	22-07-20 *(stand van zaken) Op 5 augustus 2020 is een tussenbericht verstuurd aan dhr. Van Ooijen en mw. Vervaart. Op 12 oktober 2020 is de e-mail beantwoord.*
(56/689) 20/T326	Raad 17-09-20	LIS raad 17 september 2020	Mobiliteit	Het college informeert de raad in het najaar van 2020 over de wijze waarop met de verschillende doelgroepen gecommuniceerd wordt over de bereikbaarheid van tijdens de werkzaamheden aan de ring Utrecht.	12-11-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(57/689) 20/T325	Raad 17-09-20	LIS raad 17 september 2020	Mobiliteit	Het college stuurt de raad na afloop van de pilot 'Meldpunt werkzaamheden oostzijde binnenstad' (looptijd: zomer 2020) de evaluatieresultaten.	12-11-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(58/689) 20/T314	Raad 17-09-20	LIS raad 17 september 2020	Mobiliteit	Het college informeert de raad voor het einde van het jaar (2020) over de integrale afweging die het college maakt n.a.v. de gesprekken met belanghebbenden en belangstellenden over de nieuwe oversteek bij de Weerdsluis en geeft daarbij aan hoe het besluitvormingstraject georganiseerd wordt.	10-12-20 *(stand van zaken) Deze wordt afgehandeld in Q1 2021*
(59/689) 20/T304	Raad 17-09-20	LIS raad 17 september 2020	Mobiliteit	Het college informeert de raad in het vierde kwartaal van 2020 over de voortgang van de gesprekken met bewoners van de Linge- en Maasstraat over de afbakening van het gebied voor invoering van betaald parkeren.	29-10-20 *(stand van zaken) Meer informatie volgt in Q1 2021.*

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(96/689) 19/M484	Raad 19-12-19	23 Raadsvoorstel Vaststellen variant voor herinrichting Maliebaan	Mobiliteit	M484 Trillingen in kaart	25-06-20 *(stand van zaken) bij het IPvE Maliebaan*
(107/689) 19/M306	Raad 17-10-19	RV Verstedelijkings- en mobiliteitsconcept Wiel met spaken (U Ned)	Mobiliteit	M306 Westraven als echt knooppunt	16-01-20 *(stand van zaken) wordt meegenomen in de actualisatie SRSRSB*
(121/689) 19/T99	cie. S&R 04-04-19	Noordelijke Randweg Utrecht - beriekbarheid tijdens werkzaamheden	Mobiliteit	De wethouder zegt toe om de raad derde kwartaal 2019 per brief te informeren over de wijze waarop inwoners en bezoekers over de bereikbaarheid van Utrecht wordt geïnformeerd op het moment dat er gewerkt wordt aan de ring.	01-07-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(129/689) 18/M59	Raad 08-03-18	RV BP Opaalweg, Amthistweg, Tolsteeg	Mobiliteit	M59 Herstel fietsroute Opaalweg-Waterlinieweg	01-07-20 *(stand van zaken) Dit wordt afgehandeld in Q1 2021*
(138/689) 20/LIS67	Raad 30-11-20		Mobiliteit	LIS raad 17/12. VVN over Verkeersveiligheidsadvies herinrichting Tolsteegbarrière e.o. Afdoeningsadvies griffie: ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord. De inhoud desgewenst betrekken bij de raadsbrief Herinrichting Tolsteegbarrière en –brug en hier desgewenst actie op ondernemen.	11-01-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(144/689) M342	Raad 26-11-20	Actuele Moties	Mobiliteit	M342 Teleurstelling en onbegrip over Tracébesluit verbreding A27'	26-02-21 *(stand van zaken) wordt afgehandeld in Q1 2021*
(187/689) 20/T313	Raad 17-09-20	LIS raad 17 september 2020	Mobiliteit	Het college informeert de raad in het vierde kwartaal van 2020 over de definitieve versie van het Integraal Programma van Eisen en het Functioneel Ontwerp van de herinrichting van de Socrateslaan.	31-12-20 *(stand van zaken) Komt op zijn vroegst eind Q4 2020.*
(208/689) 20/T232	Raad 16-07-20	Meerjarenperspectief Ruimte 2020	Mobiliteit	M202 Noordwest ambities leefbaarheid	31-12-20 *(stand van zaken) Deze wordt afgehandeld in Q2 van 2021.*
(224/689) 20/T217	cie. S&R 02-07-20	Raadsbrief Resultaat vervolgonderzoeken verkeersstudie Noordwest	Mobiliteit	Wethouder van Hooijdonk zegt toe om de bewoners op de Amsterdamsestraatweg te betrekken bij het Integraal Programma van Eisen en de raad hier over te informeren.	31-12-20 Zie raadsbrief principekeuzes Amsterdamsestraatweg van 11 december 2020.
(225/689) 20/T216	cie. S&R 02-07-20	Raadsbrief Voorkeursscenario bezuiniging Voorlopig Ontwerp Westelijke Stadsboulevard	Mobiliteit	Wethouder van Hooijdonk zegt toe de raad te informeren over de mogelijkheden om 'Zebra-safe'-signalering toe te passen op de Amsterdamsestraatweg.	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(271/689) 19/T521	Raad 14-11-19	Programmabegroting 2020	Mobiliteit	M390 Kaatstraat, David van Mollemstraat en Knip Monicabrug	31-12-20 Zie raadsbrief: IpvE herinrichting Oudenoord Kaatstraat van 15 december 2020

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(272/689) 19/T490	cie. S&R 07-11-19	Raadsbrief Evaluatie en continuering uitbreiding voetgangersgebied - communicatie	Mobiliteit	De wethouder zegt toe om de raad te informeren in eerste kwartaal 2020 over de wijze waarop het college dynamische communicatie wil inzetten in voetgangersgebieden/gemengde gebieden.	31-12-20 *(stand van zaken) Hierover wordt u in Q4 2020 geinformeerd.*
(281/689) 19/T399	Raad 17-10-19	RV Wiel met spaken	Mobiliteit	M309 OV gebruik in beeld	31-12-20 *(stand van zaken) 4e kwartaal 2020*
(295/689) 18/M189	Raad 01-11-18	vaststelling IPvE, FO en NRU	Mobiliteit	M189 vergeet de verkeersveiligheid op het kruispunt Oranjerivierdreef, Einsteindreef en Humberdreef niet	31-12-20 *(stand van zaken) afhandeling van de motie komt in Q1 2021*
(319/689) 20/T592	Raad 17-12-20	RV Aanpassen voorwaarde opheffen parkeerplaatsen binnenstad	Mobiliteit	M456 Maak gebruik van CBS cijfers	18-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(320/689) 20/T591	Raad 17-12-20	RV Aanpassen voorwaarde opheffen parkeerplaatsen binnenstad	Mobiliteit	M457 Meer ruimte voor de bewonersparticipatie bij de herinrichting van vrijgekomen parkeerplaatsen	18-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(321/689) 20/T590	Raad 17-12-20	RV Aanpassen voorwaarde opheffen parkeerplaatsen binnenstad	Mobiliteit	M455 draagvlak bij opheffen parkeerplaatsen	18-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(322/689) 20/T589	Raad 17-12-20	Raadsvoorstel Wijziging APV en legesverordening en collegevoorstel Nadere regel ten behoeve van vergunningplicht commercieel aanbieden voertuigen	Mobiliteit	M454 Laadpunten voor elektrische (deel-)mobiliteit	20-05-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(324/689) 20/T587	cie. S&R 10-12-20	Raadsvoorstel Aanpassen voorwaarde opheffen parkeerplaatsen binnenstad	Mobiliteit	De wethouder zegt toe in het eerste half jaar van 2021 de raad te informeren over de locaties van de 40 parkeerplekken die zullen gaan verdwijnen.	01-07-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(325/689) 20/T586	cie. S&R 10-12-20	Raadsvoorstel Wijziging APV en legesverordening en collegevoorstel Nadere regel ten behoeve van vergunningplicht commercieel aanbieden voertuigen	Mobiliteit	De wethouder zegt toe in het 2e kwartaal van 2021 de raad te informeren over de uitkomsten van de selectie van de aanbieders voor deelmobiliteit.	01-07-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(354/689) 20/T553	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Mobiliteit	M392 Ruimte voor lopen	25-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(357/689) 20/M435	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Mobiliteit	M435 Onderzoek doen naar toekomst OV Utrecht	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(360/689) 20/M433	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Mobiliteit	M433 Geluidhinder A12 Hoograven	30-06-21 *(stand van zaken) wordt afgehandeld Q1 2021*
(387/689) 20/T521	Raad 26-11-20	RV Vrijgave krediet Kanaalstraat-Damstraat	Mobiliteit	M355 Doorlopende voetgangersroute	26-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(388/689) 20/T520	Raad 26-11-20	RV Vrijgave krediet Kanaalstraat-Damstraat	Mobiliteit	M354 Uitvoering buurtvisie Kanaalstraat-Damstraat	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(403/689) 20/T507	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Mobiliteit	Wethouder van Hooijdonk zegt toe om de raad in het tweede kwartaal van 2021 een reflectie te sturen over de mogelijkheden en randvoorwaarden van het transformeren van 30 km/u-straten naar 15 km/u-straten of woonerven.	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(404/689) 20/T506	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Mobiliteit	Wethouder van Hooijdonk zegt toe om de raad in het eerste kwartaal van 2021 met een brief te informeren over de opritten van de Hogeweidebrug (ook wel: Gele brug) voor fietsers.	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(480/689) 20/T407	cie. S&R 12-11-20	SV 2020, nr. 125 Fietsroute Singel Noord, Weerdsluis en Weerdsingel	Mobiliteit	Wethouder Van Hooijdonk stuurt de raad in de eerste helft van 2021 nadere informatie over de scenario's die het college hanteert voor de groei van het fietsverkeer waarin een fietsbrug bij de Weerdsluis een rol speelt en de alternatieve mogelijkheden om deze groei op te vangen. De wethouder heeft hierbij in het bijzonder aandacht voor de onderbouwing van de verkeerskundige kant; de inpasbaarheid ten opzicht het aanwezige erfgoed en het bredere gebruik van het weerdsluis-gebied	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(481/689) 20/T406	cie. S&R 12-11-20	Raadsvoorstel Vrijgave krediet Kanaalstraat - Damstraat en collegevoorstel Vaststelling IPvE/FO	Mobiliteit	Wethouder Van Hooijdonk zegt toe om de raad per mei 2021 te informeren over het voorlopig ontwerp van de herinrichting Kanaalstraat-Damstraat. Daar neemt de wethouder in ieder geval de resultaten van het gesprek met het Stedelijk Overleg Gehandicapten Utrecht (SOLGU) over de herinrichting in mee.	31-05-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(498/689) 20/T386	cie. S&R 29-10-20	Verkeerssituatie Musicallaan/Rijnkennemerlaan	Mobiliteit	Wethouder van Hooijdonk zegt toe om de raad in het eerste kwartaal van 2021 een brief te sturen waarin wordt beschreven hoe het college met een combinatie van de maatregelen Zebrasafe, verhoogde drempel, gesprek met de nabijgelegen school, bewustwording en maatregelen ter voorkoming van het parkeren en keren, de veiligheid van het kruispunt Musicallaan-Rijnkennemerlaan zal verbeteren.	01-04-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(543/689) 20/T250	Raad 16-07-20	Kaderbrief	Mobiliteit	M248 Pilot Anders Werken	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(575/689) 20/T149	cie. S&R 23-06-20	Jaarstukken 2019	Mobiliteit	De wethouder zegt toe de indicatoren te herzien bij het vaststellen van het nieuwe parkeerbeleid (Q4 2020/Q1 2021) (o.a. P&R doelstellingen per locatie en verhogen ambitie).	31-03-21 *(stand van zaken) Deze wordt afgehandeld met het nieuwe parkeerbeleid.*
(577/689) 20/T130	Raad 18-06-20	RV Vaststelling bestemmingsplan Cartesiusweg	Mobiliteit	M132 Maximale inzet voor maximaal gebruik van P&R's	30-09-21 *(stand van zaken) Motie wordt opgepakt in de module parkeren op afstand, als onderdeel van de nieuwe parkeervisie. Datum aanbieden module aan de raad is Q3 2021.*
(587/689) 20/T67	cie. S&R 23-04-20	Raadsvoorstel Digitalisering gehandicaptenparkeerkaart Wijziging Parkeerbelastingverordening en Parkeerplaatsenverordening	Mobiliteit	Wethouder van Hooijdonk zegt toe om in G4-verband een lobby richting het Rijk voor aanpassing van de regelgeving rond de gehandicaptenparkeerkaart te starten, zodat een digitale gehandicaptenparkeerkaart ook zonder een fysieke gehandicaptenparkeerkaart als parkeerrecht kan gelden, tenzij uit nader juridisch onderzoek blijkt dat het Rijk vanwege Europese regelgeving niet vrij is om deze aanpassing te doen.	31-03-21 *(stand van zaken) De raad wordt hierover in Q1 2021 geïnformeerd.*
(588/689) 20/T66	cie. S&R 23-04-20	Raadsvoorstel Digitalisering gehandicaptenparkeerkaart Wijziging Parkeerbelastingverordening en Parkeerplaatsenverordening	Mobiliteit	Wethouder van Hooijdonk zegt toe om de raad in het najaar te informeren over de conclusies van de gezamenlijke inzet van de gemeente om met de andere G4-gemeenten (Amsterdam, Rotterdam en Den Haag) en de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) te komen tot een landelijke oplossing voor de digitalisering van de gehandicaptenparkeerkaart.	31-03-21 *(stand van zaken) De raad wordt hierover in Q1 2021 geïnformeerd.*
(629/689) 19/T502	Raad 21-11-19	LIS raadsvergadering d.d. 21 november 2019	Mobiliteit	Aangenomen behandeladvies in raadsvergadering d.d. 21 november 2019: brief voor kennisgeving aannemen met dien verstande dat de genoemde toezegging wordt opgenomen in de lijsten van toezeggingen: de raad zal medio 2020 worden geïnformeerd over de resultaten van onderzoek naar een nieuwe oversteek bij de Weerdsluis.	31-03-21 *(stand van zaken) Raadsbrief verstuurd op 24-7-2020. Raadsbrief stand van zaken fietssingel-Noord. In Q1 2021 komen we terug op het onderzoek.*
(631/689) 19/T474	cie. S&R 31-10-19	PB 2020 - parkeerautomatenplan	Mobiliteit	De wethouder zegt toe om in het tweede kwartaal van 2020 de raad te informeren over een parkeerautomatenplan, bij de aanbieding van de parkeervisie aan de raad.	31-03-21 *(stand van zaken) Dit wordt opgenomen in de module aanpak parkeren openbare ruimte, waarover de raad in Q3 2021 wordt geïnformeerd.*
(632/689) 19/T473	cie. S&R 31-10-19	PB 2020 - parkeren op afstand (P+R)	Mobiliteit	De wethouder zegt toe om in het tweede kwartaal van 2020 te komen met een voorstel voor parkeren op afstand (P+R)	31-03-21 *(stand van zaken) Dit wordt opgenomen in de module parkeren op afstand, waarover de raad in Q3 2021 wordt geïnformeerd.*

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(667/689) 19/T114	Raad 28-03-19	Voorstel Addendum Nota parkeernormen fiets en auto.	Mobiliteit	Wethouder Van Hooijdonk zal de raad ten minste twee weken van tevoren informeren over kleine ontwikkelingen, zodat de raadsleden schriftelijk hun bedenkingen kunnen delen.	31-03-21 *(stand van zaken) Dit wordt meegenomen in de module parkeernormen.*
(668/689) 19/T113	Raad 28-03-19	Voorstel Addendum Nota parkeernormen fiets en auto.	Mobiliteit	Wethouder Van Hooijdonk zal in de loop van dit jaar met een module komen, zoals aangekondigd, over betaald parkeren. Dan zal het ook gaan over het monitoren van de parkeerdruk en dit traject wordt meegenomen hoe we de parkeerdruk bijhouden in Utrecht.	31-03-21 *(stand van zaken) Komt terug in module ibp (parkeervisie) (Q1 2021).*
(669/689) 19/T112	Raad 28-03-19	Voorstel Addendum Nota parkeernormen fiets en auto.	Mobiliteit	Wethouder Van Hooijdonk zal de raad in positie houden bij de nieuwe maatwerkgebieden en het toepassen daarvan en voorstellen altijd expliciet te maken als raadsbesluit.	31-03-21 *(stand van zaken) Dit komt terug in de module parkeernormen – tegelijk met parkeervisie (Q1 2021)*
(670/689) 19/T111	Raad 28-03-19	Voorstel Addendum Nota parkeernormen fiets en auto.	Mobiliteit	Wethouder Van Hooijdonk zal meer kwalitatief aan de raad rapporteren, in de vorm van een aantal voorbeelden, over de effecten van het omlaag brengen van de parkeernormen op de woningbouw.	31-03-21 *(stand van zaken) Komt terug in module parkeernormen (parkeervisie) (Q1 2021)*
(671/689) 19/T110	Raad 28-03-19	Voorstel Addendum Nota parkeernormen fiets en auto.	Mobiliteit	Wethouder Van Hooijdonk zal benutting van parkeergarages, gekoppeld aan het weghalen van parkeerplekken op straat, omdat we anders wellicht verkeersproblemen veroorzaken, regelen in een van de modules die we hebben aangekondigd voor de eerste helft van 2020. We zullen zeker eerder beginnen met het inventariseren van de ruimte die er is en spreken met de eigenaren, zodat we een beeld krijgen van wat we moeten regelen of afspreken om een goed gebruik voor elkaar te krijgen. Het blijven natuurlijk garages in eigendom van derden. We zijn afhankelijk van hun bereidwilligheid om die open te stellen.	30-09-21 *(stand van zaken) Volgt in de module Parkeren Openbare Ruimte van de Parkeervisie. Datum aanbieden module aan de raad is Q3 2021.*
(675/689) 19/T50	cie. S&R 07-03-19	Raadsvoorstel Addendum Nota parkeernormen fiets en auto	Mobiliteit	De wethouder zegt toe de raad in mei 2019 per brief nader te informeren over o.a. de inzet van MAAS (Mobility as a service) en de opbrengst van de pilot in Leidsche Rijn.	31-03-22 *(stand van zaken) Tussenbericht: raadsbrief Acties Mobiliteits- en Verkeersmanagement 2020-2022 van 6 maart jl, de pilot loopt t/m 2021*
(678/689) 18/T298	Raad 01-11-18	Vaststelling IPvE en FO en vrijgave voorbereidingskrediet NRU	Mobiliteit	Wethouder Van Hooijdonk zal in het bomencompensatieplan antwoord geven op de vraag naar de ecologische luchtkwaliteit en klimaatwaarde en het aanplanten van voldoende groen binnen de gemeentegrenzen.	01-07-21 *(stand van zaken) Zie raadsbrief 'Kostenraming Voorlopig Ontwerp Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)' van 29 mei 2020, meer duidelijkheid over het vervolgproces voorzien in eerste helft 2021.*

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(679/689) 18/M188	Raad 01-11-18	vaststelling IPvE, FO en NRU	Mobiliteit	M188 Boter bij de vis deel II	01-07-21 *(stand van zaken) Zie raadsbrief 'Kostenraming Voorlopig Ontwerp Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)' van 29 mei 2020, meer duidelijkheid over het vervolgproces voorzien in eerste helft 2021.*
(680/689) 18/M187	Raad 01-11-18	Vaststelling IPvE en FO en vrijgave voorbereidingskrediet NRU	Mobiliteit	M187 Fiets 'm d'r langs	01-07-21 *(stand van zaken) Zie raadsbrief 'Kostenraming Voorlopig Ontwerp Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)' van 29 mei 2020; meer duidelijkheid over het vervolgproces voorzien in eerste helft 2021.*
(681/689) 18/T213	cie. S&R 04-10-18	Raadsvoorstel Vaststelling IPvE en FO en vrijgave voorbereidingskrediet Noordelijke Randweg	Mobiliteit	Wethouder Van Hooijdonk stuurt voor vaststelling van het bestemmingsplan in de raad, informatie naar de commissie over de effecten van de NRU op de luchtkwaliteit in de stad.	01-07-21 Zie raadsbrief 'Kostenraming Voorlopig Ontwerp Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)' van 29 mei 2020
(682/689) 18/T211	cie. S&R 04-10-18	Raadsvoorstel Vaststelling IPvE en FO en vrijgave voorbereidingskrediet Noordelijke Randweg	Mobiliteit	Wethouder van Hooijdonk stuurt het bomencompensatieplan voor de NRU voor oktober 2019 naar de raad, als bijlage bij het voorlopig onderwerp	01-07-21 *(stand van zaken) Zie raadsbrief 'Kostenraming Voorlopig Ontwerp Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)' van 29 mei 2020; meer duidelijkheid over het vervolgproces voorzien in eerste helft 2021.*
(683/689) 18/T223	Raad 27-09-18	Voorstel inzake de invoering betaald parkeren Smaragdplein.	Mobiliteit	De wethouder zal in het kader van de Nota stallen en parkeren onderzoeken of een overgangszone een middel kan zijn om de steeds verder opschuivende parkeerrayons een halt toe te roepen en de raad hierover schriftelijk informeren. (NB geen termijn genoemd dus wordt op afdoening binnen drie maanden gezet)	31-03-21 *(stand van zaken) Deze toezegging wordt meegenomen in de nieuwe parkeernota (Q1 2020).*
(684/689) 18/T54	cie. S&R 19-04-18	Raadsvoorstel Vaststelling Taxiverordening 2018 en Tweede wijzigingsverordening legesverordening 2018	Mobiliteit	Wethouder Hooijdonk zegt toe de verordening twee jaar na invoering te evalueren en de raad hierover te informeren.	30-09-21 *(stand van zaken) In verband corona kan er niet geevalueerd worden. Op dit wordt er weinig gebruik gemaakt van taxi's. Deze toezegging wordt afgehandeld in het derde kwartaal 2021.*
(685/689) 18/T52	cie. S&R 19-04-18	Raadsvoorstel Vaststelling Voorlopig Ontwerp en Bestemmingsplan busbaan Dichterswijk	Mobiliteit	Wethouder Hooijdonk zegt toe een half jaar na afronding van het project de maximum snelheid van 30 km en verkeersveiligheid te evalueren en de raad daarover te informeren	31-12-21 *(stand van zaken) Dit volgt te zijner tijd na realisatie van de HOVbaan.*
(19/689) 19/T496	Raad 14-11-19	Programmabegroting 2020	Openbare ruimte	M326 Achterstallig onderhoud openbare ruimte	31-12-20 De gemeenteraad heeft begin november 2020 het raadsvoorstel 'Nota beheer openbare ruimte' ontvangen.

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(30/689) 19/T183	cie. M&S 28-05-19	Jarstukken 2018- Plan Watertaken	Openbare ruimte	De wethouder zal op de onderwerpen ontharding en afkoppeling teruggekomen in 4e kwartaal 2019 in het Plan Watertaken en dan zal ook aandacht worden besteed aan specifieke indicatoren.	31-03-21 *(stand van zaken) Het Plan Gemeentelijke Watertaken en de Klimaatadaptatiestrategie worden in Q1 2021 naar de raad gestuurd.*
(104/689) 19/T453	cie. S&R 31-10-19	PB 2020 - Utrecht schoon	Openbare ruimte	De wethouder zal in het derde kwartaal van 2020 in de Voortgang Utrecht schoon inzichtelijk maken welke 'vervuilingshotspots' er in Utrecht zijn	30-10-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(117/689) 19/T308	Raad 11-07-19	VJN 2019	Openbare ruimte	19/M134 Klimaatadaptatie en onderhoud openbare ruimte gaan hand in hand	01-10-20 *(stand van zaken) In het Plan Gemeentelijke Watertaken en de Klimaatadaptatiestrategie gaan we uitgebreid in op klimaatadaptatie. Ook in de Nota Beheer openbare ruimte geven we aan hoe we bij het onderhoud van de stad de openbare ruimte klimaatadaptiever maken. Deze nota heeft de raad begin november 2020 ontvangen.*
(133/689) 20/T605	Raad 17-12-20	LIS raad 17 december 2020	Openbare ruimte	Raadsbrief Voortgangsrapportage essentaksterfte. De raad ontvangt eind 2020 de resultaten van de monitoring van circa 6000 essen op essentaksterkte.	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(146/689) 20/T488	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Openbare ruimte	Het college komt in de volgende coronaverzamelbrief terug op de punten informatievoorziening in de parken en de stippen op de banken in de openbare ruimte.	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(160/689) 20/LIS56	Raad 21-10-20		Openbare ruimte	LIS raadsvergadering 5/11/2020. De heer K. Koren over vernielen van het kostbare en vaak specifieke wegdek tijdens het periodieke onderhoud van de wijk. Afdoeningsadvies griffie: ter afdoening in handen stellen van het college. de raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	02-12-20 De binnengekomen brief is beantwoord op 15 december 2020. Afschrift aan raad is ook op 15 december verzonden.
(170/689) 20/T376	cie. S&R 08-10-20	Maaibeleid	Openbare ruimte	De wethouder komt in december 2020 in een raadsbrief terug op mogelijkheden voor het gebruik van hooikoortsvrije planten.	31-12-20 Zie raadsbrief 'Extra vragen maaien in commissiebespreking 8 oktober 2020' van 13 november 2020 (kenmerk 8170776)
(171/689) 20/T375	cie. S&R 08-10-20	Maaibeleid	Openbare ruimte	De wethouder zegt toe om de raad een raadsbrief te sturen in november 2020 met daarin een terugkoppeling van de navraag bij Rijkswaterstaat over hoe zij omgaan met baggerwerkzaamheden en het op de kant leggen van baggermateriaal.	30-11-20 Zie raadsbrief 'Extra vragen maaien in commissiebespreking 8 oktober 2020' van 13 november 2020 (kenmerk 8170776)
(176/689) 20/M294	Raad 01-10-20	Debat Coronamaatregelen	Openbare ruimte	M294 Veilig naar buiten op drukke plekken in een aantrekkelijke stad	31-12-20 Zie raadsbrief Update gevolgen en aanpak coronavirus in Utrecht van 25-11-2020

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(236/689) 20/T163	cie. S&R 25-06-20	Raadsvoorstel Plan van Aanpak Wervengebied	Openbare ruimte	De wethouder komt eind 2020 in de voortgangsrapportage wervenaanpak terug op enkele onderzoeken waaronder de resultaten van het onderzoek naar de wees- en spookkelders.	31-12-20 De raadsbrief Voortgang programma wervengebied (kenmerk 7487194 202012160900) is op 16 december 2020 naar de raad gezonden.
(244/689) 20/T278	Raad 18-06-20	LIS/ Raadsbrief Herijking beleid zelfbeheer voor groen	Openbare ruimte	De raad ontvangt eind 2020 het nieuwe zelfbeheerbeleid voor groen.	31-12-20 *(stand van zaken) Verzending van het nieuwe zelfbeheerbeleid schuift door naar Q1 2021.*
(275/689) 19/T454	cie. S&R 31-10-19	PB 2020 - zelfbeheerbeleid	Openbare ruimte	Herijking zelfbeheerbeleid komt de wethouder in de loop van 2020 op terug en in Q3 zal er actief naar buiten getreden worden om nieuwe zelfbeheerders te werven.	01-01-21 *(stand van zaken) Verzending van het nieuwe zelfbeheerbeleid schuift door naar Q1 2021.*
(289/689) 19/T316	Raad 11-07-19	VJN 2019	Openbare ruimte	19/M159 Intensiveer het gebruik van de buurtschouw	01-01-21 *(stand van zaken) 19/T316 heeft een relatie met 19/M438. De afdoening van deze twee zaken nemen we samen.*
(306/689) 20/T606	Raad 17-12-20	LIS raad 17 december 2020	Openbare ruimte	Raadsbrief Voortgangsrapportage essentaksterfte. De raad ontvangt in het voorjaar 2021 de voortgangsrapportage essentaksterfte.	22-04-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(315/689) 20/T596	Raad 17-12-20	LIS raad 17 december 2020	Openbare ruimte	Raadsbrief Startnotitie Islamitische begraafplaats. Het college informeert de raad in maart 2021 over de voortgang van het juridisch onderzoek hoe kan worden gekomen tot de exploitant en de realisatie van de Islamitische begraafplaats.	25-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(353/689) 20/T554	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Openbare ruimte	M393 Slimmer melden	24-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(374/689) 20/M387	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Openbare ruimte	M387 Geen zesjescultuur wij willen een 7 scoren op de kwaliteit van de openbare ruimte	03-01-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(379/689) 20/T536	Raad 26-11-20	LIS raad 26 november 2020	Openbare ruimte	De raad ontvangt in april 2021 het programmaplan wervengebied waarin het advies van de commissie van wijzen wervengebied wordt betrokken.	22-04-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(419/689) 20/T486	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Openbare ruimte	De wethouder komt in 1e kwartaal 2021 terug op het bomenbeleid	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(420/689) 20/T485	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Openbare ruimte	De raad ontvangt bij de Water- en rioleringsvisie, die voor het 1e kwartaal 2021 gepland staat, informatie over groene gevels en de combinatie watertonnen en groene daken	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(421/689) 20/T484	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Openbare ruimte	De raad ontvangt in 1e kwartaal 2021 informatie over de aanpak van zelfbeheer groen	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(422/689) 20/T483	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Openbare ruimte	De raad ontvangt in 2e kwartaal 2021 nadere informatie over de aanpak Invasieve exoten, inclusief informatie van Rijkswaterstaat en Prorail	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(431/689) 20/T472	cie. M&S 18-11-20	Programmabegroting 2021	Openbare ruimte	De wethouder zegt toe in Q1 2021 met een nota speelruimte te komen.	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(502/689) 20/T394	Vragenuur 15-10-20	Vragenuur 15 oktober	Openbare ruimte	Vragen van de heer Schipper (SP) inzake Melding 7885717 (augustus 2020). Wethouder Diepeveen zal laten uitzoeken waarom deze zaak zo lang geduurd heeft en de raad daarover informeren.	15-01-21 De wijkopzichter heeft contact gezocht met Portaal met als inzet goede afspraken te maken om de locatie schoon te houden en waar mogelijk afvaldump te voorkomen.
(504/689) 20/T374	cie. S&R 08-10-20	Maaibeleid	Openbare ruimte	De wethouder zegt toe om in Q4 2021 terug te komen op de effecten van de campagne bloemrijk 030 van Utrecht natuurlijk die in het voorjaar 2021 van start gaat.	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(505/689) 20/T373	cie. S&R 08-10-20	Maaibeleid	Openbare ruimte	De wethouder zegt toe om de raad in juni 2021 een afwegingskader maaibeleid toe te sturen	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(516/689) 20/T357	Raad 01-10-20	LIS raad 1 oktober 2020	Openbare ruimte	Raadsbrief Openstelling Nieuwegracht en Kromme Nieuwegracht. De in de brief genoemde toezegging wordt opgenomen in de lijst van toezeggingen: In het voorjaar van 2021 ontvangt de raad de keuzes voor een meer fundamentele aanpak voor het wervengebied, in samenhang met de omgevingsvisie binnenstad en het beleid goederenvervoer.	22-04-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(542/689) 20/T252	Raad 16-07-20	Kaderbrief	Openbare ruimte	M258 Reserveren voor de toekomst van de Wal- en Kluismuren.	01-07-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(552/689) 20/T227	Raad 09-07-20	Raadsvoorstel Plan van Aanpak Wervengebied	Openbare ruimte	M158 Zicht op volledige dekking	28-05-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(568/689) 20/T362	Raad 29-06-20	Raadsbrief Beantwoording vragen RIB wervengebied	Openbare ruimte	In het voorjaar van 2021 ontvangt de raad een voorstel voor het integrale programma Wervengebied en de scope daarvan	22-04-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(581/689) 20/T273	Raad 28-05-20	LIS/ Raadsbrief Aanpak eikenprocessierups 2020	Openbare ruimte	De raad ontvangt in het laatste kwartaal van 2020 een brief met de evaluatie van de aanpak eikenprocessierups in 2020 met een vooruitblik op de toekomstige bestrijding zonder Xen Tari of nematoden.	01-02-21 *(stand van zaken) N.a.v. prioritering: we informeren de raad in januari 2021*
(612/689) 19/M438	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Actieprogramma Samen Stad Maken op de Utrechtse Manier	Openbare ruimte	M438 Buurtbijeenkomsten op het plein over kwaliteit openbare ruimte en groen	30-06-21 *(stand van zaken) M438 wordt opgepakt in samenhang met 2019/M147 (Beter in de buurt) Terugkoppeling van M438 vindt uiterlijk plaats in Q2 2021.*
(633/689) 19/T456	cie. S&R 31-10-19	PB 2020 - gescheiden afvalbakken	Openbare ruimte	In Q1 2020 komt de wethouder met een notitie terug in de raad over gescheiden afvalbakken in parken. 23/06/2020: Wordt Q4. Zie Memo Uitstel toezegging: informeren resultaten proef gescheiden afvalbakken	31-03-21 *(stand van zaken) N.a.v. prioritering: in Q1 2021 informeren we de raad over de resultaten van de proef met gescheiden afvalbakken in parken*

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(654/689) 19/T305	Raad 11-07-19	VJN 2019	Openbare ruimte	19/M128 Veiligheidsverleiding	31-03-21 *(stand van zaken) Stand van zaken: De raad wordt in Q1 2021 geïnformeerd over de aanpassing van het Handboek Openbare Ruimte.*
(687/689) 16/T1551	Raad 22-12-16	de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte	Openbare ruimte	Voorstel inzake de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte zal het gebruik van gerecycled materiaal opnemen in het Handboek Openbare Ruimte.	31-03-21 *(stand van zaken) Stand van zaken: De raad wordt in Q1 2021 geïnformeerd over de aanpassing van het Handboek Openbare Ruimte.*
(688/689) 16/T1550	Raad 22-12-16	Voorstel inzake de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte	Openbare ruimte	Voorstel inzake de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte (Jaargang 2016, nr. 116). Wethouder Geldof neemt motie 265 (Flexibel omgaan met kwaliteitsniveaus openbare ruimte) over.	25-06-21 *(stand van zaken) Stand van zaken: De raad wordt in Q1 2021 geïnformeerd over de aanpassing van het Handboek Openbare Ruimte.*
(689/689) 16/M265	Raad 01-12-16	Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte	Openbare ruimte	M 265 Flexibel omgaan met kwaliteitsniveaus openbare ruimte	31-03-21 *(stand van zaken) Stand van zaken: De raad wordt in Q1 2021 geïnformeerd over de aanpassing van het Handboek Openbare Ruimte.*
(12/689) 20/T287	cie. S&R 03-09-20	Raadsvoorstel Zienswijze eerste bestuursrapportage 2020 RUD	Ruimtelijke Ontwikkeling	De wethouder zegt toe dat hij voor het einde van het jaar (2020) de raad een raadsbrief stuurt waarin hij een terugkoppeling geeft over de gesprekken met het Rijk over de financiële consequenties van de Omgevingswet voor gemeenten.	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(17/689) 20/T14	cie. S&R 30-01-20	Raadsvoorstel Weigering specifieke verklaring van geen bedenkingen omgevingsvergunning De Trip B.V. Sophialaan 7	Ruimtelijke Ontwikkeling	Raad wordt per raadsbrief geïnformeerd over de uitkomsten van het overleg met de Trip B.V.	31-03-20 De raad is geïnformeerd over de stand van zaken middels raadsbrief Verzoek om uitstel behandeling raadsvoorstel uitbreiding bedrijfsactiviteiten De Trip B.V. van 3 maart 2020 met als kenmerk 7361709
(41/689) 20/LIS64	Raad 16-11-20		Ruimtelijke Ontwikkeling	LIS raadsvergadering d.d. 26 november 2020. Stichting Milieugroep Zuilen over uitblijven besluiten De Trip B.V. Afdoeningsadvies griffie: Ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	28-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(43/689) 20/LIS61	Raad 09-11-20		Ruimtelijke Ontwikkeling	Op LIS raad 26 november 2020. mr. R.J.G. Bäcker, BarentsKrans advocaten, namens Urban Interest over Urban Interest / herontwikkeling Jaarbeursterrein. Afdoeningsadvies griffie: Ter afdoening in handen stellen van het college, de raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	21-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(48/689) 20/LIS62	Raad 26-10-20		Ruimtelijke Ontwikkeling	Op LIS raad d.d. 26 november 2020. Werkgroep behoud JWK 1-10B over Behoud Johan Wagenaarkade l-10b - concept bouwenvelop juni 2020. Afdoeningadvies griffie: ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	07-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(51/689) 20/T347	cie. S&R 24-09-20	Raadsvoorstel Verruiming van de algemene verklaring van geen bedenkingen voor zonne-energieproject Meijewetering	Ruimtelijke Ontwikkeling	De wethouder zegt toe voor 1 oktober in de bij de RES behandeling toegezegde brief over de 4 zonne-energieprojecten ook de planning mee te sturen, alsmede een juridisch advies over Avvgb- procedure na aanvraag van een omgevingsvisie.	01-10-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(60/689) 20/T292	Vragenuur 03-09-20	Vragen van de heer Te Hoonte inzake rechtsongelijkheid bij uitvoering bestemmingsplan.	Ruimtelijke Ontwikkeling	Vragen van de heer Te Hoonte inzake rechtsongelijkheid bij uitvoering bestemmingsplan. Wethouder Verschuure zal middels een raadsbrief in september schriftelijk terugkomen op de specifieke vragen over het LPG-vulpunt en op de vraag of de afwijzing van de vergunningen te maken heeft met de risicocontouren inzake externe veiligheid.	01-10-20 *(stand van zaken) Brief volgt in september 2020*
(63/689) 20/LIS42	Raad 30-07-20		Ruimtelijke Ontwikkeling	Op LIS raadsvergadering dd 17 september 2020. De heer G. Bonenkamp over Rechtsongelijkheid bij uitvoering bestemmingsplan. Afdoeningsadvies griffie: ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	10-09-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(74/689) 20/T133	Raad 18-06-20	RV Agenda en Uitvoeringsprogramma Utrecht voor iedereen toegankelijk	Ruimtelijke Ontwikkeling	M137 Toegankelijkheid ook bij gebiedsontwikkelingen beter regelen	30-09-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(76/689) 20/T129	Raad 18-06-20	RV Op weg naar een RSU 2040	Ruimtelijke Ontwikkeling	M122 Hoger dan de Dom	30-09-20 *(stand van zaken) In uitvoering*
(77/689) 20/T128	Raad 18-06-20	RV Op weg naar de RSU 2040	Ruimtelijke Ontwikkeling	M115 Voldoende voorzieningen als buurtgerichte randvoorwaarde	01-10-20 *(stand van zaken) stand van zaken volgt*
(78/689) 20/M118	Raad 18-06-20	RV Op weg naar een RSU	Ruimtelijke Ontwikkeling	M118 Beeldkwaliteit op ooghoogte	30-09-20 *(stand van zaken) stand van zaken volgt*
(79/689) 20/T126	Raad 18-06-20	Raadsvoorstel Op weg naar een Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040	Ruimtelijke Ontwikkeling	Motie 112 Hoogbouw met een visie	10-09-20 *(stand van zaken) stand van zaken volgt*
(82/689) 20/M101	Raad 28-05-20	Vaststelling bestemmingsplan Strijkviertelpark	Ruimtelijke Ontwikkeling	M101 Naamgeving bedrijventerrein Strijkviertel	31-08-20 *(stand van zaken) Stand van zaken volgt*
(85/689) 20/T51	Raad 12-03-20	RV Koersdocument Leefbare stad	Ruimtelijke Ontwikkeling	M73 Echt ruimte voor experiment	30-09-20 *(stand van zaken) Stand van zaken volgt*

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(86/689) 20/T50	Raad 12-03-20	Vaststelling bestemmingsplan Veldhuizen De Meern	Ruimtelijke Ontwikkeling	M74 Omgevingsvisie beter verwerken in omgevingsplannen	30-09-20 *(stand van zaken) Stand van zaken volgt*
(87/689) 20/T41	Raad 20-02-20	Bestemmingsplan Hindersteinlaan, het Lint, Maximapark	Ruimtelijke Ontwikkeling	M59 Beeldkwaliteit als zwaarwegend criterium met inwonersparticipatie uit Vleuten (motie is overgenomen en ingetrokken)	01-06-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(91/689) 20/T46	Vragenuur 06-02-20	Vragen van de heer Koning (D66), de heer Zwanenberg (GroenLinks), de heer Van der Zweth (PvdA), mevrouw Zwinkels (CDA) en mevrouw Sasbrink (PvdD) inzake Ringpark Dichterswijk.	Ruimtelijke Ontwikkeling	Vragen van de heer Koning (D66), de heer Zwanenberg (GroenLinks), de heer Van der Zweth (PvdA), mevrouw Zwinkels (CDA) en mevrouw Sasbrink (PvdD) inzake Ringpark Dichterswijk. Wethouder Verschuure zal de raad middels een raadsbrief informeren als het aanbestedingsproject is afgerond.	01-07-20 *(stand van zaken) Stand van zaken volgt*
(93/689) 20/M17	Raad 06-02-20	Actuele moties	Ruimtelijke Ontwikkeling	M27 Ontsluiting Rijnenburg is niet gratis	07-05-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(97/689) 19/M407	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M407 Onderzoek ontwikkellocatie optimaal	31-07-20 *(stand van zaken) Er wordt een quickscan uitgevoerd, de uitkomsten worden meegenomen in RSU 2040*
(98/689) 19/T523	Raad 14-11-19	Programmabegroting 2020	Ruimtelijke Ontwikkeling	M396 woonzorgconcepten als onderdeel van gebiedsontwikkeling	01-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(100/689) 19/T506	Raad 14-11-19	Programmabegroting 2020	Ruimtelijke Ontwikkeling	M331 Woningbouw duidelijke cijfers	30-11-20 *(stand van zaken) Wordt meegenomen in het MPR en in de Peilstok*
(102/689) 19/T483	cie. S&R 07-11-19	Raadsbrief Verbeteringen werkwijze initiatieffase Utrechts Planproces en kostenverhaal - college informatiebijeenkomst	Ruimtelijke Ontwikkeling	Wethouder Verschuure zegt toe een college-informatiebijeenkomst (CIB) te beleggen in het voorjaar van 2020 waarin met de raad een ‘klantreis’ door het proces wordt gemaakt.	01-10-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(103/689) 19/T462	cie. S&R 31-10-19	PB 2020 - Werkspoorkwartier	Ruimtelijke Ontwikkeling	Wethouder Verschuure zegt toe dat de raad in het eerste kwartaal van 2020 een raadsbrief ontvangt inzake een actualisatie van de ontwikkelingen in het Werkspoorkwartier.	01-06-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(108/689) 19/M305	Raad 17-10-19	RV Verstedelijkings- en mobiliteitsconcept Wiel met spaken (U Ned)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M305 Verstedelijking Lunetten - Koningsweg	25-06-20 *(stand van zaken) Wordt meegenomen in de RSU 2040*
(114/689) 19/T343	Raad 18-07-19	Woonvisie: Utrecht beter in balans	Ruimtelijke Ontwikkeling	M 251 échte sociale huur	01-12-19 *(antwoord niet aangegeven)*
(115/689) 19/T315	Raad 11-07-19	VJN 2019	Ruimtelijke Ontwikkeling	19/M152 Kansrijke grondposities gemeente Utrecht voor maatschappelijke voorzieningen	01-01-20 *(stand van zaken) Wordt meegenomen in de RSU 2040*

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(118/689) 19/M199	Raad 11-07-19	VJN 2019	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verticaal bestemmen	30-06-20 *(stand van zaken) Wordt meegenomen bij de vaststelling van de RSU 2040*
(120/689) 19/M41	Raad 11-04-19	RV Vaststelling Omgevingsvisie deelgebied Vleuten De Meern	Ruimtelijke Ontwikkeling	M41 Van verwijzing naar vertaling in Omgevingsvisies	01-10-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(123/689) 19/T47	cie. S&R 05-03-19	Raadsvoorstel Vaststelling Omgevingsvisie, deelgebied Vleuten-De Meern	Ruimtelijke Ontwikkeling	Wethouder Verschuure zegt toe na vaststelling van de Omgevingsvisie Vleuten – De Meern de visie te monitoren hoe die werkt en de raad uiterlijk een jaar na vaststelling van deze visie een verslag toe te zenden. Dit zodat door de raad bekeken kan worden of er een aanpassing van de visie noodzakelijk wordt geacht.	01-07-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(125/689) 18/M195	Raad 08-11-18	PB 2019	Ruimtelijke Ontwikkeling	18/M195 Utrechste stadsbouwmeester	31-12-19 *(stand van zaken) Wordt meegenomen in de RSU 2040*
(131/689) 17/158	Raad 21-09-17	SpvE Kruisvaartkade	Ruimtelijke Ontwikkeling	M 158 Kruisvaart: nieuwe buurt, nieuwe bushaltes	01-06-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(169/689) 20/T377	cie. S&R 08-10-20	Raadsvoorstel Verruiming algemene verklaring geen bedenkingen voor 3 zonne-energieprojecten	Ruimtelijke Ontwikkeling	De raad ontvangt na november, als de indieningstermijn voor zonneveldprojecten in Rijnenburg vestreken is, een nieuw voorstel als vervanging voor de Algemene Verklaring van geen bedenkingen	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(174/689) 20/M305	Raad 01-10-20	Raadsvoorstel Vaststelling Bestemmingsplan Cartesiusdriehoek Fase 1,	Ruimtelijke Ontwikkeling	M305 Poging inpassing bomen Spoordijk	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(177/689) 20/LIS51	Raad 30-09-20		Ruimtelijke Ontwikkeling	LIS raadsvergadering 15 oktober 2020. De heer T. Wouters, voorzitter VVE Pardoen over afsluiting Heycopstraat en verplaatsing voetbalkooi Heycopstraat. Afdoeningsadvies griffie: ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	11-11-20 Antwoordbrief is op 16 oktober 2020 verzonden en het afschrift aan de raad op 27 oktober 2020.
(184/689) 20/T317	Raad 17-09-20	Raadsvoorstel Aangepast beoordelingskader Ruimtelijk-Economisch Programma (REP) en contour REP als onderzoeksagenda	Ruimtelijke Ontwikkeling	M288 Van Stadsakkoord naar Regio Akkoord Wonen	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(185/689) 20/M285	Raad 17-09-20	Raadsvoorstel Aangepast beoordelingskader Ruimtelijk-Economisch Programma (REP) en contour REP als onderzoeksagenda	Ruimtelijke Ontwikkeling	M285 Werken binnen de grenzen van de aarde REP	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(200/689) 20/M201	Raad 16-07-20	Meerjarenperspectief Ruimte 2020	Ruimtelijke Ontwikkeling	M201 Maak vaart met het TAK plantsoen	31-12-20 *(stand van zaken) Antwoord volgt in Q4 2020*
(203/689) 20/T254	Raad 16-07-20	Meerjarenperspectief Ruimte 2020	Ruimtelijke Ontwikkeling	M260 Motie Westelijke Stadsboulevard inclusief de variant Fris Alternatief versneld uitvoeren	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(209/689) 20/T231	Raad 16-07-20	Meerjarenperspectief Ruimte 2020	Ruimtelijke Ontwikkeling	M198 Winstneming grondexploitatie LR	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(214/689) 20/M193	Raad 09-07-20	Raadsvoorstel Visie en uitnodigingskader Energielandschap Rijnenburg en Reijerscop	Ruimtelijke Ontwikkeling	M193 Onderzoek naar start woningbouw in Rijnenburg	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(217/689) 20/M172	Raad 09-07-20	Raadsvoorstel Vaststelling Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd	Ruimtelijke Ontwikkeling	M172 Tijdelijke (jongeren)huisvesting	31-12-20 *(stand van zaken) Dit onderzoek loopt. Wij verwachten dat de uitkomsten hiervan eind 2020 bekend zijn en kunnen daarna over de resultaten rapporteren.*
(219/689) 20/M169	Raad 09-07-20	Raadsvoorstel Vaststelling Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd	Ruimtelijke Ontwikkeling	M169 Forten toegankelijk	31-12-20 *(stand van zaken) De aandachtspunten zijn meegeven aan het projectteam dat het haalbaarheidsonderzoek begeleidt en het IPvE/FO voor het Lunettenpark opstelt. De punten zullen worden opgenomen in het nog op te stellen Intentiedocument voor het Lunettenpark. Bij de besluitvorming over de op te stellen plandocumenten (conform UPP) zal over genoemde punten worden gerapporteerd.*
(220/689) 20/M167	Raad 09-07-20	Raadsvoorstel ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd	Ruimtelijke Ontwikkeling	M167 Zorg voor een veilig Maarschalkerweerd	31-12-20 *(stand van zaken) Dit wordt meegenomen in de uitwerking van deelplannen. De wijze waarop wordt geformuleerd in plandocumenten uit het UPP waaronder bijvoorbeeld het IPvE / FO.*
(241/689) 20/T137	cie. S&R 23-06-20	Jaarstukken 2019	Ruimtelijke Ontwikkeling	De wethouder zegt toe voor de begrotingsbehandeling dit najaar terug te komen om de regels rondom de toekenning middelen voor ruimte voor initiatief.	31-12-20 *(stand van zaken) Antwoord volgt in q4 2020*
(242/689) 20/T136	cie. S&R 23-06-20	Jaarstukken 2019	Ruimtelijke Ontwikkeling	De wethouder zegt toe in de eerste adviescommissie C&F na de zomer de bevindingen van de accountant inzake de grex te bespreken en de opvolging daarvan in het bijzonder middels een raadsbrief aan de orde te stellen.	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(250/689) 20/T89	Raad 28-05-20	Vaststelling Omgevingsvisie Lunetten	Ruimtelijke Ontwikkeling	M80 Neem ook de mogelijkheden voor nieuwbouw en seniorenwoningen mee bij de toekomstplannen voor de Musketon en het Gezondheidscentrum op Oeral 1	31-12-20 *(stand van zaken) Q4 2020*
(256/689) 20/T13	Raad 23-01-20	RV Vaststelling bestemmingsplan Vrouwjuttenhof	Ruimtelijke Ontwikkeling	M19 Behoud het groene en sociaal veilige karakter van de buitenruimte Vrouwjuttenhof	01-01-21 *(stand van zaken) Q4 2020*
(273/689) 19/T482	cie. S&R 07-11-19	Raadsbrief Verbeteringen werkwijze initiatieffase Utrechts Planproces en kostenverhaal	Ruimtelijke Ontwikkeling	Wethouder Verschuure zegt toe de verbeteringen in de werkwijze Utrechts Plan Proces en kostenverhaal te evalueren en de raad daar over binnen één jaar per raadsbrief over te informeren.	31-12-20 *(stand van zaken) Q4 2020*
(280/689) 19/T497	Raad 17-10-19	Raadsvoorstel Parkeerregime Cartesiusdriehoek	Ruimtelijke Ontwikkeling	Wethouder Verschuure zal gesprekken voeren met de bewoners van het Werkspoorkwartier en de Schepenbuurt over de invulling van het eventuele betaald parkeren en daarvan een verslag of een einddocument naar de raad sturen.	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(299/689) 17/39	Raad 22-06-17	VJN 2017, jaarstukken 2016	Ruimtelijke Ontwikkeling	M2017/39 Meer banen en leefbaarder wijken II	01-01-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(326/689) 20/T585	cie. S&R 10-12-20	Raadsbrief Toepassing algemene verklaring van geen bedenkingen bij omgevings-vergunningen (Wabo)	Ruimtelijke Ontwikkeling	Wethouder Verschuure zegt toe de raad in het eerste kwartaal van 2021 een raadsbrief toe te zenden waarin wordt aangegeven wat de stand van zaken is met betrekking tot de invoering van de Omgevingswet, waaronder de voorbereiding op de toepassing van het bindend advies en delegatie ter vervanging van het huidige instrument (Algemene) Verklaring van geen bedenkingen.	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(363/689) 20/T547	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Ruimtelijke Ontwikkeling	M379 Meer mogelijk op zelfbouwkavels	25-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(512/689) 20/T361	Raad 01-10-20	Raadsvoorstel Vaststelling Bestemmingsplan Cartesiusdriehoek Fase 1,	Ruimtelijke Ontwikkeling	M308 Voorkom trillingshinder met duurzaam beton	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(513/689) 20/T360	Raad 01-10-20	Bestemmingsplan Cartesiusdriehoek Fase 1	Ruimtelijke Ontwikkeling	M307 Keuzevrijheid in mobiliteit	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(514/689) 20/T359	Raad 01-10-20	Raadsvoorstel 'Vaststelling Bestemmingsplan Cartesiusdriehoek Fase 1'.	Ruimtelijke Ontwikkeling	M304 Na Fase 1 is de bouw van geplande sociale huurwoningen aan de beurt	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(518/689) 20/T345	cie. S&R 24-09-20	Raadsvoorstel Startnotitie Omgevingsvisie Jaarbeurs	Ruimtelijke Ontwikkeling	Wethouder Verschuure (vervangt wethouder Eerenberg) zegt toe een evaluatie op te stellen van het fenomeen startnotities, eventueel in samenhang met een raadswerkgroep	31-03-21 *(stand van zaken) Er wordt gewerkt aan de evaluatie en de verwachting is dat deze in Q1 2021 naar de raad kan worden gestuurd.*
(532/689) 20/M284	Raad 17-09-20	Raadsvoorstel Aangepast beoordelingskader Ruimtelijk-Economisch Programma (REP) en contour REP als onderzoeksagenda	Ruimtelijke Ontwikkeling	M284 Klimaatcrisis en biodiversiteitscrisis zijn ook urgent voor REP	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(536/689) 20/T289	cie. S&R 03-09-20	Raadsvoorstel Aangepast beoordelingskader Ruimtelijk-Economisch Programma (REP) en contour REP als onderzoeksagenda	Ruimtelijke Ontwikkeling	Wethouder Verschuure zegt toe in december 2020, dan wel januari 2021, aan de raad een raadsbrief te sturen waarin wordt aangegeven in hoeverre de Utrechtse inbreng is vertaald in de stukken van de REP.	31-03-21 *(stand van zaken) volgt in q1 2021*
(557/689) 20/M174	Raad 09-07-20	Raadsvoorstel Vaststelling Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd	Ruimtelijke Ontwikkeling	M174 Een sociaalveilig Maarschalkerweerd met respect voor elkaar	23-07-21 *(stand van zaken) Dit thema wordt meegenomen in de uitwerking van deelplannen conform het UPP. Bij de op te stellen Intentiedocumenten zal sociale veiligheid als onderzoekvraag worden geformuleerd en in de plandocumenten (waaronder IPvE/FO voor de openbare ruimte) zal dit thema worden uitgewerkt.* *Wij zullen uw raad hierover voor de zomer 2021 informeren.*
(558/689) 20/M168	Raad 09-07-20	Raadsvoorstel Vaststelling Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd	Ruimtelijke Ontwikkeling	M168 Versnelling planvorming Mytylbrug	30-11-21 *(stand van zaken) De voorbereiding wordt in het najaar van 2020 opgestart*
(582/689) 20/M103	Raad 28-05-20	Vaststelling Bestemmingsplan Strijkviertel	Ruimtelijke Ontwikkeling	M103 Neem initiatief tot verkennen van aquathermie in Strijkviertel	31-12-21 *(stand van zaken) antwoord volgt q4 2021*
(583/689) 20/T90	Raad 28-05-20	RV Omgevingsvisie Lunetten	Ruimtelijke Ontwikkeling	M83 Wegwijs in de groene wijk Lunetten	01-07-21 *(stand van zaken) Q2 2021*
(591/689) 20/M77	Raad 12-03-20	Bestemmingsplan Veldhuizen	Ruimtelijke Ontwikkeling	M77 Diervriendelijk bouwen in de omgevingswet	31-03-21 *(stand van zaken) Wordt meegenomen in bestemmingsplan Algemene regels Utrecht begin 2021*
(592/689) 20/M76	Raad 12-03-20	Bestemmingsplan Veldhuizen	Ruimtelijke Ontwikkeling	M76 Leren van invoering van Omgevingswet met VTH	30-09-21 *(stand van zaken) Dit wordt verwacht in het 3e kwartaal 2021.*
(595/689) 20/T40	Raad 20-02-20	Bestemmingsplan Hindersteinlaan, het Lint, Maximapark	Ruimtelijke Ontwikkeling	M58 De locatie Hindersteinlaan draagt ook bij aan klimaatdoelstellingen (motie is overgenomen en ingetrokken)	01-07-21 *(stand van zaken) SVZ: Q2 2021*

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(596/689) 20/M56	Raad 20-02-20	Bestemmingsplan Hindersteinlaan, Het Lint, Maximapark	Ruimtelijke Ontwikkeling	M56 houd het Lint veilig	01-07-21 *(stand van zaken) SVZ: Q2 2021*
(597/689) 20/M55	Raad 20-02-20	Bestemmingsplan Hinderstein, Het Lint, Maximapark	Ruimtelijke Ontwikkeling	M55 Hindersteinlaan diervriendelijk en klimaatadaptief	01-06-21 *(stand van zaken) SVZ: Q2 2021*
(604/689) 20/T16	cie. S&R 30-01-20	Raadsvoorstel Overeenkomst Máximapark, locatie De Tol en kavel Hooggelegen	Ruimtelijke Ontwikkeling	De wethouder zegt toe nadat de overdracht van de gronden rond is de raad een raadsbrief toe te zenden over de tendervoorwaarden, zodat hiermee in gesprek kan worden gegaan met de commissie.	01-04-21 *(stand van zaken) Q1 2021*
(615/689) 19/M422	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M422 Naar 130% plancapaciteit in de U16	01-04-21 *(stand van zaken) Wordt meegenomen bij de vaststelling van de REP in Q1 2021, stavaza volgt bij de bespreking van het beoordelingskader REP en de contour REP in Q3 2020*
(616/689) 19/M421	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M421 Klimaatadaptie kansen kwantificeren in beoordelingskader	01-04-21 *(stand van zaken) Wordt meegenomen bij de vaststelling van de REP in Q1 2021, stavaza volgt bij de bespreking van het beoordelingskader REP en de contour REP in Q3 2020*
(617/689) 19/M420	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M420 Ruimtelijk Economisch Perspectief leesbaar, begrijpelijk en voor iedereen	01-04-21 *(stand van zaken) Wordt meegenomen bij de vaststelling van de REP in Q1 2021, stavaza volgt bij de bespreking van het beoordelingskader REP en de contour REP in Q3 2020*
(618/689) 19/M419	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M419 Breder kijken naar gevolgen van verdichting	01-04-21 *(stand van zaken) Wordt meegenomen bij de vaststelling van de REP in Q1 2021, stavaza volgt bij de bespreking van het beoordelingskader REP en de contour REP in Q3 2020*
(619/689) 19/M417	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M417 Voorkom onnodige grootschalige uitbreiding van werk- en winkelgebieden	01-04-21 *(stand van zaken) Wordt meegenomen bij de vaststelling van de REP in Q1 2021, stavaza volgt bij de bespreking van het beoordelingskader REP en de contour REP in Q3 2020*

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(620/689) 19/M416	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M416 Verbind grote bedrijven met kleine en startende ondernemers via regionaal vestigingsklimaat	01-04-21 *(stand van zaken) Wordt meegenomen bij de vaststelling van de REP in Q1 2021, stavaza volgt bij de bespreking van het beoordelingskader REP en de contour REP in Q3 2020*
(621/689) 19/T532	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M418 Huisvesten van diverse doelgroepen in stad en regio	01-04-21 *(stand van zaken) Wordt meegenomen bij de vaststelling van de REP in Q1 2021, stavaza volgt bij de bespreking van het beoordelingskader REP en de contour REP in Q3 2020*
(622/689) 19/T531	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M415 Utrechtse inzet is de RSU2040	01-04-21 *(stand van zaken) Wordt meegenomen bij de vaststelling van de REP in Q1 2021 na vaststelling van de RSU 2040*
(623/689) 19/T530	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M413 Klimaatadaptie en onderhoud openbare ruimte gaan hand in hand in de regio	01-04-21 *(stand van zaken) Wordt meegenomen bij de vaststelling van de REP in Q1 2021, stavaza volgt bij de bespreking van het beoordelingskader REP en de contour REP in Q3 2020*
(624/689) 19/T529	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)(agendapunt)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M412 Bijdrage van bedrijven aan goed leven in de regio	01-04-21 *(stand van zaken) Wordt meegenomen bij de vaststelling van de REP in Q1 2021, stavaza volgt bij de bespreking van het beoordelingskader REP en de contour REP in Q3 2020*
(625/689) 19/T528	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M410 Digitale infrastructuur is goed voor de economie	01-04-21 *(stand van zaken) Wordt meegenomen bij de vaststelling van de REP in Q1 2021, stavaza volgt bij de bespreking van het beoordelingskader REP en de contour REP in Q3 2020*
(626/689) 19/T527	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M404 Global Goals for Sustainable Development	01-04-21 *(stand van zaken) Wordt meegenomen bij de vaststelling van de REP in Q1 2021, stavaza volgt bij de bespreking van het beoordelingskader REP en de contour REP in Q3 2020*

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(627/689) 19/T526	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M403 Klimaatakkoord in de REP	01-04-21 *(stand van zaken) Wordt meegenomen bij de vaststelling van de REP in Q1 2021, stavaza volgt bij de bespreking van het beoordelingskader REP en de contour REP in Q3 2020*
(23/689) 19/T211	cie. S&R 13-06-19	Raadsvoorstel Vaststelling Ambitiedocument Samen voor Overvecht - burgeraudit	Samen voor Overvecht	Wethouder Diepeveen zegt toe een burgeraudit te houden naar aanleiding van het Ambitiedocument Samen voor Overvecht.	01-01-21 *(stand van zaken) Concernaudit heeft een aanpak ontwikkeld voor het uitvoeren van een audit in één van de Utrechtse wijken. Daarbij krijgen inwoners de mogelijkheid om te participeren in alle fasen van de audit (formuleren onderzoeksvragen, uitvoering onderzoek en maken van conclusies en adviezen. Voor het eind van 2020 zal het onderzoek zijn afgerond. Waarschijnlijk in een andere wijk dan in Overvecht omdat in Overvecht veel onderzoek loopt en wat veel vraagt van inwoners.*
(285/689) 19/T347	Raad 18-07-19	Vaststelling Ambitiedocument Samen voor overvecht	Samen voor Overvecht	M 270 Ecologische uitwerking van het Groene Lint	31-12-20 *(stand van zaken) De ecologische uitwerking wordt meegenomen in het Lint. De uitwerking zal eind dit jaar grotendeels gereed zijn, we gebruiken 2020 om het Lint te positioneren en uit te werken.*
(541/689) 20/T257	Raad 16-07-20	Kaderbrief	Samen voor Overvecht	M262 Gerichte aanpak voor de meest kwetsbare wijken	01-10-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(35/689) 20/T378	cie. S&R 08-10-20	Raadsvoorstel Startnotitie Omgevingsvisie Jaarbeurs	Stationsgebied	Wethouder Eerenberg zegt toe de raad een raadbrief (uitgangspuntenbrief) toe te zenden in het 1e kwartaal van 2021 en dus voordat het raadsvoorstel over de Omgevingsvisie Jaarbeurs aan de raad wordt voorgelegd.	31-03-21 *(stand van zaken) Wvb de uitgangspuntenbrief Jaarbeurs, heeft de wethouder tijdens de raadsbehandeling op 15 oktober 2020 aangegeven dat de termijn waarop deze brief verwacht wordt, later zal vallen, i.v.m. het toenemend aantal onderzoeken dat is gevraagd door de raad. Naar verwachting eind Q2. De uitkomsten van de onderzoeken worden verwerkt in de uitgangspuntenbrief, dan zijn dus ook de resultaten bekend.*

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(94/689) 20/T17	cie. S&R 30-01-20	Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Smakkelaarsveld, 1e herziening	Stationsgebied	Als het college met de marktpartij er helemaal uit is, houdt de wethouder een screening wat wel openbaar kan van de geheime bijlage bij het raadsbesluit van juli 2017 inzake Smakkelaarsveld. Hij informeert daar dan de raad over, zodat de geheimhouding door de raad eventueel deels kan worden opgeheven.	23-12-20 *(stand van zaken) Het moment dat we er helemaal uit zijn met de marktpartij is dan wanneer het uitgiftecontract voor de bovenbouw is ondertekend. Dit zou in de oorspronkelijke planning december 2020 zijn, maar is vertraagd. De marktpartij zal nu begin volgend jaar het DO indienen. Na toetsing en akkoord kan het uitgiftecontract worden getekend. Dit wordt naar verwachting eind tweede kwartaal 2021. Op dat moment kan de geheimhouding deels worden opgeheven, en wordt de raad geïnformeerd.* *Datum afhandeling verschuift naar 1 juli 2021.*
(145/689) 20/T502	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Stationsgebied	De wethouder stuurt voor het einde van 2020 een raadsbrief over wat er uit onderzoek is gekomen omtrent het bouwen boven het spoor.	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(163/689) 20/M319	Raad 15-10-20	RV Startnotitie Omgevingsvisie Jaarbeurs	Stationsgebied	M319 Verticaal groen in Beurskwartier	15-01-21 In het stedenbouwkundig plan Beurskwartier zal worden opgenomen of en op welke manier verticaal groen in het Beurskwartier mogelijk is. Het stedenbouwkundig plan zal in 2021 ter besluitvorming worden aangeboden.
(164/689) 20/M318	Raad 15-10-20	RV Startnotitie Omgevingsvisie Jaarbeurs	Stationsgebied	M318 Laat ontwikkeling nieuwe stad ten goede komen aan bestaande stad	15-01-21 *(stand van zaken) Wvb de uitgangspuntenbrief Jaarbeurs, heeft de wethouder tijdens de raadsbehandeling op 15 oktober 2020 aangegeven dat de termijn waarop deze brief wordt verstuurd, later zal vallen, i.v.m. het toenemend aantal onderzoeken dat is gevraagd door de raad. Naar verwachting eind Q2. De uitkomsten van de onderzoeken worden verwerkt in de uitgangspuntenbrief, dan zijn dus ook de resultaten bekend.*
(165/689) 20/M317	Raad 15-10-20	Raadsvoorstel Startnotitie Omgevingsvisie Jaarbeurs	Stationsgebied	M317 ook onderzoek doen naar ondergronds parkeren	15-01-21 *(stand van zaken) Wvb de uitgangspuntenbrief Jaarbeurs, heeft de wethouder tijdens de raadsbehandeling op 15 oktober 2020 aangegeven dat de termijn waarop deze brief later zal vallen, i.v.m. het toenemend aantal onderzoeken dat is gevraagd door de raad. Naar verwachting Q2. De uitkomsten van de onderzoeken worden verwerkt in de uitgangspuntenbrief, dan zijn dus ook de resultaten bekend.*

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(166/689) 20/M315	Raad 15-10-20	Raadsvoorstel Startnotitie Omgevingsvisie Jaarbeurs	Stationsgebied	M315 Voorzieningen dichtbij als uitgangspunt.	15-01-21 *(stand van zaken) Wvb de uitgangspuntenbrief Jaarbeurs, heeft de wethouder tijdens de raadsbehandeling op 15 oktober 2020 aangegeven dat de termijn waarop deze brief wordt verstuurd, later zal vallen, i.v.m. het toenemend aantal onderzoeken dat is gevraagd door de raad. Naar verwachting eind Q2. De uitkomsten van de onderzoeken worden verwerkt in de uitgangspuntenbrief, dan zijn dus ook de resultaten bekend.*
(246/689) 20/M128	Raad 18-06-20	RV Kop Beurskwartier	Stationsgebied	M128 Atelierwoningen voor kunstenaars	30-09-20 In het stedenbouwkundig plan zal worden opgenomen op welke manier atelierwoningen voor kunstenaars in het Beurskwartier mogelijk worden gemaakt. Het stedenbouwkundig plan zal in 2021 ter besluitvorming worden aangeboden.
(292/689) 19/T130	Raad 09-05-19	Voorstel Keuze richtinggevende modellen voor de verdere planontwikkeling Kop Amsterdamsestraatweg-Oude Daalstraat	Stationsgebied	M55 Logische besluitvorming rond het Daalsepark	31-12-20 *(stand van zaken) De verkeerssituatie rond het gebied 'kop Amsterdamsestraatweg—Oude Daalstraat' wordt opgenomen in de nog op te stellen Startnotitie, die -zoals afgesproken- wordt voorgelegd aan de raad.*
(293/689) 19/M56	Raad 09-05-19	Keuze richtinggevende modellen voor de verdere planontwikkeling Kop Amsterdamsestraatweg-Oude Daalstraat	Stationsgebied	M56 Houd de oude bomen in het Daalsepark	31-12-20 *(stand van zaken) De opdracht er alles aan te doen om de meest waardevolle (oude) bomen te behouden in de toekomstige ontwikkeling Kop Amsterdamsestraatweg-Oude Daalstraat wordt opgenomen in de nog op te stellen Startnotitie, die -zoals afgesproken- wordt voorgelegd aan de raad.*
(405/689) 20/T504	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Stationsgebied	De wethouder zal voor de VJN 2021 een raadsbrief toe te zenden omtrent de investeringen moreelse pak.	01-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(406/689) 20/T503	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Stationsgebied	De wethouder zal In Q1 2021 een raadsbrief omtrent plan om de “Theepot” zichtbaarder maken.	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(407/689) 20/T501	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Stationsgebied	De wethouder stuurt in Q1 2022 een raadsbrief met een tussenbericht/kleine evaluatie inzake events space en bijbehorende dilemma’s (evaluatie schuift jaar op, dat is maart 2023, bestaande toezegging).	31-03-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(408/689) 20/T500	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Stationsgebied	De wethouder stuurt in Q2 2021 een raadsbrief inzake het Jaarbeurs plein gebouw met integrale afweging.	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(533/689) 20/T309	Raad 17-09-20	LIS raad 17 september 2020	Stationsgebied	De raad wordt in de 2e helft van 2020 geïnformeerd over de nadere uitwerkingen en het aanvullende loopstromenonderzoek met betrekking tot de Moreelsebrug.	31-03-21 *(stand van zaken) Zoals afgesproken in de raadscommissie van 19 november 2020 en mede i.v.m. de coronamaatregelen, zal de nadere informatie over het loopstromenonderzoek m.b.t. de Moreelsebrug later naar de raad worden gestuurd, nl. in Q1 2021.*
(647/689) 19/T372	Vragenuur 19-09-19	Vraag van de heer Van Waveren (CDA) over de afspraken met Klépierre over het Stationsplein en de uitgifte in erfpacht van de evenementenruimte.	Stationsgebied	Vraag van de heer Van Waveren (CDA) over de afspraken met Klépierre over het Stationsplein en de uitgifte in erfpacht van de evenementenruimte. Wethouder Everhardt •zal uiterlijk op 30 maart 2022 een evaluatie en een voorgenomen besluit over het al dan niet opzeggen van de erfpachtovereenkomst aan de raad voorleggen.	31-03-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(672/689) 19/T108	Raad 28-03-19	Voorstel Uitvoering Amendement Creatieve inpassing panden Croeselaan en voorbereidingskrediet Beurskwartier	Stationsgebied	De andere grondexploitatie (fase 2)moet nog worden geopend. Er is een deel Beurskwartier, een deel Lombokplein en omgeving en een deel Rabobank en Jan van Foreeststraat. Er bestaat een duidelijke verbinding tussen de Jan van Foreeststraat en het Beurskwartier. Het college heeft nog geen besluit genomen over de vraag hoe wij deze grondexploitatie precies vormgeven. Wij zullen dit nogmaals ter hand nemen en met een gedragen voorstel naar de raad terugkomen. De raad kan daarover dan een definitieve keuze maken	31-03-21 *(stand van zaken) Naar verwachting wordt begin 2021 het bestemmingsplan Beurskwartier voorgelegd aan de raad. Op dat moment kan dan ook de grondexploitatie, inclusief uitgebreide rapportage, ter vaststelling voorgelegd worden.*
(673/689) 19/T106	Raad 28-03-19	Voorstel Uitvoering Amendement Creatieve inpassing panden Croeselaan en voorbereidingskrediet Beurskwartier	Stationsgebied	Wethouder Everhardt: Wij willen bekijken of wij bij de nadere uitwerking meer sociale huur en middenhuur kunnen realiseren. Wij zullen daarover bij de raad terugkomen als het Stedenbouwkundig Plan van Eisen aan de orde is	31-03-21 *(stand van zaken) Volgend jaar gaat het Bestemmingsplan Beurskwartier ter visie, maar de nadere uitwerking van de categorieën woningen zal plaatsvinden in het Stedenbouwkundig Plan. Dit wordt eind 2020/begin 2021 verwacht.*
(674/689) 19/M35	Raad 28-03-19	RV Uitvoering Amendement Creatieve inpassing panden Croeselaan en voorbereidingskrediet Beurskwartier	Stationsgebied	M35 Groene en blauwe verbindingen van en naar het Beurskwartier	01-04-21 Het Bestemmingsplan Beurskwartier is ter visie gegaan en hierin is deze motie genoemd, maar de uitwerking van de motie zal plaatsvinden in het Stedenbouwkundig plan. Het stedenbouwkundig plan zal in 2021 ter besluitvorming worden aangeboden.

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(199/689) 20/M203	Raad 16-07-20	Jaarstukken	Vastgoed	M203 raadstoets vastgoed	31-12-20 *(stand van zaken) De gemeenteraad zal hierover worden geïnformeerd bij het Meerjaren Perspectief Utrechts Vastgoed (MPUV) 2021. We zullen in het MPUV 2021 duidelijker aangeven hoe MPUV, nota kapitaalgoederen en jaarstukken met elkaar samenhangen en hierbij duidelijk aangeven wanneer het gaat om verantwoording en wanneer het gaat om een besluit.*
(237/689) 20/T144	cie. S&R 23-06-20	Jaarstukken 2019	Vastgoed	De wethouder zegt toe om bij maatschappelijk vastgoed van de gemeente “bordjes” op te hangen en ervoor te zorgen dat de interne regels toestaan dat dit ook daadwerkelijk mogelijk is.	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(337/689) 20/T572	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Vastgoed	M434 Ook een nieuwe plek voor de kledingbank	04-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(373/689) 20/T540	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Vastgoed	M356 Vastgoedportefeuille onder de loep	24-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(409/689) 20/T499	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Vastgoed	in Q2 2021 wordt de raad in een tussenbericht geïnformeerd over een pilot voor o.a. energieopwekking en multigebruik daken voor de nieuwbouw cultuurgebouw Berlijnplein.	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(410/689) 20/T498	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Vastgoed	De wethouder zal in Q2 2021 een dakenvisie toe te sturen waarin opgenomen doelstellingen daken gemeentelijke panden.	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(411/689) 20/T497	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Vastgoed	De wethouder stuurt in Q1 2021 een raadsbrief over verkoop of in bezit houden van het stadskantoor	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(527/689) 20/T322	Raad 17-09-20	LIS raad 17 september 2020	Vastgoed	Het college onderzoekt de alternatieven in den lande over interne huuropbrengsten en doorbelastingen en de raad wordt hierover geïnformeerd	30-06-21 *(stand van zaken) De gemeenteraad zal hierover worden geïnformeerd medio 2021.*
(528/689) 20/T321	Raad 17-09-20	LIS raad 17 september 2020	Vastgoed	De sturing en verantwoording op reserves worden in de P&C documenten verbeterd, per reserve wordt inzichtelijk gemaakt hoe de stortingen en onttrekkingen gedaan worden, zodat een integrale afweging door de raad kan worden gemaakt;	04-03-21 *(stand van zaken) De gemeenteraad wordt hierover geïnformeerd bij de Jaarrekening 2020.*
(529/689) 20/T320	Raad 17-09-20	LIS raad 17 september 2020	Vastgoed	Door middel van de voortgangsmelding en bijsturing op de Nota Kapitaalgoederen op te nemen in het MPUV (vanaf MPUV 2021) wordt de raad meegenomen in aanstaande investeringsplannen (in de komende 4 a 10 jaar). rwerp)	01-07-21 *(stand van zaken) De gemeenteraad zal hierover worden geïnformeerd bij het Meerjaren Perspectief Utrechts Vastgoed (MPUV) 2021. Het MPUV 2021 wordt verwacht in 2e kwartaal 2021.*

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(530/689) 20/T319	Raad 17-09-20	LIS raad 17 september 2020	Vastgoed	Vanaf het MPUV 2021 worden de resultaten opgenomen van een betere meting van de klanttevredenheid door een verbeterde methode van uitvragen, het inzicht in de doelgroepen, inzicht in de belangrijkste klachten en doelgroepen die mogelijk niet bereikt worden	01-07-21 *(stand van zaken) De gemeenteraad zal hierover worden geïnformeerd bij het Meerjaren Perspectief Utrechts Vastgoed (MPUV) 2021.*
(531/689) 20/T318	Raad 17-09-20	LIS raad 17 september 2020	Vastgoed	Na vaststelling van nieuwe doelstellingen voor het vastgoedprogramma worden de prestatie- en effectindicatoren aangepast en meegenomen in het MPUV 2021	04-03-21 *(stand van zaken) De gemeenteraad zal hierover worden geïnformeerd bij het Meerjaren Perspectief Utrechts Vastgoed (MPUV) 2021. Het MPUV 2021 wordt verwacht in 2e kwartaal 2021.*
(565/689) 20/T209	cie. S&R 02-07-20	Kaderbrief 2020	Vastgoed	Wethouder Eerenberg zegt toe in het eerste kwartaal van 2021 de pandvisie van het Broesepand naar de raad sturen.	31-03-21 *(stand van zaken) De pandvisie wordt verwacht in 1e kwartaal 2021.*
(566/689) 20/T208	cie. S&R 02-07-20	Kaderbrief 2020	Vastgoed	Wethouder Eerenberg zegt toe in het MPUV 2021 een strakkere sturing te beschrijven op circulariteit.	01-07-21 *(stand van zaken) De gemeenteraad zal hierover worden geïnformeerd bij het Meerjaren Perspectief Utrechts Vastgoed (MPUV) 2021. Het MPUV 2021 wordt verwacht in 2e kwartaal 2021.*
(645/689) 19/T369	Raad 03-10-19	Nota Kapitaalgoederen	Vastgoed	M289 integrale visie op beheer van gemeentelijk vastgoed	01-07-21 *(stand van zaken) De gemeenteraad zal hierover worden geïnformeerd bij het Meerjaren Perspectief Utrechts Vastgoed (MPUV) 2021. Het MPUV 2021 wordt verwacht in 2e kwartaal 2021.*
(646/689) 19/T368	cie. S&R 24-09-19	Raadsvoorstel Nota Kapitaal Goederen (NKG) 2020- 2023 - Fietsdepot Belcapmpostraat	Vastgoed	Wethouder Everhardt zegt toe de raad per memo te informeren over de besluitvorming en investeringen/ verplaatsing fietsdepot aan de Belcampostraat	31-03-21 *(stand van zaken) De raad zal in 1e kwartaal van 2021 worden geïnformeerd over locatiekeuze voor het fietsdepot.*
(657/689) 19/T274	cie. S&R 27-06-19	VJN 2019 - Vastgoed - toegankelijkheid van panden	Vastgoed	De wethouder zal in het kader van Agenda 22 met collega-wethouder Van Ooijen de toegankelijkheid van panden die niet in het beheer/ eigendom zijn van de gemeente in Utrecht op te pakken	01-07-21 *(stand van zaken) De gemeenteraad zal hierover worden geïnformeerd bij het Meerjaren Perspectief Utrechts Vastgoed (MPUV) 2021. Het MPUV 2021 wordt verwacht in 2e kwartaal 2021.*
(81/689) 20/LIS26	Raad 09-06-20		Wonen	Op LIS raadsvergadering d.d. 18 juni 2020. Burgercollectief Stralingsbewust Wonen over Stralingsarme woongebieden - Lost u ook graag meerdere maatschappelijke vraagstukken tegelijk op? Afdoeningsadvies Griffie: Ter afdoening in handen stellen van het college	21-07-20 *(stand van zaken) Ambtelijke beantwoording volgt in Q4 2020.*
(89/689) 20/T31	cie. S&R 13-02-20	Raadsbrief Stand van zaken Actieplan Studentenhuisvesting, Huurteam en aanpak huisjesmelkers	Wonen	De wethouder informeert de raad uiterlijk half maart over de stand van zaken van de uitwerking van de motie Blijf inventief in het aanpakken van huisjesmelkers (M2019/157)	16-03-20 *(antwoord niet aangegeven)*

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(122/689) 19/LIS16	Raad 28-03-19		Wonen	Ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord. Fracties kunnen de inhoud desgewenst betrekken bij behandeling van de Woonvisie en de Stedelijke prestatieafspraken.	09-05-19 *(antwoord niet aangegeven)*
(192/689) 20/T355	Vragenuur 10-09-20	Vragen van de PvdA-fractie inzake Bewoners van het Boerhaaveplein moeten zeker kunnen zijn van fijn en gezond wonen	Wonen	Vragen van de PvdA-fractie inzake Bewoners van het Boerhaaveplein moeten zeker kunnen zijn van fijn en gezond wonen Wethouder Diepeveen zal de raad binnenkort laten weten wanneer de desbetreffende woningen het label B of hoger zullen hebben.	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(226/689) 20/T207	cie. S&R 02-07-20	Kaderbrief 2020	Wonen	Wethouder Diepeveen zal in september 2020 een brief sturen aan de raad met informatie over het toegepast maatwerk bij de huurverlaging bij corporaties en de particuliere verhuurders.	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(284/689) 19/M286	Raad 03-10-19	Actuele moties	Wonen	M286 Stop de verhuurderheffing	31-12-20 Dit betreft een constante inspanning (zie ook kamerbrieven hieromtrent of website gemeente Utrecht).
(286/689) 19/M247	Raad 18-07-19	Woonvisie: Utrecht beter in balans	Wonen	M 247 Van Woonvisie naar concrete energie-ambities in de prestatieafspraken	31-12-20 Hierop wordt ingegaan in Raadsbrief Prestatieafspraken gemeente, woningcorporaties en huurdersorganisaties 2021-2025, verzonden op 09-12-2020
(287/689) 19/M239	Raad 18-07-19	Woonvisie: Utrecht beter in balans	Wonen	M 239 Behoud het groen bij woningoverdracht	31-12-20 Hierop wordt ingegaan in Raadsbrief Prestatieafspraken gemeente, woningcorporaties en huurdersorganisaties 2021-2025, verzonden op 09-12-2020
(296/689) 18/Br24	Raad 25-06-18		Wonen	Een ingekomen brief d.d. 27 mei 2018, van de heer C. v. D., alhier, over het woningbouwbeleid van de Gemeente Utrecht (brief 24). Voorgesteld wordt deze brief in handen te stellen van Burgemeester en Wethouders, ter afdoening en de raad hierover te informeren.	27-07-18 5 oktober 2020: Er is telefonisch contact opgenomen met de heer C. v. D. Meneer geeft aan inmiddels niet meer woonachtig te zijn in Utrecht en geeft tevens aan geen behoefte meer te hebben aan een reactie.
(302/689) 20/M452	Raad 17-12-20	Actuele Moties	Wonen	M452 Compensatie sociale huurwoningen Wilhelminawerf	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(303/689) 20/M451	Raad 17-12-20	Actuele Moties	Wonen	M451 Komt KWP de gemaakte afspraken alsnog na	24-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(343/689) 20/T566	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Wonen	M420 Meer betaalbare koopwoningen door erfpacht, verleggen van meerwaardeafracht	04-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(356/689) 20/T551	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Wonen	M389 Woonbeleid vanuit het perspectief van ouderen	16-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(376/689) 20/M376	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Wonen	M376 Terug naar Volkshuisvesting 1e stap	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(378/689) 20/T574	Vragenuur 26-11-20	Vragenuur 26 november Vragen van de heer Dekkers (GroenLinks), mevrouw van Dun (D66), de heer Sungur (DENK) en de heer Koppelaar (S&S) inzake Woonbeleid vanuit het perspectief van ouderen.	Wonen	Vragen van de heer Dekkers (GroenLinks), mevrouw van Dun (D66), de heer Sungur (DENK) en de heer Koppelaar (S&S) inzake Woonbeleid vanuit het perspectief van ouderen. Wethouder Diepeveen zal de raad in het eerste kwartaal van 2021 over de in de vragen genoemde onderwerpen middels een raadsbrief informeren.	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(381/689) 20/T534	Raad 26-11-20	LIS raad 26 november 2020	Wonen	De raad ontvangt in 2023 een voorstel voor een volledige herziening van de Huisvestingsverordening.	19-01-23 *(antwoord niet aangegeven)*
(382/689) 20/T533	Raad 26-11-20	LIS raad 26 november 2020	Wonen	De raad ontvangt halverwege 2021 een voorstel voor een tussentijdse aanpassing van de Huisvestingsverordening	24-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(383/689) 20/T532	Raad 26-11-20	LIS raad 26 november 2020	Wonen	De raad ontvangt eind 2020 of begin 2021 een voorstel tot wijziging van de Huisvestigingsverordening met een registratieplicht voor de toeristische verhuur	21-01-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(397/689) 20/T514	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Wonen	Wethouder Diepeveen stuurt de raad in het 1e kwartaal 2021 een brief over de mogelijkheden tot het invoeren van een verhuurdersvergunning.	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(398/689) 20/T512	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Wonen	Wethouder Diepeveen stuurt in januari/februari 2021 de raad een brief over het inrichten van de evaluatie/actualisatie van het Actieplan middenhuur in relatie met de doelgroepenverordening.	26-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(399/689) 20/T511	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Wonen	Wethouder Diepeveen legt in het 2e kwartaal 2021 het Actieplan betaalbare koop aan de raad voor.	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(474/689) 20/T573	Vragenuur 12-11-20	Vragenuur 12 november Vragen van mevrouw Podt (D66), mevrouw Dekker-Abdulaziz (D66), de heer Zwanenberg, (GroenLinks), de heer Schipper (SP) en de heer Isik (PvdA) inzake woonwagenstandplaatsen.	Wonen	Vragen van mevrouw Podt (D66), mevrouw Dekker-Abdulaziz (D66), de heer Zwanenberg, (GroenLinks), de heer Schipper (SP) en de heer Isik (PvdA) inzake woonwagenstandplaatsen. Wethouder Diepeveen stuurt in januari 2021 de raad het rapport over de behoeftepeiling onder woonwagenbewoners inclusief een brief over de eventueel te nemen vervolgstappen.	31-01-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(540/689) 20/M263	Raad 16-07-20	Kaderbrief 2020	Wonen	M263 Vergroten van het middensegment ook in kleinere nieuwbouwprojecten	30-06-21 *(stand van zaken) Wordt betrokken bij Evaluatie Actieplan Middenhuur: medio 2021*

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(573/689) 20/T159	cie. S&R 25-06-20	Studentenconvenant 2020	Wonen	Wethouder zegt toe de raad bij de volgende voortgangsrapportage (in oktober-november 2020) te informeren over de bijdrage van de buurgemeenten, loten en het verlagen van het aantal hospiteerpogingen, over het huurprijsniveau en over het gesprek met Solgu en concrete acties voor studenten met een beperking.	31-03-21 *(stand van zaken) Mede vanwege vertraging cijfers Kences (het lokale deel van de Kences-monitor over studentenhuisvesting) volgt raadsbrief over voortgang (convenant) studentenhuisvesting in Q1 2021.*
(584/689) 20/T87	cie. S&R 26-05-20	Debat over de gevolgen van Covid-19	Wonen	Wethouder Diepeveen informeert de raad per raadsbrief over nieuwe signalen die zijn ontvangen van Student en Starter en SP omtrent verhuurders.	31-03-21 *(stand van zaken) Terugkoppeling wordt verwacht in Q1 2021.*
(590/689) 20/T266	Raad 12-03-20	LIS/Raadsbrief Doorstroomregelingen: verhuisadviseur en kortingsregeling	Wonen	- De wethouder zegt toe in 2021 de raad te informeren over de effecten van de nieuwe regel uit de Huisvestingsverordening waarbij woningzoekenden 75 procent van de inschrijfduur behouden wanneer zij verhuizen en zich binnen 12 maanden opnieuw inschrijven. - De wethouder zegt toe in 2021 de raad te informeren over de evaluatie van de gewijzigde kortingsregeling door de corporaties	30-06-21 *(stand van zaken) Wordt betrokken bij de evaluatie van de huisvestingsverordening (medio 2021).*
(628/689) 19/T504	Raad 21-11-19	LIS raadsvergadering d.d. 21 november 2019	Wonen	Aangenomen behandeladvies uit raadsvergadering van 21 november 2019: deze brief voor kennisgeving aan te nemen en tevens de in de brief gedane toezegging dat een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) Locatie De Mix Overvecht in augustus 2020 aan de raad ter besluitvorming voorgelegd op te nemen in de LTA	30-06-21 *(stand van zaken) Streven is dat het SPvE De Mix Overvecht in het voorjaar 2021 wordt voorgelegd aan de raad.*
(652/689) 19/M248	Raad 18-07-19	Woonvisie: Utrecht beter in balans	Wonen	M 248 Niet DAEB deel van woningcorporaties onder actieplan middenhuur	30-06-21 *(stand van zaken) Wordt betrokken bij evaluatie van het actieplan middenhuur (medio 2021)*
(655/689) 19/T304	Raad 11-07-19	VJN 2019	Wonen	19/M126 Bewoners voor betaalbaar wonen	31-03-21 *(stand van zaken) Voortgangsbrief bewonersinitiatieven en woonconcepten volgt in Q1 2021*
(656/689) 19/T298	cie. S&R 09-07-19	Raadsvoorstel Woonvisie: Utrecht beter in Balans - woonwagenbeleid	Wonen	De raad ontvangt voor eind 2019 een nadere uitwerking op het woonwagenbeleid uit de woonvisie.	29-01-21 *(stand van zaken) Zoals in het vragenuur van 12-11-2020 aangegeven wordt de raad in in januari 2021 geïnformeerd.*
(659/689) 19/T154	Raad 23-05-19	RV Huisvestingsverordening Regio Utrecht	Wonen	Motie 79 Inzicht in de beschikbare middenhuurwoningen	30-06-21 *(stand van zaken) Wordt in medio 2021 afgehandeld bij de evaluatie van actieplan middenhuur.*

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(660/689) 19/T153	Raad 23-05-19	RV Huisvestingsverordening regio Utrecht	Wonen	Motie 77 Intensivering van groot naar beter	01-07-21 *(stand van zaken) Wordt betrokken bij de evaluatie van de Huisvestingsverordening, medio 2021*
(661/689) 19/T152	Raad 23-05-19	RV Huisvestingsverordening Regio Utrecht 2019	Wonen	Motie 76 Behoud van inschrijftijd ten dienste van doorstroming	30-06-21 *(stand van zaken) Communicatie over doel van behoud inschrijftijd en doorstroming bevorderen: 4e kwartaal van 2019. Tussentijdse evaluatie volgt na 2 jaar, in tweede kwartaal van 2021.*
(662/689) 19/T151	Raad 23-05-19	RV Huisvestingsverordening Regio Utrecht 2019	Wonen	Motie 74 Ook Middenhuurwoningen worden eerlijk verdeeld	30-06-21 *(stand van zaken) Wordt in medio 2021 afgehandeld bij de evaluatie van het actieplan middenhuur.*
(663/689) 19/T150	Raad 23-05-19	RV Huisvestingsverordening Regio Utrecht 2019	Wonen	Motie 70 Onderzoek bijzondere doelgroepen	30-06-21 *(stand van zaken) Wordt medio 2021 afgehandeld bij de evaluatie van het actieplan middenhuur.*
(664/689) 19/M75	Raad 23-05-19	RV Huisvestingsverordening Regio Utrecht 2019	Wonen	M75 Geen belemmering om te huren in Utrecht voor middeninkomens	01-07-21 *(stand van zaken) Wordt betrokken bij Evaluatie Actieplan Middenhuur: medio 2021*
(665/689) 19/M71	Raad 23-05-19	RV Huisvestingsverordening Regio Utrecht 2019	Wonen	M71 beter U10 proces voor de regionale huisvestingsverordening	30-06-21 *(stand van zaken) Wordt betrokken bij de evaluatie van de huisvestingsverordening (medio 2021).*
(666/689) 19/M69	Raad 23-05-19	RV Huisvestingsverordening Regio Utrecht 2019	Wonen	M69 Tussentijds rapportage effecten loslaten van schaarstegrens en verlagen van compensatiebedragen bij omzetten van woningen	31-03-21 *(stand van zaken) De raad wordt geïnformeerd middels een brief Q1 2021.*

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 9 december 2020

nummer	portefeuille	pfhouder	onderwerp	commissie
(93/113) raadsvoorstel 19/RV47	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Stedenbouwkundig Programma van Eisen Archimedeslaan 16 Uit LTA college d.d. 16 04 2019	7-11-2019
(77/113) raadsbrief 19/RBR5	Dierenwelzijn	Van Hooijdonk	Evaluatie contract met dierenbescherming als input voor nieuwe contract. Bron: Raadsbrief Verlenging contract Dierenbescherming d.d. 13 maart 2019	12-12-2019
(76/113) raadsbrief 19/RBR6	Energie	Van Hooijdonk	Plan van aanpak kantoren in 2023 naar label C Bron: Raadsbrief Groeiende opgave Energietransitie 2019 d.d. 29 januari 2018	12-12-2019
(75/113) raadsbrief 19/RBR7	Erfgoed	Klein	Resultaten gemeentebrede inventarisatie van jong erfgoed, vanaf 1970, inclusief een inschatting van kosten, bekostiging en benodigde expertise. Bron: Raadsbrief Plan van aanpak inventarisatie jong erfgoed	12-12-2019
(68/113) raadsvoorstel 19/RV135	Mobiliteit	Van Hooijdonk	Voorlopig Ontwerp Westelijk Stadsboulevard Bron LTA college 2019 en LTA college voorjaar 2020: Afhankelijk van verkeersstudie NoordWest of uitwerking VO door college binnen door raad vastgesteld IPVE plaats kan vinden.	7-1-2020
(102/113) raadsvoorstel 19/RV32	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Hogenoord 20 UIt LTA college d.d. 16 04 2019	30-9-2020
(101/113) raadsvoorstel 19/RV33	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Stedenbouwkundig Programma vam Eisen Thomas a Kempisplantsoen Bron: LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020: Samenhang met verkeersstudie Noordwest	10-12-2020
(39/113) raadsvoorstel 20/RV27	Stationsgebied	Eerenberg	Raadsvoorstel Startnotitie Oude Daalstraat/Kop ASW Bron: LTA college voorjaar 2020: Samenhang met verkeersstudie Noordwest. LTA college najaar 2020: Samenhang met verkeersstudie Noordwest.	10-12-2020

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 9 december 2020

(67/113) raadsvoorstel 19/RV137	Vastgoed	Eerenberg	Actualisatie vastgoedbeleid(skader) Bron: LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020: Aanpassing planning gemeld in raadsbrief d.d. 18 december 2019. LTA najaar 2020: De impact van de coronacrisis op het vastgoed leidt tot herbezinning op sturing maatschappelijke waarde van vastgoed.	10-12-2020
(70/113) raadsvoorstel 19/RV124	Economische Zaken	Verschuure	Wijziging legesverordering duurzame evenementen Bron: LTA college april 2019 en LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020: Zie raadsbrief 21 oktober 2019. LTA college najaar 2020: PM Hangt samen met diverse ontwikkelingen, oa. de ontwikkeling van locatieprofielen etc. deze vertragen als gevolg van corona.	31-12-2020
(92/113) raadsvoorstel 19/RV51	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Heycopplein Bron: LTA college najaar 2019 en LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college voorjaar 2020: De uitloop van de vaststelling is veroorzaakt door de berekening van de stikstofdepositie.	31-12-2020
(104/113) raadsvoorstel 19/RV29	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan 2e Daalsedijk fase 2/4 Bron: LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020	14-1-2021
(60/113) raadsvoorstel 19/RV152	Wonen	Diepeveen	Aanpassen Huisvestingsverordening met registratieplicht vakantieverhuur Bron: LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: Verschuiving in de planning vanwege vertraging wetsvoorstel van juli 2020 naar januari 2021	28-1-2021
(85/113) raadsvoorstel 19/RV85	Energie	Van Hooijdonk	Transitievisie warmte (concept) Uit LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college najaar 2019 LTA college najaar 2020: Het is een groot traject (met meerdere publieke belangen en grote effecten op de wijken) vandaar een iets ruimere periode ingepland. Dit betreft deel 1.	4-3-2021

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 9 december 2020

(28/113) raadsvoorstel 20/RV39	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Voordorp-Voorveldsepolder (omzetting beheersverording, crisis- en herstelwet) LTA college najaar 2020	4-3-2021
(37/113) raadsvoorstel 20/RV29	Stationsgebied	Eerenberg	IPvE/SPvE Visie Moreelse Park Bron: LTA college voorjaar 2020 + najaar 2020	4-3-2021
(40/113) raadsvoorstel 20/RV26	Stationsgebied	Eerenberg	Raadsvoorstel Ontwikkeling Jaarbeurspleingebouw Bron: LTA college voorjaar 2020 LTA najaar 2020: Omdat een eerdere haalbaarheidsverkenning is beëindigd (raadsbrief maart 2020) is de planning aangepast.	4-3-2021
(79/113) raadsvoorstel 19/RV109	Stationsgebied	Eerenberg	Lombokplein: Besluitvorming SPvE en IPvE/Functioneel Ontwerp Bron: LTA college d.d. april 2019 en LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020:Samenhang met verkeersstudie Noordwest LTA najaar 2020: Samenhang met verkeersstudie Noordwest	4-3-2021
(13/113) raadsvoorstel 20/RV54	Groen	Van Hooijdonk	Rondje Stadseiland LTA college najaar 2020: NIEUW - participatie is deels door corona vertraagd en deels afhankelijk van planning MWKZ	18-3-2021
(55/113) raadsvoorstel 20/RV5	Groen	Van Hooijdonk	RV Klimaatadaptatiestrategie Bron: LTA college najaar 2019 LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: In samenhang met Plan Watertaken. Verschoven naar januari 2021 vanwege meer tijd benodigd voor afstemming.	18-3-2021

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 9 december 2020

(113/113) raadsvoorstel 19/RV3	Grondzaken	Diepeveen	RV Parkeergarage Springweg Bron: LTA college voorjaar 2020: De planning is aangepast vanwege aanvullende onderzoeken, externe juridische toetsing en afstemming met huidige erfpacht LTA college najaar 2020:De planning is aangepast vanwege aanvullende onderzoeken, externe juridische toetsing en afstemming met huidige erfpachter Bron: Raadsbrief 2960, 22 maart 2019, Start opstellen Visie Strosteeg Na de zomer van 2019 wordt een principebesluit over de toekomst van de parkeergarage Springweg voorgelegd. De eindrapportage van de Visie strosteeg zal naar verwachting eind 2019 gereed zijn.	18-3-2021
(46/113) raadsvoorstel 20/RV16	Leidsche Rijn	Verschuure	RV SpvE Papendorp Noord Bron: LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: De onderhandelingen met de ontwikkelaar nemen meer tijd in beslag	18-3-2021
(53/113) raadsvoorstel 20/RV9	Leidsche Rijn	Verschuure	RV Stedenbouwkundig Plan Groenewoud Bron: LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 202: De onderhandelingen met de ontwikkelaar nemen meer tijd in beslag	18-3-2021
(43/113) raadsvoorstel 20/RV19	Merwedekanaalzone	Diepeveen	RV Bestemmingsplan Eendrachtlaan 10 Bron: LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: Planning aangepast ivm aanvullende onderzoeken nodig tbv WABO vergunningaanvraag (gecoördineerd traject is)	18-3-2021
(109/113) raadsvoorstel 19/RV20	Merwedekanaalzone	Diepeveen	Vaststellen stedenbouwkundig plan deelgebied 5 Merwedekanaalzone Bron LTA college najaar 2019 UIt LTA college d.d. 16 04 2019 LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: Onderhandeling met de marktpartijen nog niet afgerond	18-3-2021

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 9 december 2020

(110/113) raadsvoorstel 19/RV19	Merwedekanaalzone	Diepeveen	Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 'uitwerkingsplan ' vaststelling. Bron: LTA college najaar 2019 Uit LTA college d.d. 16 04 2019 LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: onderhandeling met de marktpartijen nog niet afgerond	18-3-2021
(83/113) raadsvoorstel 19/RV89	Mobiliteit	Van Hooijdonk	Parkeervisie en modules Invoeren Betaald Parkeren en Parkeernormen Bron: LTA college d.d. 16 04 2019 + LTA college najaar 2019 + LTA college voorjaar 2020: Samenhang met actualisering mobiliteitsplan LTA college najaar 2020: Samenhang met actualisering mobiliteitsplan (na inspraakprocedures)	18-3-2021
(84/113) raadsvoorstel 19/RV88	Mobiliteit	Van Hooijdonk	RV Actualisatie Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB) Bron: Uit LTA college d.d. 16 04 2019 + LTA college najaar 2019 + LTA college voorjaar 2020: Samenhang met RSU 2040 LTA najaar 2020: Samenhang met RSU 2040 (na inspraakprocedure)	18-3-2021
(108/113) raadsvoorstel 19/RV23	Openbare ruimte	Diepeveen	Plan Gemeentelijke watertaken en de gemeentelijke klimaatstrategie Bron: LTA college d.d. 16 04 2019 + LTA college najaar 2019 + LTA college voorjaar 2020 LTA najaar 2020: In samenhang met Klimaatadaptatiestrategie. Verschoven naar januari 2021 vanwege meer tijd benodigd voor afstemming.	18-3-2021
(1/113) raadsvoorstel 20/RV66	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	SPvE de Mix LTA college najaar 20920	18-3-2021
(26/113) raadsvoorstel 20/RV41	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Tuindorp (omzetting beheersverording, crisis- en herstelwet) LTA college najaar2020	18-3-2021

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 9 december 2020

(27/113) raadsvoorstel 20/RV40	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 LTA college 2020: Vertraging oa door minder fysiek samenwerken vanwege corona, vrijgave voor inspraak eind 2020 voorzien.	18-3-2021
(97/113) raadsvoorstel 19/RV39	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Actualisatie Visie Werkspoorkwartier Bron: LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: De planning is aangepast vanwege aanvullende onderzoeken	18-3-2021
(103/113) raadsvoorstel 19/RV31	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Cartesiusdriehoek, fase 2 t/m 5fase 2 t/m 5 Bron: LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: Vertraging door de stikstofdiscussie, en vanwege aanpassen opbouw CABgebouw heeft de onderhandeling over de anterieure overeenkomst langer geduurd	18-3-2021
(34/113) raadsvoorstel 20/RV33	Stationsgebied	Eerenberg	Bestemmingsplan Beurskwartier 1 (incl. De Foreest) LTA college najaar 2020 Planning aangepast ivm stikstofonderzoeken	18-3-2021
(48/113) raadsvoorstel 20/RV14	Leidsche Rijn	Verschuure	RV Stedenbouwkundig Plan Bedrijventerrein Strijkviertel Bron: LTA college voorjaar 2020	25-3-2021
(99/113) raadsvoorstel 19/RV35	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Omloop/Laan van Chartroise Bron: LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020	31-3-2021
(112/113) toezegging 19/T113	Mobiliteit	Van Hooijdonk	Wethouder Van Hooijdonk zal in de loop van dit jaar met een module komen, zoals aangekondigd, over betaald parkeren. Dan zal het ook gaan over het monitoren van de parkeerdruk en dit traject wordt meegenomen hoe we de parkeerdruk bijhouden in Utrecht.	30-4-2021

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 9 december 2020

(74/113) raadsbrief 19/LIS30	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Raadsbrief Startdocument sloop/nieuwbouw Lauwerecht complexen 2 en 4 d.d. 30-04-2019 Het nieuw op te stellen Stedenbouwkundig Programma van Eisen en Integraal Programma van Eisen zullen ter besluitvorming worden voorgelegd aan uw raad. Volgens planning in het bijgevoegde startdocument: SPvE: april 2020, vaststelling bestemmingsplan: mei 2021	27-5-2021
(52/113) raadsvoorstel 20/RV10	Leidsche Rijn	Verschuure	RV Bestemmingsplan Hooggelegen Bron: LTA college voorjaar 2020	24-6-2021
(17/113) raadsvoorstel 20/RV50	Energie	Van Hooijdonk	Definitief bod Regionale Energiestrategie LTA college najaar 2020: Het Rijk heeft als vanwege corona 3 maanden extra tijd gegeven voor het Ontwerp-RES, het definitieve bod is daardoor ook doorgeschoven.	1-7-2021
(111/113) raadsvoorstel 19/RV12	Erfgoed	Klein	Vernieuwing erfgoedbeleid inclusief archeologiebeleid Uit LTA d.d. 16 04 2019 en LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: Het in werking treden van de omgevingswet (was 2021) is met een jaar uitgesteld, de planning is hier op aangepast	1-7-2021
(12/113) raadsvoorstel 20/RV55	Groen	Van Hooijdonk	Wijziging kapverordening LTA college najaar 2020	1-7-2021
(50/113) raadsvoorstel 20/RV12	Leidsche Rijn	Verschuure	RV Stedenbouwkundig Plan MARK, Hoogbouwkavel Bron: LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: Vertraging planuitwerking bij ontwikkelaar door corona	1-7-2021
(87/113) raadsvoorstel 19/RV74	Leidsche Rijn	Verschuure	Bestemmingsplan Zonneveld geluidswal Veldhuizen Bron: LTA college najaar 2019 en LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college voorjaar 2020: Aanvullend stabiliteitsonderzoek voor mogelijkheden technische constructies en optimalisatie businesscase. LTA college najaar 2020: Vertraging in afstemming door corona	1-7-2021

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 9 december 2020

(88/113) raadsvoorstel 19/RV71	Leidsche Rijn	Verschuure	Bestemmingsplan Park West Zuid Bron: LTA college najaar 2019 Uit LTA college d.d. 16 04 2019 LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: Nader onderzoek nodig naar het leefgebied en duurzaam behoud van de steenuil in het Maximapark terwijl er ruimte wordt geboden aan ontwikkelingen.	1-7-2021
(89/113) raadsvoorstel 19/RV67	Leidsche Rijn	Verschuure	Bestemmingsplan Haarrijn Bron: LTA college najaar 2019 en LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college voorjaar 2020: De uitloop van de vaststelling is veroorzaakt door de herberekening van de stikstofdepositie. LTA college najaar 2020: Vertraging in afstemming door corona	1-7-2021
(90/113) raadsvoorstel 19/RV62	Leidsche Rijn	Verschuure	Bestemmingsplan Passiebloemweg; scholen Bron: LTA college najaar 2019 en LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college voorjaar 2020: De nieuwbouwscholen waren binnen 50 meter van een drukke weg gepland, er word gewerkt aan alternatieve inrichting van de kavel. LTA college najaar 2020: Inmiddels overeenstemming over alternatieve inrichting van de kavel (eerder planning binnen 50 m van een drukke weg), maar heeft wel tot vertraging geleid.	1-7-2021
(6/113) raadsvoorstel 20/RV61	Milieu en Emissieloos Vervoer	Eerenberg	Nota Geluid LTA college najaar 2020: Komt later vanwege uitstel omgevingswet.	1-7-2021
(7/113) raadsvoorstel 20/RV60	Milieu en Emissieloos Vervoer	Eerenberg	Nota externe veiligheid LTA college najaar 2020	1-7-2021
(2/113) raadsvoorstel 20/RV65	Openbare ruimte	Diepeveen	Programmaplan wervengebied	1-7-2021
(24/113) raadsvoorstel 20/RV43	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Jagerskade LTA college najaar 2020	1-7-2021

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 9 december 2020

(25/113) raadsvoorstel 20/RV42	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Contour en beoordelingskader REP LTA college najaar 2020	1-7-2021
(54/113) raadsvoorstel 20/RV7	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan International School Utrecht Bron: LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: Vertraging in de planvoorbereiding en afronding onderzoeken, hierdoor verschuift ook de vrijgave van het ontwerpbestemmingsplan.	1-7-2021
(61/113) raadsvoorstel 19/RV150	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	SPVE woningbouwvlek Zuilense vecht en IPVE Lint Bron: LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020: Raadsbesluit Gebiedsplan Zuilense Vecht januari 2020 LTA college najaar 2020. Het proces heeft langer geduurd door de ingewikkeldheid van het project en de samenwerking met 2 gemeentes (Utrecht/Stichtse Vecht)	1-7-2021
(98/113) raadsvoorstel 19/RV37	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Johan Wagenaarkade Bron: LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020: Nog geen overeenstemming over stedenbouwkundige kwaliteit LTA college najaar 2020: Nog geen overeenstemming over stedenbouwkundige kwaliteit	1-7-2021
(105/113) raadsvoorstel 19/RV28	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Gebiedsontwikkeling Ravellaan Noord Bron: LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020	1-7-2021
(107/113) raadsvoorstel 19/RV24	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Visie Strosteeg Uit LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college voorjaar 2020: Visie volgt na raadsbesluit Toekomst parkeergarage Springweg (zie beleidsveld grondzaken). LTA college najaar 2020: Visie volgt na raadsbesluit Toekomst parkeergarage Springweg (zie beleidsveld grondzaken).	1-7-2021

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 9 december 2020

(78/113) raadsvoorstel 19/RV111	Stationsgebied	Eerenberg	Stedenbouwkundig Programma vam Eisen De Foreest/Raboterrein Bron: LTA college d.d. april 2019 en LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020: Het SPVE volgt na het bestemmingsplan LTA najaar 2020: Het SPVE volgt na het bestemmingsplan	1-7-2021
(36/113) raadsvoorstel 20/RV31	Wijk Binnenstad	Klein	Raadsvoorstel Omgevingsvisie Binnenstad Bron: LTA college voorjaar 2020 LTA College najaar 2020: Aanpassing planning toegelicht in raadsbrief Voortgang Omgevingsvisie Binnenstad op 9 juli 2020	1-7-2021
(19/113) raadsvoorstel 20/RV48	Wijk Overvecht	Diepeveen	Omgevingsprogramma Overvecht LTA college najaar 2020	1-7-2021
(64/113) raadsvoorstel 19/RV142	Openbare ruimte	Diepeveen	Verordening kabels en leidingen Bron: LTA college najaar 2019 en LTA college 2020: Samenhang met Handboek Kabels en Leidingen wat tegelijkertijd geupdate moet worden. LTA college najaar 2020: Toevoeging van ambities op het gebied van klimaatadaptatie, energietransitie en vergroening vragen meer afstemming.	9-9-2021
(20/113) raadsvoorstel 20/RV47	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Gruttersdijk	9-9-2021
(21/113) raadsvoorstel 20/RV46	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Lomanlaan de Zusters LTA college najaar 2020	9-9-2021
(22/113) raadsvoorstel 20/RV45	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Beneluxlaan 911 LTA college najaar 2020	9-9-2021
(23/113) raadsvoorstel 20/RV44	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Juttfaseweg 178 LTA college najaar 2020	9-9-2021

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 9 december 2020

(106/113) raadsvoorstel 19/RV27	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Stedenbouwkundig Programma vam Eisen Gebiedsontwikkeling Ravellaan Noord Bron:LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020:Participatie is vetraagd door Corona	9-9-2021
(33/113) raadsvoorstel 20/RV34	Stationsgebied	Eerenberg	Omgevingsvisie Jaarbeurs LTA najaar 2020	9-9-2021
(38/113) raadsvoorstel 20/RV28	Stationsgebied	Eerenberg	Raadsvoorstel Beatrixgebouw Jaarbeurs, specifieke verklaring van geen bedenkingen ihkv ontheffing tijdelijke verruiming gebruiksmogelijkheden LTA college najaar 2020: De planning is aangepast vanwege een andere besluitvormingsprocedure, een specifieke verklaring geen bedenkingen in plaats van een bestemmingsplanwijziging.	9-9-2021
(29/113) raadsvoorstel 20/RV38	Wonen	Diepeveen	Techniche actualisatie Huisvestingsverordening LTA college najaar 2020	9-9-2021
(35/113) raadsvoorstel 20/RV32	Wonen	Diepeveen	Raadsvoorstel: Actualisatie Actieplan middenhuur Bron: LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: De actualisatie van het Actieplan middenhuur voorzien begin 2020 wordt betrokken bij de brede evaluatie van het Actieplan.	9-9-2021
(58/113) toezegging 19/T504	Wonen	Diepeveen	Aangenomen behandeladvies uit raadsvergadering van 21 november 2019: deze brief voor kennisgeving aan te nemen en tevens de in de brief gedane toezegging dat een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) Locatie De Mix Overvecht in augustus 2020 aan de raad ter besluitvorming voorgelegd op te nemen in de LTA	21-10-2021
(49/113) raadsvoorstel 20/RV13	Leidsche Rijn	Verschuure	RV Bestemmingsplan Plan MARK, Hoogbouwkavel Bron: LTA college voorjaar 2020 LTA najaar 2020: Vertraging planuitwerking bij ontwikkelaar door corona	16-12-2021

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 9 december 2020

(51/113) raadsvoorstel 20/RV11	Leidsche Rijn	Verschuure	RV Visie Burgemeester Verderlaan Bron: LTA college voorjaar 2020: Titel is aangepast. Planning afhankelijke van particuliere ontwikkelaar LTA college najaar 2020: Deze visie is niet urgent daarom wordt daar binnen de beschikbare capaciteit geen prioriteit aan gegeven.	16-12-2021
(5/113) raadsvoorstel 20/RV62	Mobiliteit	Van Hooijdonk	Permanent Voetgangersgebied Bron: LTA college voorjaar 2020 en LTA najaar 2020	16-12-2021
(71/113) raadsvoorstel 19/RV122	Wonen	Diepeveen	Het stedenbouwkundig programma van eisen voor De Mix Utrecht wordt aan de raad voorgelegd. Besluitvorming rondom bestemmingsplanwijzigingen vindt in 2021 plaats. Raadsbrief De Mix Utrecht (100 dagen challenge) 20/5/2019	17-12-2021
(86/113) raadsvoorstel 19/RV78	Leidsche Rijn	Verschuure	Bestemmingsplan Zandweg 186aKoedam Bron: LTA college najaar 2019 Uit LTA college d.d. 16 04 2019 LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: PM Planning is vertraagd door externe omstandigheden (bij ontwikkelaar)	31-12-2021
(42/113) raadsvoorstel 20/RV23	Mobiliteit	Van Hooijdonk	RV Kredietvrijgave NRU Bron: LTA college voorjaar 2020: Samenhang met vernietiging tracébesluit A27 LTA college Najaar 2020: PM Samenhang met vernietiging tracébesluit A27	31-12-2021
(82/113) raadsvoorstel 19/RV91	Mobiliteit	Van Hooijdonk	Bestemmingsplan NRU Noordelijke Stadsrand Utrecht + MER (tijdelijk) on-hold door vernietiging tracébesluit A27 Bron: LTA college d.d. 16 04 2019 +LTA college najaar 2019 + LTA college voorjaar 2020 :Samenhang met vernietiging tracébesluit A27 LTA college najaar 2020: PM Samenhang met vernietiging tracébesluit A27	31-12-2021

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 9 december 2020

(91/113) raadsvoorstel 19/RV52	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Stedenbouwkundig Programma van Eisen Ivoordreef Bron: LTA college najaar 2019 en LTA college d.d 16 04 2019 en LTA voorjaar 2020: De uitloop van de vaststelling is veroorzaakt door de berekening van de stikstofdepositie.	31-12-2021
(94/113) raadsvoorstel 19/RV46	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	VERVALLEN estemmingsplan buisleidingverlegging Lunetten (tijdelijk) on-hold door vernietiging tracébesluit A27 Bron: LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020: Samenhang met vernietiging tracébesluit A27 LTA college najaar 2020: Komt te vervallen: Initiatiefnemer heeft het plan teruggetrokken	31-12-2021
(95/113) raadsvoorstel 19/RV45	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Pagelaan 1 (tijdelijk) on-hold door vernietiging tracébesluit A27 Bron: LTA college najaar 2019 en LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college voorjaar 2020: Samenhang met vernietiging tracébesluit A27	31-12-2021
(96/113) raadsvoorstel 19/RV43	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Stedenbouwkundig Programma van Eisen Befuterrein (tijdelijk) on-hold door vernietiging tracébesluit A27 Bron: LTA college najaar 2019 en LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college voorjaar 2020: Samenhang met vernietiging tracébesluit A27	31-12-2021
(47/113) raadsvoorstel 20/RV15	Leidsche Rijn	Verschuure	RV Bestemmingsplan - ZO kwadrant De Meern Bron: LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: Vertraging door andere aanpak en door vertraging bij ontwikkelaar vanwege corona	31-3-2022
(8/113) raadsvoorstel 20/RV59	Markten en Havens	Diepeveen	Watervisie LTA college najaar 2020	30-9-2022

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 9 december 2020

(100/113) raadsvoorstel 19/RV34	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Thomas a Kempisplantsoen Bron: LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: Planning bestemmingsplan stond per abuis onjuist in de vorige versie LTA.	8-12-2022

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1378
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	7 januari 2021
Agendapunt	5
Omschrijving	Raadsvoorstel Vaststelling Ontwikkelkader en bestemmingsplan 2e Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4 en 2e Daalsedijk deelgebied 1 tot en met 4 als A2-gebied inclusief betaald parkeren
ID	1426
Behandelend ambtenaar	Philippe Thijssen
Telefoon	030 - 286 0388
E-mail	p.thijssen@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Noordwest
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Verschuure
Beleidsveld	Ruimtelijke Ontwikkeling
Referendabel	Ja
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Ruimtelijke Ontwikkeling, Vastgoed, Erfgoed/06-20011476

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Commissie Stad en Ruimte	**7 januari 2021**
Gemeenteraad	21 januari 2021

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Vaststelling ontwikkelkader en bestemmingsplan 2e Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4 en 2e Daalsedijk deelgebied 1 tot en met 4 als A2-gebied inclusief betaald parkeren

Beleidsveld	Ruimtelijke ontwikkeling
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Jantien van den Heuvel en Philippe Thijssen
Kenmerk	8024072
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. Het Ontwikkelkader 2e Daalsedijk deelgebied 2 t/m 4 vast te stellen, die de transformatie mogelijk maakt van het in onbruik geraakte industriële bedrijventerrein, waar voorheen de wisselbouwwerkplaats van de NS was gevestigd, naar een gemengd stedelijk gebied.

2. Het gehele plangebied 2e Daalsedijk (deelgebied 1 t/m 4) te kwalificeren als A2-gebied inclusief betaald parkeren conform de Nota Stallen en Parkeren.

3. Akkoord te gaan met het vaststellingsrapport bestemmingsplan 2e Daalsedijk deelgebied 2 tot en met 4, met daarin de beantwoording van de zienswijzen in hoofdstuk 3 en de wijzigingen uit hoofdstuk 2 van het vaststellingsrapport in het bestemmingsplan te verwerken.

4. Geen exploitatieplan vast te stellen.

5. Het bestemmingsplan 2e Daalsedijk deelgebied 2 tot en met 4 dat bestaat uit het digitale bestand NL.IMRO.0344.BP2EDAALSEDEEL2TM4-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BP2EDAALSEDEEL2TM4-VA01.dgn vast te stellen.

6. De bevoegdheid om op de locaties Concordiastraat 80 en/of 2e Daalsedijk 4 binnen de bestemming ‘Gemengd’ een hotel mogelijk te maken te delegeren aan het college van burgemeester en wethouders.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris, De burgemeester,

Samenvatting

Wanneer uw raad besluit tot het vaststellen van het ontwikkelkader en het bestemmingsplan ontstaat aan de 2e Daalsedijk een gemengd stedelijk gebied. Binnen het plangebied 2e Daalsedijk deelgebied 2 t/m 4 worden maximaal 1.050 woningen toegestaan en diverse voorzieningen van in totaal maximaal 28.000 m2, zoals culturele voorzieningen, maatschappelijke voorzieningen, sport en detailhandel.

Zodra uw raad besluit om de 2e Daalsedijk deelgebied 1 t/m 4 vast te stellen als A2-gebied, inclusief betaald parkeren, dan wordt de parkeernorm verlaagd en neemt daardoor ook de verkeersgeneratie af. Dit sluit goed aan bij de ambitie om het gebied autoluw te ontwikkelen.

Context

Aanleiding

Het plangebied van het bestemmingsplan '2e Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4' ligt ten noordwesten van het centrum in de Daalsebuurt. Het bedrijventerrein aan de 2e Daalsedijk was de voormalige wisselbouwwerkplaats van de Nederlandse Spoorwegen (NS). Met het vertrek van de wisselbouwwerkplaats heeft het gebied zijn betekenis als bedrijventerrein voor de spoorwegen verloren. Op het terrein zijn gebouwen zonder concrete toekomstwaarde gesloopt, waardoor er nu grote lege kavels liggen. Gebouwen met een reële gebruikswaarde zijn op basis van tijdelijke basis in gebruik genomen. Gebouwen met een cultuurhistorische waarde zijn behouden, in afwachting van een nieuwe bestemming. De NS wil het gebied transformeren naar gemengd stedelijk gebied.
Op 2 april 2015 heeft de gemeenteraad de 'Ontwikkelvisie & Ontwikkelkader 2e Daalsedijk' vastgesteld. De uitgangspunten uit de Ontwikkelvisie zijn verder uitgewerkt in het Ontwikkelkader 2e Daalsedijk deelgebied 2 tot en met 4. Het Ontwikkelkader is juridisch vertaald in het bestemmingplan.
Voor deelgebied 1 geldt het onherroepelijke bestemmingsplan '2e Daalsedijk Wisselspoor, deelgebied 1'. Op dit moment is deelgebied 1 in ontwikkeling onder de naam Wisselspoor.

Beoogd effect

Het doel van het bestemmingsplan '2e Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4' is de transformatie van de voormalige wisselbouwwerkplaats van de NS naar een gemengd stedelijk gebied mogelijk maken. Binnen het plangebied worden maximaal 1.050 woningen (waarvan 30% sociaal en 15% betaalbare koop, tot de NHG grens) en diverse voorzieningen van in totaal maximaal 28.000 m2, zoals culturele, maatschappelijke en detailhandel toegestaan.
Hierdoor krijgt dit bijzondere gebied meer betekenis voor de stad. Aan het gebied worden groene parken toegevoegd. Daarnaast ontstaat er een autoluwe wijk, waar vrijuit gefietst, gewandeld en gespeeld kan worden.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

- 28 juni 2011: Vaststelling Dynamisch Stedelijk Masterplan door de gemeenteraad
- 2 april 2015: Vaststelling Ontwikkelvisie 2e Daalsedijk door de gemeenteraad
- 23 juni 2015: Commissiebrief S&R: Vervolg participatieproces 2e Daalsedijk na vaststelling Ontwikkelvisie
- 1 maart 2016: Commissiebrief S&R: 2e Daalsedijk participatie en moties
- 30 juni 2017: Raadsbrief Ontwikkelingen rondom de 2e Daalsedijk
- 13 sept. 2017: Raadsbrief Beantwoording vragen commissiebehandeling 2e Daalsedijk – BP Wisselspoor
- 21 sept. 2017: Vaststelling bestemmingsplan 2e Daalsedijk Wisselspoor, deelgebied 1 door de gemeenteraad
- 20 mei 2020: Raadsbrief Exploitatieovereenkomst en Ontwikkelkader 2e Daalsedijk, deelgebied 2 t/m 4

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	Het Ontwikkelkader 2e Daalsedijk deelgebied 2 t/m 4 vast te stellen.

Argumenten

1.1 De herontwikkeling zoals beschreven in het Ontwikkelkader vloeit voort uit de Ontwikkelvisie 2e Daalsedijk.

Op 2 april 2015 heeft de gemeenteraad het document ‘Ontwikkelvisie & Ontwikkelkader 2e Daalsedijk deelgebied 1’ vastgesteld. De Ontwikkelvisie, die betrekking heeft op het gehele plangebied (deelgebied 1 t/m 4) biedt de NS een kader, waarbinnen tijdelijk gebruik kan worden uitgebreid en herontwikkeling in haalbare stappen tot stand kan komen.
De Ontwikkelvisie legt het fundament voor het Ontwikkelkader 2e Daalsedijk deelgebied 2 t/m 4.

1.2 De herontwikkeling zoals beschreven in het Ontwikkelkader past in de ambities om binnenstedelijk een gemengd stedelijk gebied toe te voegen.

Er ontstaat op een zeer centrale plek in de stad een levendig gebied waar wonen, werken en cultuur samenkomen. Het gebied wordt ontwikkeld met een gedifferentieerd woningbouwprogramma bestaande uit het sociale, middeldure en dure segment. Hiermee worden de doelgroepen van zowel studenten, starters, ouderen als gezinnen bediend.

Wonen
Van de maximaal 1.050 woningen wordt 30% in een gedifferentieerd sociaal programma opgenomen, zoals in 2015 is vastgelegd in de Ontwikkelvisie waarvan:

- maximaal 55% voor bijvoorbeeld studenten en starters;
- bij onzelfstandige studentenhuisvesting is het uitgangspunt minimaal 20 m2 GBO en een huurprijs tot € 432,51 (p.p. 1-1-2020). Bij zelfstandige studentenhuisvesting is het uitgangspunt minimaal 25 m2 GBO. In beide gevallen wordt de doelgroep studenten middels campuscontract of toegelaten instelling geborgd;
- bij niet studentenwoningen is het uitgangspunt gemiddeld 45 m2 GBO;
- minimaal 40% voor één-oudergezinnen en ouderen (min. 65 m2 GBO);
- minimaal 5% voor gezinnen en ouderen (min. 75 m2 GBO).

Van de 1.050 woningen wordt 15% in het middensegment opgenomen:

- betaalbare koopwoningen met als maximum de NHG-grens conform de Woonvisie 2019;
- zelfbewoningsplicht en anti-speculatiebeding/doorkoopverbod conform raadsbrief “Betaalbare koopwoningen” d.d. 13-03-2020.

De overige 55% van het programma bestaat uit woningen in de vrije sector.

Overig programma
Het gebied wordt ontwikkeld met een gedifferentieerd overig programma. Op deze zeer centrale plek in de stad willen we een levendig gebied ontwikkelen. Alle waardevolle gebouwen worden behouden en krijgen een nieuwe bestemming. Het plangebied behoudt een industrieel karakter. Met name in de bestaande gebouwen is ruimte voor maximaal 28.000 m2 gemengde functies, zoals culturele en maatschappelijke voorzieningen, sport, horeca, creatieve bedrijven, detailhandel en dienstverlening.
De ondergrens voor creatieve bedrijven is 3.600 m2 verhuurbaar oppervlak. Dit oppervlak is gerelateerd aan de bestaande gebouwen en de vestiging van de bestaande creatieve bedrijven wordt middels het bestemmingsplan geborgd.
Detailhandel wordt in zeer beperkte mate toegestaan, maximaal 400 m2 bruto vloeroppervlakken een unitgrootte van maximaal 100 m2, conform de Motie “Krantje croissantje”.

Onderwijshuisvesting
Er komt geen basisschool in het plangebied van de 2e Daalsedijk. De benodigde school wordt gerealiseerd in de Cartesiusdriehoek, die eenvoudig voor fiets en voetganger bereikbaar is via de onderdoorgang onder het spoor tussen beide gebieden.
Voor de tijdelijke huisvesting van de school wordt een plek gezocht in de Cartesiusdriehoek of de 2e Daalsedijk.

1.3	<u>De gebiedsontwikkeling draagt bij aan duurzame mobiliteit.</u>
	Het gebied is goed bereikbaar per fiets, te voet en via openbaar vervoer en in de directe nabijheid bevinden zich voorzieningen. Daarom wordt het gebied zo veel mogelijk autoluw ontwikkeld. Voor het gehele plangebied zal de minimale parkeernorm als maximum parkeernorm gelden. Een verdere reductie op het aantal parkeerplaatsen is mogelijk door gebruik te maken van deelauto's en extra fietsparkeerplaatsen, conform de nota Stallen en Parkeren en het Addendum. Op straat mogen alleen parkeerplaatsen worden gemaakt voor deelauto's en minder- validenauto's. De overige parkeerplaatsen komen in de woongebouwen. In de zuidoosthoek van het plangebied is een locatie aangewezen waar woningbouw moet plaatsvinden zonder parkeerplaatsen voor bewoners conform Motie 2015/ M20. Bij de behandeling van de Ontwikkelvisie in 2015 is een motie aangenomen waarbij de realisatie van *twee* spooronderdoorgangen voor fietsers en voetgangers randvoorwaardelijk is voor een succesvolle ontsluiting van het te ontwikkelen gebied (motie 2015/M26). De eerste onderdoorgang wordt tussen de Cartesiusdriehoek en de 2e Daalsedijk in 2021 gerealiseerd. Er is een verkennend onderzoek gedaan naar welke nieuwe fietsverbindingen in Utrecht tot 2040 het meest kansrijk zijn om te realiseren. Er is daarbij onder andere gekeken naar technische uitvoerbaarheid, betaalbaarheid en meerwaarde voor wijk. De tweede onderdoorgang behoort tot de 9 meest wenselijke fietsverbindingen, die als eerste zouden kunnen worden opgepakt (zie raadsbrief Verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen, kenmerk 7390502/20200309SG dd 26 juni 2020). Het onderzoek dat hier aan ten grondslag ligt vormt de opmaat naar keuzes over investerings- en faseringsvoorstellen in het MPR 2021 en verder.
1.4	<u>De verkeersgeneratie van het ontwikkelgebied wordt door het toevoegen van autoknips op de 2e Daalsedijk evenwichtig verdeeld over de straten van de Bloemenbuurt met intensiteiten die vergelijkbaar zijn met woonerven.</u>
	De verkeersgeneratie van het ontwikkelgebied is gemaximaliseerd in de Ontwikkelvisie en is juridisch verankerd in het bestemmingsplan. Om de verkeersgeneratie evenwichtig over de straten van de Bloemenbuurt te verdelen komt één autoknip tussen de Goudsbloemstraat en de Jasmijnstraat. De andere knip komt tussen de Knopstraat en Papaverstraat. Er worden geen doorgangen gemaakt tussen deelgebied 1en 2 en tussen deelgebied 3 en 4, behalve voor nood- en hulpdiensten. Deze voorkeursvariant met evenwichtige spreiding van de verkeersgeneratie is naar voren gekomen in de participatie met de buurt.
1.5	<u>Hoogwaardige architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit is geborgd in een Beeldkwaliteitsplan.</u>
	De Commissie Welstand en Monumenten van de gemeente Utrecht heeft de "Stedenbouwkundige randvoorwaarden en het Beeldkwaliteitsplan Wisselspoor deelgebied 2 t/m 4", dat een bijlage vormt van het Ontwikkelkader 2e Daalsedijk deelgebieden 2 tot en met 4, vastgesteld. De Commissie Welstand was vol lof over de uitwerking van deelgebied 1. Deelgebieden 2 t/m 4 vormen een architectonische en stedenbouwkundige voortzetting van deelgebied 1.
1.6	<u>De bouwhoogte in het plangebied sluit aan bij de schaal van de omgeving.</u>
	Aan de 2e Daalsedijk sluit de bouwhoogte van de nieuwbouw aan op de kleinschalige bebouwing met een bouwhoogte van maximaal 3 bouwlagen. In de ontwikkelvelden aan het spoor en langs de reparatieloods (HTMU-loods) geldt een bouwhoogte van gemiddeld 5 bouwlagen, met een bandbreedte van 3 tot 7 bouwlagen. De gemiddelde bouwhoogte gaat uit van communicerende vaten: als in een bouwblok in plaats van 5 bouwlagen, 7 bouwlagen gebouwd worden, dan moet daar op een andere plek een bouwblok van 3 bouwlagen tegenover staan. In de zuidelijke hoek van het plangebied wordt een hoogteaccent van 10 bouwlagen mogelijk gemaakt.
1.7	<u>De gebiedsontwikkeling draagt bij aan verduurzaming en gezonde verstedelijking.</u>
	In de huidige situatie is de omgeving met een hekwerk fysiek afgesloten van het plangebied.

	Met de gebiedsontwikkeling wordt het gebied opengesteld en worden verschillende parken toegevoegd: langs het spoor (Spoorpark) en langs de 2e Daalsedijk (Lineaire Park en pocketparks). Voor zowel de huidige bewoners van de Bloemenbuurt als de toekomstige bewoners in het plangebied wordt zo verblijf en ontspanning in het groen mogelijk gemaakt. Het plangebied wordt een autoluwe wijk, waar vrijuit gefietst, gewandeld en gespeeld kan worden. De meeste bestaande bomen kunnen worden ingepast en het aantal bomen wordt uitgebreid ten opzichte van de huidige situatie. Het plangebied krijgt circa 30% aan groen. Bij de uitwerking van het inrichtingsplan wordt maximaal ingezet op vergroening van de (woon)straatjes op basis van het “groen tenzij” principe. Er wordt aangesloten bij het inrichtingsplan van deelgebied 1 en het beeldkwaliteitsplan zodat er een samenhangend geheel ontstaat. Paden worden alleen gelegd op plekken waar dat nodig is ten behoeve van toegankelijkheid, bereikbaarheid voor nooddiensten en de ondergrondse infrastructuur aan kabels en leidingen. In het Spoorpark zijn dit smalle paden in de vorm en lijnvoering van de oude sporen. In het Lineaire park (langs de 2e Daalsedijk) en de binnenwereld zijn dit stoere stelconplaten, in het groen ingelegd. Er wordt onderscheid gezocht in de verschillende openbare ruimtes en sferen. In de uitwerking van de plannen is klimaatadaptatie het uitgangspunt met aandacht voor hittestress, wateroverlast bij extreme buien en waterberging. De cultuurhistorische gebouwen en karakteristieke elementen in het gebied zoals sporen, bielzen en stelconplaten blijven behouden. Daarnaast wordt bij de nieuwe gebouwen, de inrichting van de openbare ruimte en bij vrijkomend materiaal aandacht geschonken aan circulair bouwen. Uitgangspunt is een BREEAM-gebiedsontwikkeling score voor de ontwerpfase van minimaal Excellent en bij voorkeur Outstanding (uitstekend). Voor de duurzaamheidsprestatie van de gebouwen geldt een GPR-gebouw score van minimaal 8,0 gemiddeld over de vijf aspecten. NS/ Synchroon zetten zich in om diervriendelijk en ‘natuur inclusief’ te bouwen, zowel bij (ver)bouwwerkzaamheden als door het creëren van voedsel, schuil- en nestgelegenheden. Zij doen dit samen met een landschappelijk ontwerper/(stads)ecoloog en zoeken daarbij naar een optimale investering in natuur en het versterken van biodiversiteit. Te denken valt aan het verbinden van biotopen, creëren van schuil- en nestgelegenheden en voedsel voor insecten en vogels en inzet op bewonersinitiatieven voor stadsnatuur.
1.8	<u>Deze gebiedsontwikkeling draagt bij aan het streven naar een klimaatneutrale stad.</u>
	Grondeigenaar NS, ontwikkelaar Synchroon en de gemeente stellen een gezamenlijke energiestrategie op, zoals vastgelegd in de Ontwikkelvisie, die past bij de wijk en bij de energie-infrastructuur in het plangebied en de directe omgeving. NS/ Synchroon spannen zich in om alle nieuwbouw(woningen) te laten voldoen aan nul-op-de-meter (NOM). Als dit voor hoge gebouwen onhaalbaar blijkt, wordt elders binnen het plangebied gezocht naar mogelijkheden om voldoende energie op te wekken om zo een klimaatneutraal gebied te realiseren. NS/Synchroon stellen kennis beschikbaar teneinde bestaande woningen in de aanliggende Bloemenbuurt aardgasvrij te maken. NS/ Synchroon gaan eigenaar/ bewoners actief benaderen om in te schrijven en bewoners mee laten profiteren van de collectieve inkoop van PV-panelen. Mocht dat onvoldoende op vrijwillige basis tot resultaat leiden, dan zullen NS/ Synchroon door middel van de mogelijkheid van het aanboren van subsidies bewoners activeren om over te stappen op alternatieve energie.
1.9	<u>Alle woningen worden gerealiseerd conform het Politiekeurmerk Veilig Wonen.</u>
	In de ontwerpfase zal de ontwikkelaar een zogenaamd PKVW-advies aanvragen. Het advies en de maatregelen worden geborgd in de contractstukken en -tekeningen met de aannemers. Daarmee is de realisatie conform het Politiekeurmerk Veilig Wonen geborgd.
Kanttekeningen/Risico’s	

1.1	<u>Het woningbouwprogramma voldoet niet aan het Coalitieakkoord (35% sociaal en 25% middensegment) en de Woonvisie.</u>
	De Ontwikkelvisie 2e Daalsedijk, die in 2015 door de gemeenteraad is vastgesteld, gaat uit van 30% sociaal en de overige woningen in de vrije sector. Op basis van deze uitgangspunten heeft grondeigenaar NS afspraken gemaakt en plannen uitgewerkt met ontwikkelaar Synchroon. Aanvullend op de 30% sociaal programma uit de Ontwikkelvisie is NS bereid om 15% betaalbare koop toe te voegen. Het gebied wordt daarmee ontwikkeld met een mooi gedifferentieerd woningbouwprogramma, maar er wordt niet voor alle doelgroepen voldaan aan de ambities van het College en de uitgangspunten zoals die in 2019 in de Woonvisie zijn vastgelegd. Aan de 2e Daalsedijk komen grondgebonden woningen in de vrije sector. Aan de spoorzijde zullen vooral gestapelde woningblokken met appartementen in de sociale huur, middensegment en vrije sector ontwikkeld worden. Bij onzelfstandige studentenwoningen wordt de huurprijs gemaximeerd, bij zelfstandige studentenwoningen echter niet. Voor studenten is de betaalbaarheid van groot belang. Het niet maximeren van de huurprijs kan betekenen, dat de woningen op termijn niet meer beschikbaar zijn voor de doelgroep studenten. De ondergrens van het woonoppervlak voor woningen in de sociale sector is niet 45 m^2 GBO, maar dit oppervlak wordt als *gemiddelde* gehanteerd. Dit kan betekenen dat er ook woningen kleiner dan 45 m^2 GBO in de sociale sector worden gerealiseerd.
1.2	<u>De verkeersdruk in de Bloemenbuurt neemt toe.</u>
	Het aantal motorvoertuigen per etmaal per straat blijft echter onder de 1.000, wat vergelijkbaar is aan een passende intensiteit op een woonerf. Er is gekozen om de woonerfrichtlijn aan te houden om de leefbaarheid in de Bloemenbuurt goed te houden binnen de huidige weginrichting met een smal straatprofiel. Dit gebied is een 30 km/u zone, een categorie hoger. Er had daarom verkeerskundig ook van meer motorvoertuigen per etmaal kunnen worden uitgegaan. De zorg bij omwonenden is filevorming in de dwarsstraatjes met auto's die de Amsterdamsestraatweg op willen rijden maar lang moeten wachten vanwege de drukke fietspaden van de Amsterdamsestraatweg. Met de beoogde herinrichting van de Amsterdamsestraatweg wordt deze zorg meegenomen.
1.3	<u>Voor de spooronderdoorgang tussen de 2e Daalsedijk en de 1e Daalsedijk/ Boorstraat is nog geen dekking.</u>
	De verwachting is dat de fietsdruk op de Amsterdamsestraatweg door de ontwikkeling van de Cartesiusdriehoek en 2e Daalsedijk verder zal toenemen. De realisatie van twee spooronderdoorgangen voor fietsers en voetgangers is randvoorwaardelijk gesteld voor een succesvolle ontsluiting van het te ontwikkelen gebied (motie 2015/M26). De onderdoorgang tussen de Cartesiusdriehoek en de 2e Daalsedijk wordt in 2021 gerealiseerd. De andere geplande onderdoorgang tussen de 2e Daalsedijk en de 1e Daalsedijk/ Boorstraat moet een belangrijke rol gaan spelen bij een goede fietsontsluiting van de gebiedsontwikkelingen Cartesiusdriehoek en 2e Daalsedijk naar het centrum en vice versa en voor de geplande snelfietsroute Amsterdam-Utrecht. Er is een verkennend onderzoek gedaan naar welke nieuwe fietsverbindingen in Utrecht tot 2040 het meest kansrijk zijn om te realiseren. Er is daarbij onder andere gekeken naar technische uitvoerbaarheid, betaalbaarheid en meerwaarde voor wijk. De tweede onderdoorgang behoort tot de 9 meest wenselijke fietsverbindingen, die als eerste zouden kunnen worden opgepakt (zie raadsbrief Verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen, kenmerk 7390502/20200309SG dd 26 juni 2020). Het onderzoek dat hier aan ten grondslag ligt vormt de opmaat naar keuzes over investerings- en faseringsvoorstellen in het MPR 2021 en verder. Als resultaat uit de verkeersstudie Noordwest die in 2019 is gestart, worden dit najaar principekeuzes voor de Amsterdamsestraatweg opgesteld en gemaakt, voordat gestart wordt met de herziening van het in 2019 opgestelde concept IPvE/FO. Daarmee zou de

	Amsterdamsestraatweg fietsvriendelijker en aantrekkelijker kunnen worden en daarmee een aantrekkelijke en goede ontsluiting van het gebied 2e Daalsedijk worden
1.4	Door binnenstedelijk in hoge dichtheid te bouwen is er relatief minder (dak)oppervlak voor opwekking van energie en/of klimaatadaptatie.
	Het streven naar klimaatneutraliteit vraagt om veel (dak)oppervlak. Het benutten van daken voor de opwekking van energie (zonnepanelen) staat op gespannen voet met het benutten van daken voor groen en klimaatadaptatie. Door binnenstedelijk te bouwen in hoge dichtheid, is het aantal m2 dakoppervlak klein in verhouding tot het aantal woningen. Bij de bestaande panden die behouden blijven, is tevens sprake van constructieve beperkingen.
1.5	De ontwikkelaar zorgt niet voor Certificaten Politiekeurmerk Veilig Wonen.
	Ondanks dat de woningen wel voldoen aan het Politiekeurmerk Veilig Wonen wordt geen certificaat aangevraagd. Aan een certificaat per woning zijn kosten verbonden voor de ontwikkelaar. Bovendien is het certificaat 10 jaar geldig. Daarna moeten bewoners zelf actie ondernemen voor verlenging om zo enige korting op de premie van de inboedelverzekering te kunnen krijgen
Beslispunt	
2	Het gehele plangebied 2e Daalsedijk (deelgebied 1 t/m 4) te kwalificeren als A2-gebied inclusief betaald parkeren conform de Nota Stallen en Parkeren.
Argumenten	
2.1	Het A2-parkeerregime draagt bij aan een leefbare en gezonde stad, duurzaamheid, bouwen in hoge dichtheden, kwaliteit in de openbare ruimte en een lage belasting van de auto-infrastructuur die past bij een centrumgebied.
	De 2e Daalsedijk is straks een centrumgebied. Samen met deelgebied 1 worden er bijna 1.200 woningen gerealiseerd en 30.000m2 aan voorzieningen. Er wordt gebouwd in een hoge dichtheid die past bij een centrumgebied. De voorzieningen aan de Amsterdamsestraatweg en de nieuwe voorzieningen in de Cartesiusdriehoek (school, supermarkt, sportaccommodatie) liggen op loopafstand. Het gebied is bovendien goed bereikbaar met het OV door het naastgelegen station Zuilen en de bushaltes aan de Amsterdamsestraatweg. De binnenstad met haar voorzieningen zijn goed bereikbaar per fiets. Een te realiseren onderdoorgang ter hoogte van de Boorstraat kan dit nog verder versterken. Het gebied functioneert daarmee straks als een centrumgebied met de daarbij horende hoeveelheid verkeer. De behoefte en noodzaak voor het autogebruik ligt daardoor lager. Lage parkeernormen, conform A2 centrumgebied zijn dan ook passend.
2.2	Door het verlagen van de parkeernorm van A2-gebied wordt de verkeersgeneratie naar het plangebied lager
	De ambitie is om het plangebied zo autoluw mogelijk te ontwikkelen. Uit onderzoek van het bureau Goudappel Coffeng (2016) blijkt dat verreweg het grootste effect op een lager autogebruik behaald wordt met het verlagen van de parkeernormen. Per huishouden of bedrijf zijn er dan minder (tot in het uiterste geval geen) parkeerplaatsen beschikbaar. Hierdoor ontstaat er minder ruimte voor de auto en zijn er minder verkeersbewegingen. Eerder heeft de gemeenteraad in de Ontwikkelvisie vastgesteld dat de verkeersdruk in de omgeving niet meer dan 2.400 mvt/etmaal mag toenemen ten opzichte van de referentiesituatie (3.400 mvt/etmaal). De totale verkeersdruk voor het plangebied en de bestaande Bloemenbuurt mag daarmee in totaal maximaal 5.800 mvt/etmaal bedragen. De Bloemenbuurt en de gebouwen die blijven, genereren een verkeersdruk van 2.710 mvt/etmaal. De nieuwe ontwikkeling van Wisselspoor mag daarmee maximaal 5.800 - 2.710 = 3.090 mvt/etmaal bedragen. De verkeersgeneratie voor deelgebied 1 bedraagt 486 mvt/etmaal. Dit betekent dat de verkeersgeneratie van deelgebied 2 t/m 4 maximaal 3.090 - 486= 2.604 mvt/etmaal mag bedragen.

	Op dit moment ligt het plangebied in de zone B1 conform de Nota Stallen en Parkeren. Uit de verkeersonderzoeken (zie bijlagen bestemmingsplan) blijkt dat de verkeersgeneratie van het representatieve programma binnen de 2.604 mvt/etmaal blijft, namelijk 2.265 mvt/etmaal. Ook wanneer het plangebied B1-gebied wordt, blijft de verkeersgeneratie binnen de 2.604 mvt/etmaal, namelijk 2.417 mvt/etmaal. Om de ambitie van een autoluwe ontwikkeling zo goed mogelijk vorm te geven wordt voorgesteld het plangebied te kwalificeren als A2-gebied inclusief betaald parkeren, passend bij een centrumgebied.
2.3	Er worden voldoende alternatieven aangeboden voor de eigen auto.
	Naast de goede bereikbaarheid van het plangebied per voet, fiets en openbaar vervoer worden er aanvullend deelauto's en extra fietsparkeerplaatsen gerealiseerd. In het plangebied worden verspreid deelauto's aangeboden. Bij de oplevering van de eerste woningen zijn er minimaal 10 deelauto's beschikbaar. Dit aanbod wordt naar behoefte verder uitgebreid. Ook worden er extra fietsparkeerplaatsen gerealiseerd, conform de nota Stallen en Parkeren
2.4	De effecten op de naastgelegen gebieden zijn beperkt.
	Toekomstige bewoners en gebruikers van het plangebied krijgen geen vergunning voor straatparkeren in het plangebied of in de omgeving. Om te voorkomen dat er door de ontwikkeling van het plangebied parkeeroverlast ontstaat in de aangrenzende buurten, worden de parkeertarieven voor het bezoekersparkeren van het plangebied ongeveer gelijk als de parkeertarieven van de aangrenzende buurten.
Kanttekeningen/Risico's	
2.1	De parkeerdruk kan toenemen in de Bloemenbuurt.
	In een deel van de naastgelegen Bloemenbuurt is het straatparkeren nu gratis (deel Amsterdamsestraatweg – Seringstraat). Door het toevoegen van een nieuwe gebiedsontwikkeling met betaald parkeren kan de parkeerdruk in dit deel van de Bloemenbuurt toenemen. Vanuit de ontwikkeling van het de naastgelegen Cartesiusdriehoek wordt al een draagvlakmeting georganiseerd volgende de bestaande procedure Invoering Betaald Parkeren. In de communicatie rond deze draagvlakmeting wordt ook de ontwikkeling 2e Daalsedijk benoemd.
2.2	Lage parkeernormen vragen en stimuleren ander gedrag van toekomstige bewoners.
	De toekomstige gebruiker, koper of huurder heeft beperkt ruimte voor de eigen auto. Dat kan omdat er voldoende alternatieve mobiliteitsopties in de omgeving zijn en worden aangeboden. Dit moet vooraf duidelijk zijn, zodat men zich realiseert welk mobiliteitsgedrag van hen verwacht wordt. De initiatiefnemer is verplicht hierover op duidelijke wijze te communiceren met kopers/huurders van het bestaande en door hem nieuw te realiseren vastgoed.
Beslispunt	
3	Akkoord te gaan met het vaststellingsrapport bestemmingsplan 2e Daalsedijk deelgebied 2 tot en met 4, met daarin de beantwoording van de zienswijzen in hoofdstuk 3 en de wijzigingen uit hoofdstuk 2 van het vaststellingsrapport in het bestemmingsplan te verwerken.
Argumenten	
3.1	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de regels van het bestemmingsplan.

Er is één gemeenschappelijke zienswijze ingediend, waarop in het vaststellingsrapport een reactie is gegeven. De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen. De zienswijze gaat kort samengevat over (inclusief cursief samengevat de reactie erop) :

- De toename van verkeer in de straat in relatie tot de bouwkundige staat van de woningen.

Meer verkeer door de straat maakt de kans op trillingsschade niet per definitie groter. Een toename van het aantal auto's door een straat zorgt niet voor hogere trillingsniveaus.

- De toename van het verkeer in relatie tot de veiligheid van voetgangers die op de straat lopen.

Een verkeersdruk van maximaal 1.000 motorvoertuigen (dit is de richtlijn voor een woonerf) mag niet overschreden worden. Deze maximale verkeersruk past goed bij de huidige smalle straten, bij de functie van de straten (verblijfsgebied) en bij het gewenste gebruik van de straten ('spelen op straat'). Bij deze verkeersdruk blijft het ook mogelijk dat voetgangers af en toe op de straat lopen.

- De toename van vrachtwagenverkeer door de straat vanwege de knips die komen op de 2e Daalsedijk.

De knips worden opengesteld voor vrachtverkeer, waardoor vrachtverkeer via de 2e Daalsedijk het plangebied in- en uitrijdt. De knips worden zodanig uitgevoerd dat het voor vrachtverkeer mogelijk wordt om via een vrachtwagensluis door te rijden, maar voor auto's niet. Hierdoor blijft de situatie met betrekking tot vrachtverkeer in o.a. de Concordiastraat ongewijzigd. Hierop is de toelichting van het bestemmingsplan aangepast.

- De toename van bouwverkeer (zoals busjes) door de straat tijdens de bouwjaren;

Met uitzondering van het zware bouwverkeer (>3.500 kg) maakt het bouwverkeer (waaronder busjes) tijdens de bouwfase gebruik van de straten van de Tweede Daalsebuurt. Doordat de deelgebieden gefaseerd worden gebouwd, zullen naar verwachting verschillende straten van de Tweede Daalsebuurt gedurende de bouwperiode in verschillende periodes te maken krijgen met een toename van het bouwverkeer.

- Dat de Concordiastraat naar verwachting de absolute voorkeursroute wordt voor verkeer naar het plangebied, waardoor aan de verkeersdoorrekening wordt getwijfeld en indieners willen dat een alternatief verkeersplan in werking treedt als de werkelijkheid toch anders uitpakt.

Er zijn meerdere factoren van invloed op welke route men kiest dan alleen de directheid van de route, zoals de snelheid, het gemak, de drukte en de mate van doorstroming op de Amsterdamsestraatweg. Vanwege dit gegeven is gekozen voor een evenredige (en theoretische) inschatting van de verdeling. Met het besef dat de uiteindelijke verdeling iets anders kan uitpakken in de praktijk. Mocht er onverhoopt grote overlast ontstaan, dan pakken we dit op dat moment op. Op dit moment bestaat er geen aanleiding om aan de betrouwbaarheid van de verkeersmodellen te twijfelen.

- Dat de Concordiastraat naar verwachting ook deel gaat uitmaken van het verkeersplan om de Amsterdamsestraatweg verkeersmatig te ontlasten en deel uitmaken van twee verkeersplannen is onevenredig bezwarend voor de straat.

Dit is niet het geval. Op dit moment wordt onderzocht op welke wijze de Amsterdamsestraatweg anders kan worden ingericht. Er worden geen netwerkmaatregelen (zoals een knip) aangebracht, waardoor de verkeerscirculatie op de Amsterdamsestraatweg en op de aanliggende wegen niet verandert.

- Dat de leefbaarheid in de straat met dit plan in één keer teniet wordt gedaan.

Een goed woon- en leefklimaat in de straten van de Bloemenbuurt is bij de totstandkoming van het bestemmingsplan een belangrijk uitgangspunt geweest. Om een goed woon- en leefklimaat te waarborgen is aangesloten bij de richtlijn van een woonerf van maximaal 1.000 motorvoertuigen per dag.

- Dat door dit plan de Amsterdamsestraatweg nog onveiliger wordt;

Afslaand verkeer is een normaal verkeersbeeld bij een dergelijke weg en remt ook het doorgaande verkeer op de Amsterdamsestraatweg. Bij de herinrichting van de Amsterdamsestraatweg wordt hier ook rekening mee gehouden.

- Dat het plangebied anders ontsloten moet worden (bijv. via een autotunnel onder het spoor door naar de Cartesiusdriehoek of een permanente ontsluiting achter de

	Seringstraat). *In het verleden zijn meerdere alternatieven verkend. De door indieners aangedragen alternatieven sluiten echter niet aan bij de vastgestelde ontwikkelvisie uit 2015, ondermijnen de visie om het gehele gebied autoluw te ontwikkelen en passen niet bij ons mobiliteitsbeleid. Extra asfalt trekt namelijk ook nieuw autoverkeer aan, terwijl we juist minder ruimte willen bieden aan het autoverkeer ten gunste van ruimtelijke kwaliteit (verblijven) voor voetgangers en fietsers. Ook zijn de alternatieven financieel niet haalbaar.*
3.2	<u>Met de wijzigingen is het bestemmingsplan in lijn gebracht met het ontwikkelkader en is de toelichting n.a.v. de zienswijze aangepast.</u>
	Met de ambtshalve wijziging is -in lijn met het ontwikkelkader- voor de zuidoosthoek een regel opgenomen waarmee studentenwoningen met onzelfstandige woonruimte worden mogelijk gemaakt. Naar aanleiding van de ingediende zienswijze is paragraaf 4.1.3 van de toelichting van het bestemmingsplan aangepast. Hierin wordt aangegeven dat de knips worden opengesteld voor vrachtverkeer, maar niet voor auto's.
Beslispunt	
4	Geen exploitatieplan vast te stellen.
Argument	
4.1	<u>Het verhaal van kosten is op een andere manier verzekerd</u>
	Met de initiatiefnemer is een anterieure overeenkomst gesloten voor het kostenverhaal, zodat op grond van artikel 6.12, tweede lid, van de Wet ruimtelijke ordening, geen exploitatieplan vereist is. De initiatiefnemer vrijwaart de gemeente in deze overeenkomst van mogelijke planschadeclaims. De kosten van het maken van het bestemmingsplan worden betaald uit de door de initiatiefnemer betaalde leges.
Beslispunt	
5	Het bestemmingsplan 2e Daalsedijk deelgebied 2 tot en met 4 dat bestaat uit het digitale bestand NL.IMRO.0344.BP2EDAALSEDEEL2TM4-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BP2EDAALSEDEEL2TM4-VA01.dgn vast te stellen.
Argumenten	
5.1	<u>Het bestemmingsplan sluit aan op de ambities uit de Ontwikkelvisie en het Ontwikkelkader 2e Daalsedijk deelgebied 2 t/m 4.</u>
	De volgende ambities uit de ontwikkelvisie zijn uitgewerkt in het bestemmingsplan: *Er wordt een gemengd woonwerkgebied gecreëerd, met o.a. (creatieve) bedrijvigheid en horeca waarvoor de bestaande gebouwen heel geschikt zijn,.* In de ontwikkelvelden worden woningen mogelijke gemaakt. In de bestaande gebouwen kunnen diverse functies komen zoals: creatieve bedrijven, culturele voorzieningen, maatschappelijke voorzieningen en bedrijven. Horeca kan zich in een aantal bestaande gebouwen vestigen. *Bij de ontwikkeling van het plangebied ontstaan kansen om het groen op deze locatie een meer openbaar karakter te geven voor de huidige bewoners van de Daalsebuurt.* Binnen de groenbestemming worden langgerekte parken en pocket parks aangelegd, die openbaar toegankelijk zijn. *Het gebied wordt autoluw gemaakt, zodat het rustige karakter van de huidige woonstraten behouden zal blijven. Daarnaast wordt het aantal benodigde parkeerplaatsen laag gehouden.* Het maximaal aantal verkeersbewegingen per etmaal is vastgelegd, er mogen uitsluitend

	parkeerplaatsen door het toepassen van de minimale parkeernormen worden aangelegd en in een deel van het plangebied mogen geen autoparkeerplaatsen voor bewoners worden aangelegd. Dit resulteert in een autoluw gebied. *De ontwikkelvelden zoeken naar een goede balans tussen de grote korrel van de locatie en de bedrijfsloodsen en de kleine maat van de omliggende woningen.* De toegestane bouwhoogtes passen bij de schaal van de omgeving. De ontwikkelvelden die direct tegenover de 2e Daalsedijk liggen hebben een maximale bouwhoogte van 10 meter. Dit sluit aan de bij de tegenovergelegen eengezinswoningen. In de ontwikkelvelden daarachter is een maximale bouwhoogte van 14 meter toegestaan. Bij de ontwikkelvelden die aan de kant van het spoor liggen zijn 'gemiddelde' bouwhoogtes van 17 of 23 meter het uitgangspunt om een gevarieerd beeld te krijgen en om de kleine korrel te benadrukken. Voor bouwvelden midden in het plangebied langs het spoor is de gemiddelde bouwhoogte 17 meter (5 bouwlagen). De minimale bouwhoogte is 10 meter (3 bouwlagen) en de maximale bouwhoogte is 23 meter (7 bouwlagen). In de zuidhoek langs het spoor is de gemiddelde bouwhoogte 23 meter (7 bouwlagen). De minimale bouwhoogte is 16 meter (5 bouwlagen) en de maximale bouwhoogte is 26 meter (8 bouwlagen). In een deel van de zuidhoek is een bouwhoogte tot maximaal 32 meter (10 bouwlagen) toegestaan.
5.2	<u>In het bestemmingsplan is juridisch verankerd dat de verkeersgeneratie van deelgebied 2 t/m 4 de 2.604 motorvoertuigen per etmaal niet overschrijdt, waardoor het aantal binnen de grenzen blijft van de Ontwikkelvisie 2e Daalsedijk.</u>
	Voor de ontwikkeling 'Wisselspoor' deelgebied 1-4 heeft de gemeenteraad op 2 april 2015 met de vaststelling (zie beslispunt 1.9) van de Ontwikkelvisie 2e Daalsedijk besloten dat de verkeersdruk in de bestaande omgeving niet meer dan 2.400 motorvoertuigen per etmaal mag toenemen. Door de planontwikkeling verdwijnen er functies die in totaal 690 motorvoertuigen per etmaal veroorzaakten. Dit betekent dat de nieuwe ontwikkelingen in Wisselspoor (in deelgebied 1 t/m 4) in totaal 3.090 (2.400 + 690) motorvoertuigen per etmaal mogen genereren. De verkeersgeneratie voor deelgebied 1 bedraagt 486 motorvoertuigen per etmaal. Dit betekent dat de verkeersgeneratie van deelgebied 2 t/m 4 maximaal (3.090 - 486 = 2.604 motorvoertuigen per etmaal mag bedragen. Om ervoor te zorgen dat we ook in de toekomst grip houden op de verkeersgeneratie is er via een voorwaardelijke verplichting in dit bestemmingsplan een verplichte toets opgenomen om ervoor te zorgen dat de verkeersgeneratie niet groter wordt. Voordat een omgevingsvergunning wordt verleend wordt via de voorwaardelijke verplichting nagegaan of dit aantal aan motorvoertuigen per etmaal niet wordt overschreden. De berekening van de verkeersgeneratie vindt plaats op basis van de beleidsregels autoverkeersbewegingen bij toepassen maatwerk. Deze beleidsregels zijn op 15 september 2020 door het college vastgesteld.
5.3	<u>Uit berekeningen naar trillingen in de woningen door goederenvervoer over het bestaande spoor, blijkt dat de streefwaarde voor nieuwe situaties haalbaar is.</u>
	Door middel van metingen en berekeningen is de nieuwe situatie van deze gebiedsontwikkeling nader onderzocht en getoetst aan (niet wettelijke) richtlijnen van de Stichting Bouwresearch deel B (SBR-B) 'Hinder voor personen in gebouwen'. In het kort geeft deze richtlijn een streefwaarde voor de maximale trillingssterkte van 0.2 voor nieuwe situaties (waaronder nieuwbouwwoningen) en 0.4 voor bestaande situaties. Door een onderzoeksbureau is op basis van berekeningen geconcludeerd dat met gangbare maatregelen aan de bebouwing zelf (bijvoorbeeld verzwaring van de strookfundering in combinatie met voorgespannen breedplaatvloeren) voldoende reductie te verwachten is, dat zelfs aan de streefwaarden voor nieuwe situaties (0.2) kan worden voldaan. Bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor het bouwen moet middels een deskundigenonderzoek worden aangetoond, dat met het ingediende voorstel alle doelmatige en/of kosteneffectieve maatregelen worden getroffen, zodat kan worden voldaan aan de streefwaarden voor nieuwe situaties. Dit wordt via een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan afgedwongen.
5.4	<u>De wens om woningen vrij uitzicht te geven is grotendeels in balans gebracht met de gezondheidsgedachte om zware geluidsbelasting op woningen te voorkomen.</u>

	Ten tijde van de Ontwikkelvisie (2015) was de verwachting dat de maximale grenswaarde voor geluid zou worden overschreden. Vanwege de wens om de woningen vrij uitzicht te geven waren geluidsschermen echter niet wenselijk, omdat daarmee het zicht op de spoorlijnen wordt ontnomen en het karakter van de plek wordt aangetast. In de Ontwikkelvisie is daarom opgenomen, dat de bebouwing aan de spoorzijde zo veel mogelijk wordt uitgewerkt met dove gevels. Bij een dove gevel, waarin geen te openen delen, zoals ramen, zitten hoeft vanuit de wet niet te worden getoetst. Later is uit onderzoek gebleken dat de wettelijke waarde (van 68 dB) net niet zou worden overschreden en dove gevels niet nodig waren. Nadien is de Nota Volksgezondheid vastgesteld (2019). Hierin is een ambitiewaarde van 63 dB opgenomen (dit is 5 dB onder de maximale ontheffingswaarde). Hierdoor is voor plangebied 2e Daalsedijk naar geluidsbeperkende maatregelen gezocht. Uitgangspunt hierbij was om zoveel mogelijk woningen onder de 63 dB te krijgen en dat de nieuwe maximale grenswaarde van 65 dB, die geldt zodra de Omgevingswet in werking treedt, niet overschreden wordt. Raildempers en een geluidsscherm op de naastliggende fly-over worden als geluidsbeperkende maatregelen getroffen in het gebied. Hierdoor voldoet het overgrote deel van de woningen aan de ambitiewaarde van 63 dB (857 van de 1.050 woningen) en blijven alle woningen onder de 65 dB. Verdere geluidsbeperkende maatregelen als extra raildempers op andere stukken spoor leveren nog slechts een afname van maximaal 0.4 dB bij enkele tientallen woningen op tegen 4 ton aan kosten en zijn om die reden als niet doelmatig beschouwd.
Kanttekeningen/Risico's	
5.1	<u>Voor niet alle woningen blijft de geluidsbelasting onder de ambitiewaarde van 63 dB.</u>
	Voor niet alle woningen blijft de geluidbelasting onder de ambitiewaarde van 63 dB. Van de 1.050 woningen hebben er na het toepassen van een pakket aan maatregelen (raildempers en een geluidsscherm op de naastliggende fly-over) 567 woningen nog een geluidsbelasting boven de 55 dB, waarvoor een hogere waarde besluit benodigd is. Daarvan hebben 193 woningen een geluidsbelasting boven de ambitiewaarde van 63 dB (110 woningen met 64 dB en 83 woningen met 65 dB). Deze woningen (appartementen) liggen met name op enige hoogte, waardoor het aanbrengen van een geluidsscherm niet effectief zal zijn.
Beslispunt	
6	De bevoegdheid om op twee locaties binnen de bestemming 'Gemengd' een hotel mogelijk te maken te delegeren aan het college van burgemeester en wethouders.
Argument	
6.1	<u>Er kan nader, aan de hand van een concreet initiatief, beoordeeld worden of de hotelfunctie een positieve bijdrage levert aan het hotelaanbod.</u>
	Op twee locaties met hoge cultuurhistorische waarde (Concordiastraat 80: voormalige HTMU loods en 2e Daalsedijk 4: voormalige wagenmakerij) worden hotels via een zogenaamd delegatiebesluit mogelijk gemaakt. De raad delegeert de bevoegdheid aan het college om op die locaties hotels te faciliteren. Dit delegatiebesluit is de nieuwe wijzigingsbevoegdheid onder de Omgevingswet en hier kan op grond van artikel 7c lid 13 van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet al toepassing aan worden gegeven. Een hotel kan een goede nieuwe bestemming aan het industrieel erfgoed geven. Een eventuele hotelfunctie moet passen binnen de kaders van het hotelbeleid.

Financiën
Voor het maken van het bestemmingsplan betaalt de initiatiefnemer leges. Andere gemeentelijke kosten worden verhaald via een anterieure overeenkomst met de initiatiefnemer.

Vervolg
De indieners van de inspraakreacties/zienswijzen op het ontwikkelkader en bestemmingsplan worden op de hoogte gesteld van de vaststellingsbesluiten.

Na vaststelling wordt het bestemmingsplan met het vaststellingsbesluit en het besluit hogere waarden (Wet geluidhinder) gepubliceerd in het Stadsblad/De Brug, de Staatscourant en op het internet op de websites https://www.utrecht.nl/bestemmingsplan en www.ruimtelijkeplannen.nl. De besluiten met bijbehorende stukken worden zes weken ter inzage gelegd. Belanghebbenden kunnen beroep instellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Participatie

Tijdens de ontwikkeling van deelgebied 1 heeft er participatie op verschillende niveaus plaatsgevonden. Voor het maken van de Ontwikkelvisie (2015) is de klankbordgroep 2e Daalsedijk geraadpleegd. De kennis die is opgedaan uit de participatie vanuit deelgebied 1 is input geweest voor de verdere uitwerking van de Ontwikkelkaders voor deelgebied 2-4 en het beeldkwaliteitsplan.

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

In februari 2018 is met de klankbordgroep gesproken over de verdere ontwikkeling van deelgebied 2 t/m 4. Er is toen een extra autoknip voorgesteld, die is overgenomen. Op 16 april 2019 heeft een brede informatiebijeenkomst plaatsgevonden in het plangebied (HTMU loods). Op de bijeenkomst is een plenaire presentatie gegeven over de planontwikkeling en is de mogelijkheid geboden om op thema's nadere informatie te verkrijgen. Er wordt een nieuwe klankbordgroep gevormd die wordt betrokken bij de verdere planuitwerking.

Op 15 juni 2020 vond er een online informatieavond plaats, waarbij door NS, Synchroon en de gemeente informatie werd gegeven over het ontwikkelkader, het ontwerpbestemmingsplan (inclusief de procedures) en de vervolgstappen. Tijdens deze avond konden er ook vragen gesteld worden.

Zowel het ontwikkelkader als het ontwerpbestemmingsplan hebben van vrijdag 5 juni tot en met donderdag 16 juli ter inzage gelegen. Op het ontwikkelkader zijn twee reacties ingediend: over de bereikbaaheid van de laadpaal aan de 2e Daalsedijk én over de het verhogen van het aandeel sociale huurwoningen, zie bijgevoegde Inspraaknota ontwikkelkader 2e Daalsedijk.
Er is één zienswijze ingediend op het ontwerpbestemmingsplan (zie argument 3.1)

Communicatie

Onder het kopje vervolg is aangegeven hoe we het besluit bekendmaken.

Referendabel

De referendumverordening is niet van toepassing op het raadsvoorstel voor zover dat gaat over vaststelling van het bestemmingsplan (artikel 3 lid 2 onder f Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht). De referendumverordening is wél van toepassing op het besluit tot vaststelling van het ontwikkelkader. Het bestemmingsplan is de juridische vertaling van het ontwikkelkader. Daarom treedt het raadsbesluit over het ontwikkelkader én over het bestemmingsplan pas in werking 5 weken na bekendmaking van het raadsbesluit

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming:
- Ontwikkelkader 2e Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4;
- Beeldkwaliteitsplan 2e Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4;
- Bestemmingsplan “2e Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4” in pdf (bestaande uit regels, toelichting en verbeelding);
- Digitale bestemmingsplan “2e Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4” via link naar RO publiceer;
- Vaststellingsrapport bestemmingsplan 2e Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4;
- Delegatiebesluit hotelfunctie;
- Afbeelding invoeren betaald parkeren 2e Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4

Bijlagen informatief:
- Bevat persoonsgegevens – Zienswijze Bestemmingsplan 2e Daalsedijk deelgebied 2 tot en met 4
- Inspraaknota ontwikkelkader 2e Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4

Ontwikkelkader 2e Daalsedijk deelgebied 2 tot en met 4

2e Daalsedijk | Utrecht

BGSV | bureau voor stedenbouw en landschap

september 2020



Colofon

Het Ontwikkelkader 2e Daalsedijk deelgebieden 2 tot en met 4 is tot stand gekomen in opdracht van NS Stations Vastgoed en Ontwikkeling.

Rotterdam, 23 september 2020

BGSV | bureau voor stedenbouw en landschap

Ontwikkelkader 2e Daalsedijk deelgebied 2 tot en met 4

2e Daalsedijk | Utrecht

Inhoudsopgave

1. Inleiding
1.1 Aanleiding ... 7
1.2 Initiatief ... 7
1.3 Doel ... 7
1.4 Ligging en begrenzing plangebied ... 7

2. Huidige situatie
2.1 Eigendomssituatie ... 11
2.2 Bestemmingsplan ... 11
2.3 Functies ... 11
2.4 Ruimtelijk (historie) ... 11
2.5 Verkeer en parkeren ... 13
2.6 Ontwikkelingen in de omgeving ... 13

3. Uitgangspunten
3.1 Functies ... 15
3.2 Verkeer en parkeren ... 19
3.3 Ruimtelijk ... 22
3.4 Openbare ruimte ... 28

4. Onderzoek en haalbaarheid
4.1 Gezondheid ... 31
4.2 Duurzaamheid ... 31
4.3 Energie ... 31
4.4 Circulair bouwen ... 32
4.5 Klimaat adaptatie ... 32
4.6 Diervriendelijk bouwen ... 33
4.7 Geluidhinder ... 33
4.8 Luchtkwaliteit ... 33
4.9 Trillingen ... 34
4.10 Geurhinder ... 34
4.11 Archeologie en monumenten ... 35
4.12 Bodemkwaliteit ... 37
4.13 Flora en fauna ... 37
4.14 Bomen ... 37
4.15 Kabels en leidingen ... 37
4.16 Leefbaarheid ... 37

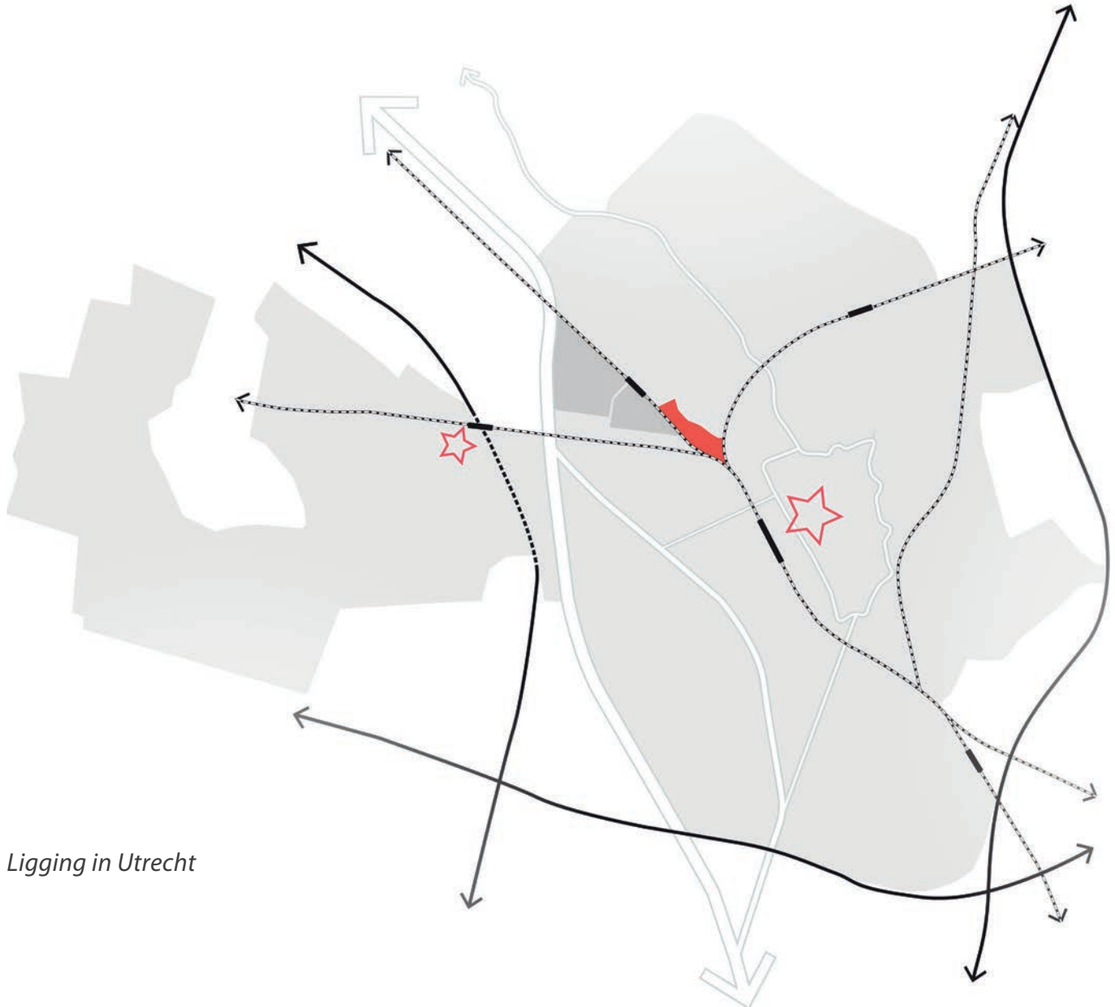
5. Uitvoerbaarheid
5.1 Economische uitvoerbaarheid ... 39
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid ... 39
5.3 Technische uitvoerbaarheid ... 39

6. Verantwoording Proces
6.1 Samenwerkingsproces ... 41
6.2 Participatieproces ... 41

7. Vervolgtraject
7.1 Planproces ... 43
7.3 Planologisch juridisch proces ... 43
7.4 Planning ... 43

BIJLAGE
Stedenbouwkundige randvoorwaarden en beeldkwaliteitsplan Wisselspoor deelgebied 2 t/m 4

Ontwikkelkader



Ligging in Utrecht



Deelgebieden van het Wisselspoor

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

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

Op 2 april 2015 heeft de gemeenteraad het document Ontwikkelvisie & Ontwikkelkader 2e Daalsedijk vastgesteld. Dit document bestaat uit een 'Ontwikkelvisie', waarin de visie voor het plangebied in hoofdlijnen uiteen wordt gezet. Voor deelgebied 1 van de planontwikkeling is een deeluitwerking 'Ontwikkelkader' opgesteld, waarin het kader voor concrete planvorming is opgenomen.
De Ontwikkelvisie voorziet in een geleidelijke transformatie naar gemengd stedelijk gebied. Het plangebied zal in de komende jaren van bedrijfslocatie geleidelijk transformeren naar gemengd stedelijk gebied en geeft daarmee een gebied met een sterke eigen identiteit terug aan de stad. De bijzondere buitenruimte en monumentale gebouwen zullen zichtbaar worden voor passanten en toegankelijk zijn voor ondernemers, bewoners en bezoekers. Bedrijventerrein 2e Daalsedijk verandert hiermee van een onzichtbare plek in een levendig gebied waar wonen, werken en cultuur samenkomen en elkaar versterken.

Op dit moment is deelgebied 1 van de 2e Daalsedijk reeds in ontwikkeling onder de naam Wisselspoor. Voor de deelgebied 2 t/m 4 worden de kaders in dit Ontwikkelkader vastgelegd. In het document wordt de naam Wisselspoor eveneens gebruikt voor de deelgebieden 2 t/m 4.

1.2 Initiatief

Deelgebied 2-4 van Wisselspoor wordt door de grondeigenaren ontwikkeld tot een gemengd stedelijk gebied. Het initiatief gaat uit van het realiseren van voornamelijk woonprogramma en een nieuw netwerk van openbare ruimten waaronder een Spoorpark, pocket parks en een lineair park. De gemeente Utrecht stelt het bestemmingsplan vast en beheert de openbare ruimte.
In dit Ontwikkelkader wordt een ruimtelijk functioneel kader vastgelegd. Het Ontwikkelkader volgt de uitgangspunten van de Ontwikkelvisie en is er een nadere vertaling en uitwerking van. Tevens is er een beeldkwaliteitsplan als bijlage aan het Ontwikkelkader toegevoegd. In dit beeldkwaliteitsplan voor deelgebied 2-4 wordt aangesloten op de sfeer en identiteit zoals die is vastgelegd in het beeldkwaliteitsplan Wisselspoor voor deelgebied 1. De stedenbouwkundige, landschappelijke en architectonische randvoorwaarden worden zoveel mogelijk doorgezet in deelgebied 2-4, zodat een samenhangende buurt ontstaat met een eenduidige sfeer en identiteit.

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

Het exacte programma, de woningtypes en woninggroottes zijn nog niet vastgelegd. Een verkaveling zal in een latere fase worden gemaakt binnen de regels van het beeldkwaliteitsplan. Bij deelgebied 2-4 wordt op basis van een proefverkaveling uitgegaan van 750-1050 woningen afhankelijk van de woningtypologie en woninggrootte. Er is ruimte voor maximaal 28.000 m2 overig programma.

Voor het maken van de Ontwikkelvisie (2015) is de klankbordgroep 2e Daalsedijk geraadpleegd. De reacties van de klankbordgroep zijn verwerkt. Voor het voorliggend Ontwikkelkader is een informatieavond gehouden en wordt een nieuwe klankbordgroep gevormd die betrokken wordt bij de verdere planuitwerking.

1.3 Doel

In dit Ontwikkelkader worden de ruimtelijke en functionele randvoorwaarden en ambities beschreven waaraan de ontwikkeling Wisselspoor deelgebied 2-4 moet voldoen. Omdat de ontwikkeling niet past in het vigerende bestemmingsplan, zal een nieuw bestemmingsplan opgesteld worden. Dit document is tevens bedoeld als basis voor het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan en het Ontwikkelkader worden tegelijkertijd in procedure genomen.
Naast dit Ontwikkelkader is er een beeldkwaliteitsplan (bijlage) gemaakt ten behoeve van de bouwplanbegeleiding voor stedenbouw, architectuur, inrichting van de openbare ruimte en toetsing door welstand. De Ontwikkelvisie en het beeldkwaliteitsplan zijn zelfstandig te lezen documenten.

1.4 Ligging en begrenzing plangebied

Het Wisselspoor deelgebied 2-4 ligt in de Daalsebuurt, ingesloten tussen de spoortracés Utrecht-Amsterdam en Utrecht-Amersfoort, de 2e Daalsedijk en deelgebied 1 van Wisselspoor. Het plangebied is aan de noordzijde begrensd door het bestemmingsplan '2e Daalsedijk Wisselspoor, deelgebied 1'.

‘Menging van groen en verdichting’

ontwikkelvisie;
ruimtelijk raamwerk en ontwikkelvelden

- cultuurhistorisch waardevolle bebouwing
- overige bedrijven/ kantoren
- ontwikkelvelden
- pocket-park
- spoorplantsoen
- verbindingen tussen spoorplantsoen, pocket-parks en het plantsoen langs de Daalsedijk
- hotspot

Ontwikkelvisie 2e Daalsedijk (2 april 2015)

‘Menging van wonen en werken’

3100m² 3/4L

2500m² 3L

2500m² 5L

1300m² 3L

1900m² 5L

3500m² 3L

7700m² 5L

8600m² 3L

3L

6600m² 5L

5100m² 8L

1500m² 4L

4000m² bvo 4L

1300m² 8L

indicatie oppervlakte en bouwhoogte ontwikkelvelden

- wonen
- bedrijven/ kantoren
- cultureel/ maatschappelijk/ horeca/ sport/ leisure

Ontwikkelvisie 2e Daalsedijk (2 april 2015)









Cultuurhistorische bebouwing in deelgebied 2-4



2. Huidige situatie

2.1 Eigendomssituatie

Het plangebied is bijna volledig eigendom van de NS en vormt een afgesloten privaat bedrijventerrein. Vanaf het hek tot aan de rijbaan van de 2e Daalsedijk is het terrein eigendom van de gemeente Utrecht. Deze groenstrook wordt meegenomen in de planvorming.

2.2 Bestemmingsplan

Op Wisselspoor is het bestemmingsplan Ondiep (vastgesteld 4 oktober 2007, onherroepelijk 25 maart 2009) van toepassing. De huidige bestemming is 'Bedrijfsdoeleinden', waarbij bedrijven tot en met categorie 3 zijn toegelaten. De geplande ontwikkeling is niet mogelijk binnen de toegestane functies en bebouwingsvlakken. Een herziening van het bestemmingsplan is noodzakelijk. Voor Wisselspoor deelgebied 1 zijn al een Ontwikkelkader en een bestemmingsplan vastgesteld.

Strijdigheid

De realisatie van woningbouw en voorzieningen met de daarbij behorende inrichting van de buitenruimte is strijdig met de bestemmingen en bebouwingsbepalingen van het vigerende bestemmingsplan. Om de gebiedsontwikkeling mogelijk te maken moet een nieuw bestemmingsplan worden opgesteld, goedgekeurd en vastgesteld.

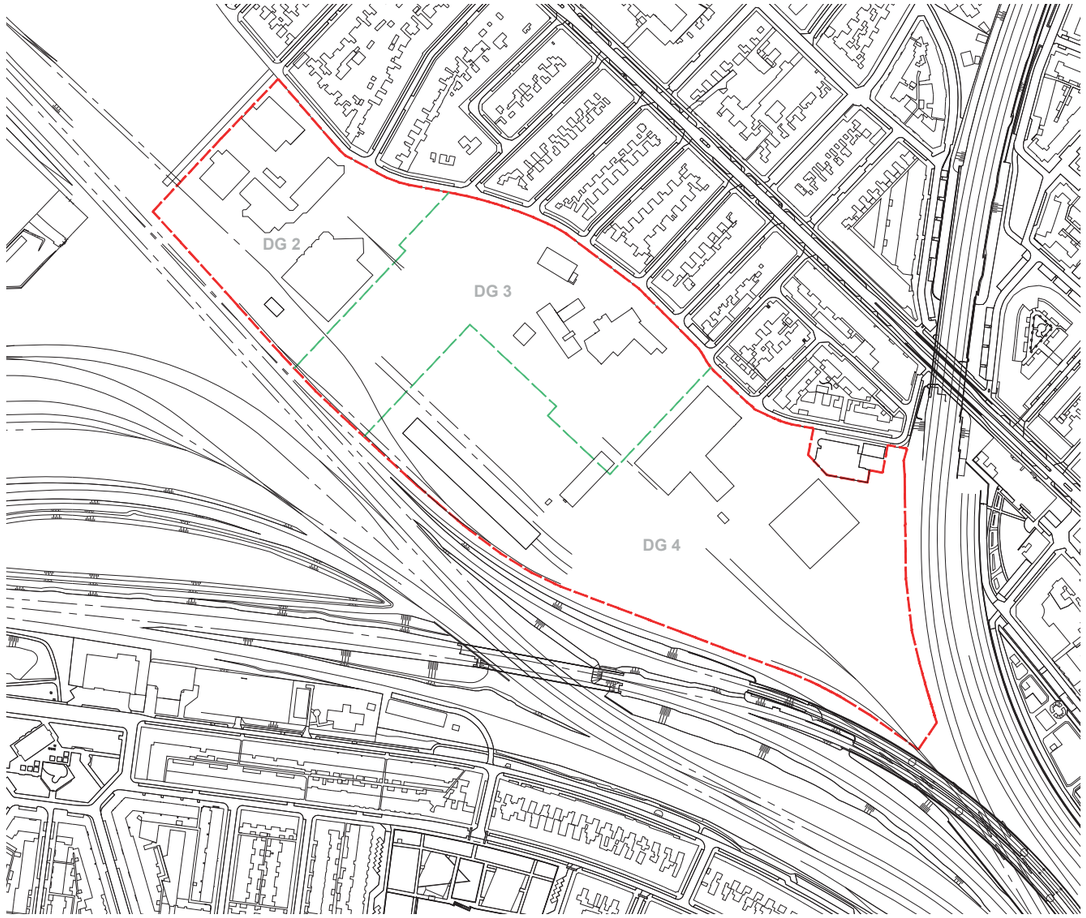
2.3 Functies

De gronden van het plangebied zijn in het bestemmingsplan 'Ondiep' geschikt voor de bestemming 'bedrijfsdoeleinden', waarbij bedrijven tot categorie 3 zijn toegestaan. Daarnaast is aan de bedrijfsactiviteiten ondergeschikte kantoorruimte toegestaan, waarbij zelfstandige kantoren niet zijn toegestaan. Binnen de bestemming 'bedrijfsdoeleinden' zijn tevens daarbij behorende voorzieningen, zoals nutsvoorzieningen, groenvoorzieningen, ontsluitingswegen, parkeervoorzieningen, waterbeheer en -berging en sierwater toegestaan. Op het terrein aan de 2e Daalsedijk zijn gebouwen zonder concrete toekomstwaarde gesloopt, waardoor er nu grote lege kavels liggen. Gebouwen met een reële gebruikswaarde zijn verhuurd of op tijdelijke basis in gebruik genomen, bijvoorbeeld als lesterrein voor een autorijschool, een advocatenkantoor, gerechtsdeurwaarder en een kappersopleidingsinstituut. Gebouwen met een cultuurhistorische waarde zijn behouden, in afwachting van een nieuwe bestemming.

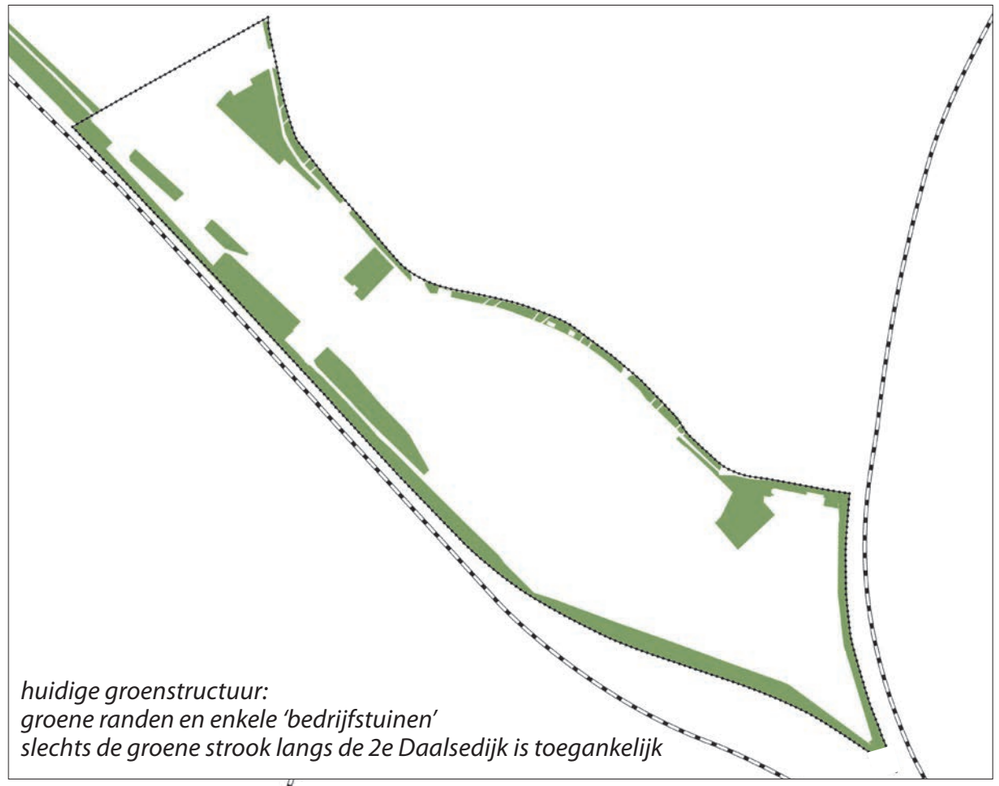
2.4 Ruimtelijk (historie)

De 2e Daalsedijk was tot begin 19e eeuw de enige wegverbinding tussen Utrecht en Amsterdam. In 1812 werd de Amsterdamsestraatweg aangelegd en nam het belang van de 2e Daalsedijk af. Met de aanleg van de aangrenzende spoorverbinding van Utrecht naar Amsterdam en van Utrecht naar Zwolle, ontstond behoefte aan werkruimte voor onderhoud en bevoorrading langs het spoor. Vanaf halverwege de 19e eeuw bouwden diverse spoorwegmaatschappijen in het gebied tussen de 2e Daalsedijk de benodigde loodsen, schoorstenen en ketelhuizen. Het gebied werd één van de centrale werkplaatsen in Nederland, met als specialiteit het maken van rijtuigen en bagagewagens. Eind vorige eeuw nam het belang van het gebied als Centrale Werkplaats af en kwamen gebouwen leeg te staan. Sommige gebouwen werden gesloopt, andere gebouwen verhuurd als kantoor/bedrijf. En er staan (historische) gebouwen leeg in afwachting van een nieuwe bestemming.
De waardevolle cultuurhistorische gebouwen zijn door de gemeente Utrecht zorgvuldig beschreven in het document 'Werken aan het spoor' (september 2008).

Aan de andere zijde van de 2e Daalsedijk is in de periode 1880-1920 een woongebied met voornamelijk seriële arbeiderswoningen ontstaan, waarin werknemers van de Centrale Werkplaats woonden. Langs de Amsterdamsestraatweg zijn winkels en horecagelegenheden gevestigd. De Daalsebuurt is een stenige buurt die bestaat uit smalle woonstraten met arbeiderswoningen. De bouwblokken hebben een ondiepe maat en de bebouwing bestaat vooral uit twee- en drie-laagse woningen.



Plangebied/exploitatiegebied deelgebied 2-4



huidige groenstructuur:
groene randen en enkele 'bedrijfstuinen'
slechts de groene strook langs de 2e Daalsedijk is toegankelijk

Ontwikkelvisie 2 april 2015



verkeersstructuur:
huidige bereikbaarheid van de locatie

- hoofd verkeersroute
- tweerichtingsverkeer
- éénrichtingsverkeer (met richtingaanduiding)
- spoorlijn
- bushalte
- treinstation

Ontwikkelvisie 2 april 2015

2.5 Verkeer en parkeren

De Daalsebuurt is te kenmerken als een buurt in de schil van de Utrechtse binnenstad met smalle straatjes met compacte, vooroorlogse rijtjeswoningen. De Amsterdamsestraatweg is een belangrijke ontsluitingsweg voor de buurt en het plangebied. De woonstraten in de Daalsebuurt hebben vrijwel allemaal eenrichtingsverkeer en sluiten aan op de Amsterdamsestraatweg. Via de woonstraten worden de bedrijven op bedrijventerrein 2e Daalsedijk ontsloten vanaf de Amsterdamsestraatweg. De smalle straatjes in de Daalsebuurt kennen relatief lage verkeersintensiteiten en hebben een beperkte verkeerscapaciteit.

Op de Amsterdamsestraatweg rijden meerdere bussen richting het centrum, Utrecht CS en station Zuilen. Ten noorden van het plangebied ligt station Zuilen op slechts vijf minuten loopafstand. Utrecht CS en de binnenstad liggen op 10 minuten fietsafstand. Het gebied heeft een directe verbinding naar het centrum omdat de 2e Daalsedijk direct verbonden is met de Amsterdamsestraatweg waar het centrum van Utrecht begint.

Doordat het bedrijventerrein 2e Daalsedijk volledig privaat is, zijn er nu geen doorgaande routes door het gebied. Bedrijven die gevestigd zijn op het bedrijventerrein 2e Daalsedijk voorzien op eigen terrein in hun parkeerbehoefte.

2.6 Ontwikkelingen in de omgeving

Aan de andere zijde van het spoortracé Amsterdam -Utrecht CS wordt de Cartesiusdriehoek ontwikkeld. Dit terrein is eveneens in eigendom van NS. Het circa 16 hectare grootte bedrijventerrein wordt ontwikkeld tot een aantrekkelijke, gezonde, groene, gemengde en stedelijke woonlocatie met ongeveer 2600 woningen. Tussen de sporen ontstaat een nieuw stuk stad, waarbij in een stedelijke context gewoond wordt rondom een groot autovrij park. De inrichting van het groen nodigt uit om te bewegen en te sporten. De auto krijgt er weinig ruimte; dit is bij uitstek een locatie om de fiets en het ov te gebruiken. Elkaar ontmoeten kan in het Cartesiuspark en in het herbestemde CAB gebouw, de industriële blikvanger van het gebied. Het Cartesiuspark wordt omsloten door stedelijke halfopen bouwblokken. De bouwblokken schermen aan de zijde van de groene lus het geluid af van het spoor. Aan de zijde van het Cartesiuspark openen de bouwblokken zich naar het park zodat alle woningen een relatie hebben met het Cartesiuspark. De binnenruimte van de bouwblokken wordt ingericht met collectieve buitenruimtes en privé buitenruimtes.

In het verlengde van de Locomotiefstraat komt een fietstunnel die Wisselspoor en de Cartesiusdriehoek met elkaar verbindt. Bewoners van het Wisselspoor kunnen zo eenvoudig gebruik maken van de voorzieningen in de Cartesiusdriehoek en via het tunneltje heeft de Cartesiusdriehoek een goede directe fietsverbinding richting het centrum.



Daalsebuurt


de 2e Daalsedijk


'spoor als decor'



smalle straatjes in Daalsebuurt


'buiten' in de nabijheid van de stad

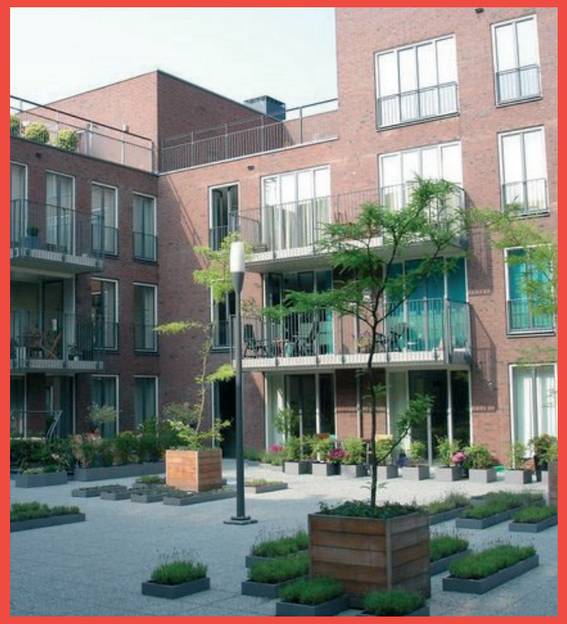

ruig en industrieel













Grote verscheidenheid aan woningtypes



3. Uitgangspunten

3.1 Functies

3.1.1 Wonen

Utrecht groeit, en doet dit volgens het leidend principe van gezonde verstedelijking. Betaalbaar wonen voor een diversiteit aan huishoudens is daarbij een van de aandachtspunten. De Woonvisie 2015 en Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) sluiten hierbij aan: passend en betaalbaar kunnen wonen zijn hierin belangrijke doelstellingen.
In het onlangs gepresenteerde coalitieakkoord '2018-2022 Utrecht: Ruimte voor iedereen' is aangegeven dat de groei ten goede komt voor iedereen en dat Utrecht een stad is waar mensen betaalbaar kunnen wonen.
De keerzijde van de aantrekkelijkheid als stad en de druk op de woningmarkt is dat de prijzen stijgen en woningen te duur dreigen te worden voor veel mensen. In het middensegment zijn er daardoor veel te weinig betaalbare huur- en koopwoningen om aan de marktvraag te voldoen. Ook in de sociale sector is er meer vraag dan aanbod. Daarom richt Utrecht zich de komende periode met name op stimuleren van het vergroten van het aanbod in deze segmenten.
Utrecht wil dat binnen de gemeentegrenzen in 2040 35% van de woningvoorraad behoort tot de sociale voorraad (woningen tot de liberalisatiegrens) en 25% tot de midden categorie (op het huidige prijsniveau midden huur tot € 950,- en betaalbare koop). Volgens het coalitieakkoord blijft hiervoor het Actieplan Midden Huur onverminderd van kracht. De gemeente Utrecht zet met het Actieplan Midden Huur in op een redelijke prijs-kwaliteitsverhouding van de midden huurwoningen, ook om doorstroom vanuit de sociale huur te bevorderen.

Wonen in het Wisselspoor

Wisselspoor geeft een uniek antwoord op de nog steeds aanhoudende vraag naar woonruimte voor een brede doelgroep variërend van stedelijke gezinnen, één- en tweepersoonshuishoudens tot studenten en starters in de goedkope en middensegmenten. De locatie ligt op steenworp afstand van het centrum, is levendig en heeft een eigen karakter. De woondoelgroep voelt zich aangetrokken voor het 'vrije' milieu en associeert zichzelf graag met de kunstenaars en ondernemers die de locatie al ontdekt hebben. Door ook publieke functies als horeca en cultureel-maatschappelijke ondernemingen toe te voegen wordt de aantrekkingskracht van het gebied verder versterkt. Wij richten ons dus op mensen, die bewust kiezen voor het nieuwe stedelijke leven. Daarbinnen is er ruimte voor iedereen.
De bedrijvige mix betekent dan ook een grote verscheidenheid aan doelgroepen: starters, studenten, gezinnen, senioren, woongroepen, huur en koop. Dit laat zich vertalen in een grote verscheidenheid aan woningtypen: stadsappartementen (ook voor gezinnen), lofts, vriendenhuis, penthouses, zorgwoningen en ook –in beperkte mate– stadswoningen. Het is voor de invulling van het plangebied belangrijk flexibel in te kunnen springen op toekomstige woonbehoeften en initiatieven.

Met het bewust inzetten op een gemengd woonmilieu geeft de 2e Daalsedijk concrete invulling aan de ambities uit het Coalitieakkoord 2018-2022. In de visie van de gemeente wordt prioriteit gegeven aan de sociale huursector, de betaalbaarheid van huren, de kwaliteit en de duurzaamheid van woningen en een vergroting van het aantal woningen in het middensegment. In Wisselspoor zal daarom conform de Ontwikkelvisie 30% als sociale woningbouw worden gerealiseerd. Hierbij wordt met name ingezet op kleine, goedkope huurwoningen voor eenpersoonshuishoudens (tot aan de eerste aftoppingsgrens). Dit zullen met name studenten en/of starterswoningen zijn met bijbehorende voorzieningen. Randvoorwaarde voor de sociale huurwoningen is dat het moet voldoen aan de reguliere eisen voor sociale woningbouw. Dit betekent onder meer dat huurprijzen onder de wettelijk vastgestelde liberalisatiegrens moeten liggen. De regels blijven ook gelden wanneer de exploitatietermijn van de aanbieder afloopt. In principe zullen de woningen dan onder meer binnen het geldende verdeelsysteem voor sociale huurwoningen gaan vallen.

Het totale geraamde woonprogramma voor Wisselspoor deelgebieden 2-4 bestaat (afhankelijk van de uiteindelijke verdeling en de grootte van de uiteindelijke woningen) uit circa 750 tot 1050 huur- en koopwoningen, waarbij -conform de Ontwikkelvisie (2015)- 30% in de sociale huur wordt gerealiseerd. Het programma sociale huurwoningen bestaat uit minimaal 5% van minimaal 75 m^2 gbo, minimaal 40% van minimaal 65 m^2 gbo en 55% van minimaal 20 m^2 gbo (uitgaande van onzelfstandige studentenwoningen). Indien binnen de 55% gekozen wordt voor de ontwikkeling van zelfstandige studentenwoningen bedraagt de ondergrens minimaal 25 m^2 gbo per woning. Om te borgen dat de onzelfstandig studentenwoningen betaalbaar zijn (en blijven) voor de doelgroep mag de huurprijs maximaal €432,51 per maand (prijspeil 1-1-2020) bedragen, waarbij de borging van de doelgroep studenten plaats moet vinden middels een campuscontract of verhuur door een toegelaten instelling. Indien binnen de 55% niet gekozen wordt voor studentenwoningen, bedraagt de ondergrens van het woonoppervlak voor de binnen deze categorie te realiseren woningen gemiddeld 45 m^2 gbo. Daarnaast dient minimaal 15% van het aantal te realiseren woningen als "betaalbare koopwoning" te worden gerealiseerd, d.w.z. met een VON-prijs tot de NHG-grens. Bij de categorie "betaalbare koopwoning" dienen het antispeculatiebeding en de zelfbewoningsplicht conform raadsbrief "Betaalbare koopwoningen dd 13-03-2020 van toepassing te worden verklaard.

Daarnaast is het van belang om datgene te bouwen wat aansluit bij de wensen van de verschillende doelgroepen. Dit betekent dat er onder meer comfortabele appartementen voor ouderen uit de buurt, gezinswoningen en appartementen voor éénpersoonshuishoudens worden gebouwd.

Mogelijkerwijs kunnen de volgende woonvormen worden gerealiseerd:

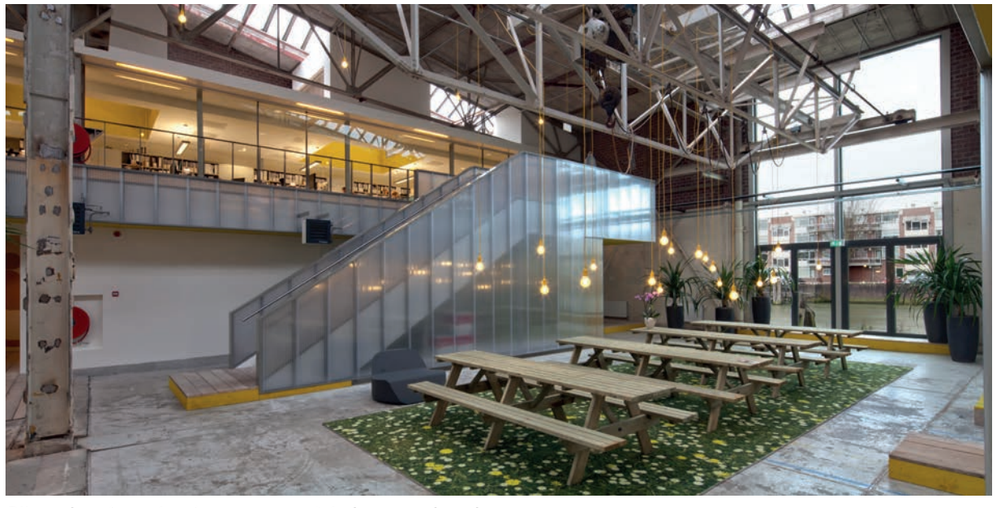
- Door bijvoorbeeld de toename van ouderen groeit ook de groep dementerenden. Hiervoor moeten locaties komen waar kleinschalige opvang gerealiseerd kan worden. Daarnaast is behoefte aan 'beschutte' woonvormen waarbij ouderen zelfstandig wonen maar wel met elkaar in contact zijn.
- Of woonvormen voor specifieke doelgroepen. Gemengd wonen is een voorbeeld van een woonconcept als onderdeel van de sociale huur, waarbij dragende en vragende bewoners samenleven. Ze wonen ieder in een eigen kamer of studio. Ze delen een gezamenlijke ruimte, zoals een grote woonkeuken of een gezamenlijke binnentuin. Van dragende bewoners wordt verwacht dat zij een trekkersrol op zich nemen om activiteiten te organiseren en daarmee een actieve woongemeenschap creëren. De vragende bewoners krijgen vaak hulp aan huis van het buurtteam of een ambulant begeleider van een zorginstelling.

3.1.2 Creatieve sector/bedrijvigheid

De identiteit van dit gebied en het karakter van de bestaande bebouwing lenen zich uitstekend voor de huisvesting van creatieve bedrijvigheid. Uit het rapport 'Een bloeiende creatieve industrie in een levendige stad' van Bureau Buiten uit 2017 blijkt duidelijk de meerwaarde van creativiteit voor gebiedsontwikkelingen in Utrecht. Bovendien schetst dit rapport de grote behoefte vanuit de Utrechtse creatieve sector, aan inspirerende en betaalbare werk-, oefen-, presentatie- en ontmoetingsruimtes in de buurt van het stadscentrum, bij voorkeur in bedrijfsverzamelgebouwen. Met de groei van de stad groeit die behoefte mee, terwijl het aanbod aan ruimte met voor deze doelgroep betaalbare huurniveaus eerder af- dan toeneemt. Bovendien zijn broedplaatsen vaak tijdelijk, terwijl er in de creatieve sector juist grote behoefte is aan permanente huisvesting.









Bijzondere (creatieve) programma's in bestaande gebouwen

Kunst in de openbare ruimte
De industriële sfeer van het gebied wordt versterkt door behoud van de cultuurhistorische gebouwen, bijzondere inrichting van de openbare ruimte en door hergebruik van in het terrein aanwezige elementen (stelconplaten, rails etc.). Het plaatsen van kunst in de openbare ruimte (waaronder de fietsroute in het Spoorpark), mogelijk geïnspireerd op het industriële karakter van het gebied, kan bijdragen aan deze bijzondere inrichting. De gemeente Utrecht kan hierin meedenken en bemiddelen.

Creatieve bedrijvigheid en culturele voorzieningen
In het gebied is momenteel al een groot aantal bedrijven en organisaties uit de creatieve sector gevestigd, deels in de gebouwen met hoge cultuurhistorische waarde. Het gaat om circa 1.100 m2 VVO in Concordiastraat 67a, circa 3.370 VVO m2 in Concordiastraat 68 en circa 165 m2 VVO in 2e Daalsedijk 6 (in totaal 4.635 m2 VVO). Deze metrages zijn exclusief de gehuurde buitenruimte.

Op grond van het rapport 'Een bloeiende creatieve industrie in een levendige stad' en de 'Ontwikkelvisie 2e Daalsedijk' zal het bestaande aantal vierkante meters voor de creatieve sector in het gebied voor de lange termijn grofweg worden behouden en mogelijk verder worden uitgebouwd met als ondergrens 3600 m2 vvo. Gebruikers die passen in het toekomstige beeld van Wisselspoor, zoals UCo en De Plaatsmaker (met onderhuurders als het meerjarig gesubsidieerde Theatergezelschap Aluin in Concordiastraat 67a), kunnen blijven zitten onder het voorbehoud dat de partijen overeenstemming bereiken over de contractuele voorwaarden. Deze gebruikers zijn geworteld in de wijk en dragen al jaren bij aan de maatschappelijk en economisch waardevermeerderende placemaking in het gebied.

Een gemengde bestemming van de creatieve bedrijfsverzamelgebouwen (broedplaatsen) wordt gestimuleerd, waarbij naast de creatieve bedrijvigheid ook ondergeschikte horeca, kantooractiviteiten en detailhandel wordt toegelaten. Daarnaast behoort het toevoegen van een passende culturele voorziening in het gebied tot de mogelijkheden, aanvullend op de kleinschalige voorstellingen in de zaal van Aluin in Concordiastraat 67a.

De bestaande gebouwen in het gebied zijn bij uitstek geschikt voor het behoud en mogelijke uitbreiding van de huisvesting van creatieve bedrijvigheid en een eventuele culturele voorziening, ook omdat de huur in deze gebouwen voor dergelijke (al dan niet vanuit cultuurbudget gesubsidieerde) functies op een aantrekkelijk niveau gehouden kunnen worden.

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

Atelierwoningen
In de nieuwbouwblokken kan gedacht worden aan betaalbare, individuele atelierwoningen, waar kunstenaars en creatieve ondernemers kunnen werken aan huis. Naar dit type woningen is vanuit de creatieve sector veel vraag en te weinig aanbod in de stad.
NB: Onder creatieve sector en creatieve bedrijvigheid wordt in deze paragraaf verstaan de hele breedte van het creatieve domein, van experimenteel en autonoom werkende kunstenaars tot hoofdzakelijk op de markt gerichte creatieven zoals architecten en grafisch vormgevers.

3.1.3 Horeca, productiegebonden detailhandel en bedrijven

Horeca
Een gemengde bestemming wordt uitdrukkelijk gestimuleerd, waarbij naast (creatieve) bedrijvigheid ook voorzieningen zoals horeca, die bijdragen aan de identiteit van het gebied, toegelaten worden op verschillende plekken. Het onlangs vastgesteld Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2018 biedt diverse kansen (o.a. profiel 14 Creatieve hotspots).

Productie gebonden detailhandel
Teneinde een dynamisch stadsdeel te bewerkstelligen wordt in het plan beperkte, productgebonden detailhandel toegelaten in bestaande bebouwing. De detailhandel is een nevenactiviteit en productie en/of installatie gerelateerd of ondersteunend aan de hoofdactiviteit in het betreffende bedrijf. Daarnaast is er behoefte aan kleinschalige detailhandel gelimiteerd tot 400 m2 bvo (Motie "krantje croissantje" met een maximum van 100 m2 bvo per winkelunit). Conform het Ontwikkelingskader Detailhandel uit 2012 wordt niet uitgegaan van het toevoegen van vierkante meters reguliere detailhandel, behalve voornoemde Motie "krantje croissantje".

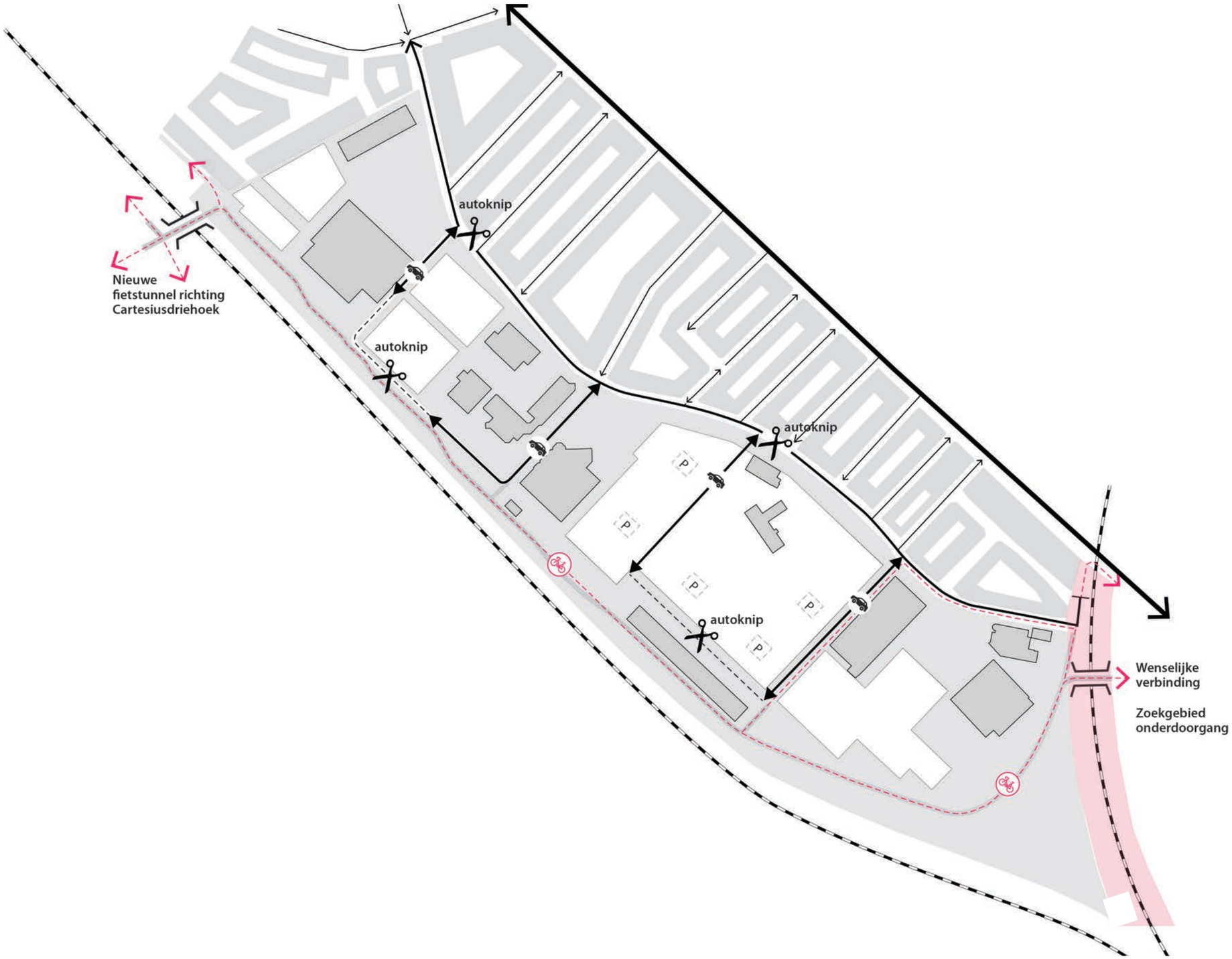
Bedrijven
In het plangebied is lichte bedrijvigheid toegestaan, (bedrijven uit categorie 1 en 2 en op een enkele plek categorie 3). Daarnaast is aan de bedrijfsactiviteiten ondergeschikte kantoorruimte toegestaan, waarbij zelfstandige kantoren niet zijn toegestaan. Het reeds bestaande kantoormetrage kan blijven.
Afspraken in regionaal verband concentreren binnen Utrecht kantoorontwikkeling op de locaties Stationsgebied, Papendorp en Leidsche Rijn Centrum. Daarom is ontwikkeling van nieuwe kantoren in Werkspoor niet mogelijk. Wat betreft de niet-woninggerelateerde functies zal gezocht worden naar functies als jonge creatieve bedrijven die geen grote verkeer aantrekkende werking hebben. Dit om het gebied zoveel mogelijk autoluw te houden.

3.1.4 Hotel

De marktruimte voor nieuwe hotels in Utrecht wordt de komende 3 jaar (2019, 2020 en 2021) ruimschoots overtroffen. Na toevoeging van bestaande plannen voor ca. 1.500-1.800 nieuwe hotelkamers bovenop de huidige capaciteit van ca. 2.000 kamers maken we een pas op de plaats en worden vooralsnog geen nieuwe hotels toegestaan. De Utrechtse hotelmarkt kan hiermee letterlijk op adem komen en absorptievermogen tonen. In 2022 kan dan worden bezien wat de daadwerkelijke effecten zijn van de snelle capaciteitsverruiming op de bestaande hotels in de markt.

Op basis van het recente marktonderzoek van Bureau Stedelijke Planning scherpen we de vermelde criteria nader aan en sturen we op een onderscheidende, kwalitatieve ontwikkeling. We willen voor bijzondere concepthotels met maximaal 50 kamers en bijzondere doelgroephotels een uitzondering kunnen maken ('nee, tenzij'), omdat deze in Utrecht beperkt aanwezig zijn en een unieke toevoeging op het bestaande aanbod kunnen vormen. Om voor een uitzondering in aanmerking te komen, dient aan alle van de volgende criteria te worden voldaan:

- Locatie: het hotel biedt duidelijke meerwaarde aan een gebiedsontwikkeling of is in een monumentaal of bijzonder pand gehuisvest.
- Kwaliteit initiatiefnemers: harde toezegging van ontwikkelaar en exploitant voor de realisatie van het hotel, waarbij bewezen referenties zijn van reeds gerealiseerde plannen.
- Segmentatie: bedient aantoonbaar een eigen doelgroep met voor Utrecht aanvullende hotelconcepten (eigen businessplan en marktonderzoek met inzicht in vraag, aanbod en onderscheidend vermogen zijn verplicht), zodat hiermee in een kwalitatieve verbreding van het aanbod wordt voorzien.



Ontsluiting 2e Daalsedijk

- Duurzaamheid: het concept is bij voorkeur alternatief aanwendbaar (bijvoorbeeld om te vormen naar woningen) en draagt bij aan de duurzaamheidsdoelstellingen van de ambitie Gezond Stedelijk Leven voor iedereen. Dat kan bijvoorbeeld door invulling te geven aan sociaal ondernemerschap (social return), gezonde horeca, faciliteren van gezonde mobiliteit, het beperken van hinder voor de buurt en het creëren van voordelen voor de buurt. Het initiatief ook bij aan de duurzame verstedelijking van Utrecht door een energieneutrale exploitatie, het bijdragen aan de regionale circulaire economie, en het natuurinclusief en klimaatadaptief (her)-ontwikkelen van het gebouw.

De definitie van een bijzonder concepthotel is een middelgroot hotel van maximaal 50 kamers, met een uitzonderlijke invulling van het concept, dat zowel voor directe omwonenden als bezoekers aantrekkelijk is en met ten minste een andere publieksfunctie dan alleen logies. De definitie van een bijzonder doelgroephotel is een (keten)hotel met een uitzonderlijke invulling van het concept, dat vanuit een onderscheidend thema een voor Utrecht specifieke doelgroep weet te bedienen. Voor beide uitzonderingen geldt dat ze nadrukkelijk kunnen voorzien in een eigen vraag en de markt zodoende verruimen en hiermee aanvullend gaan functioneren op het bestaande hotelaanbod.

3.1.5 Welzijn en gezondheid

Maatschappelijke voorzieningen lenen zich uitstekend voor de beoogde functiemening en kunnen ook een plek krijgen in Wisselspoor. Bestaande gebouwen zijn daar heel geschikt voor, ook omdat de huur in deze gebouwen voor dergelijke functies op een aantrekkelijk niveau gehouden kunnen worden.

Welzijn

In de buurt zelf en in omliggende buurten en wijken van Wisselspoor zijn (maatschappelijke) voorzieningen dichtbij. Een eventueel aanvullende vraag vanuit de nieuwe bewoners van Wisselspoor kan worden bediend door de bestaande (maatschappelijke) voorzieningen, zoals Buurtcentrum De Uithoek en De Oase.

Gezondheid en zorg

Per 1.000 woningen is ongeveer een halve huisarts nodig. Mede daarom is een gezondheidscentrum mogelijk gemaakt in deelgebied 1 van Wisselspoor. De inschatting is dat de ontmoetingsvoorzieningen met ondersteuning en zorg (dagbesteding) in de wijken West en Noordwest de toename aan bewoners vanuit Wisselspoor kunnen opvangen. Er is hiervoor geen extra ruimte nodig in het Wisselspoorgebied. De nieuwe buurt Wisselspoor gaat ondersteund worden vanuit het Buurtteam Ondiep/Pijlsweerd en vraagt geen extra locatie in Wisselspoor.

3.1.6 Onderwijshuisvesting

Door de toename van woningen in Wisselspoor neemt de behoefte aan onderwijshuisvesting in dit gebied toe. Het uitgangspunt voor primair onderwijs is dat kinderen in de eigen buurt naar school kunnen gaan.
In de wijk Noordwest is er voor onderwijshuisvesting geen overcapaciteit waarvan gebruik gemaakt kan worden. Onbekend is of de huidige scholen in de buurt van de 2e Daalsedijk willen (onderwijs) en kunnen (ruimte) uitbreiden. In de Cartesiusdriehoek wordt de behoefte aan onderwijshuisvesting afgestemd op dat gebied en de nieuwbouw van de 2e Daalsedijk. Een aandachtspunt hierbij is dat de nieuwe bewoners met kinderen liefst meteen gebruik moeten kunnen maken van de nieuwe onderwijsvoorziening.
De ligging van het gebied maakt de locatie Wisselspoor geschikt voor vervolgonderwijs. De vestiging van vervolgonderwijs wordt mogelijk gemaakt.

3.1.7 Sport

In de 2e Daalsedijk-buurt is geen behoefte aan formele sportvoorzieningen zoals sportvelden, gymzalen of sporthallen. In de omliggende buurten is naar verwachting voldoende sportruimte om ook de nieuwe bewoners uit Wisselspoor te laten sporten. In de Cartesiusdriehoek wordt waarschijnlijk een sporthal toegevoegd. Voor sportvelden wordt verwezen naar het sportpark Marco van Basten en sportpark Wesley Sneijder. De zwembaden de Kwakel en Den Hommel zijn goed te bereiken voor bewoners van de wijk Noordwest.
In het Spoorpark, welke via de onderdoorgang ook doorloopt aan de zijde van de Cartesiusdriehoek is ruimte voor informele sporten zoals bootcamp en thai chi.

3.2 Verkeer en parkeren

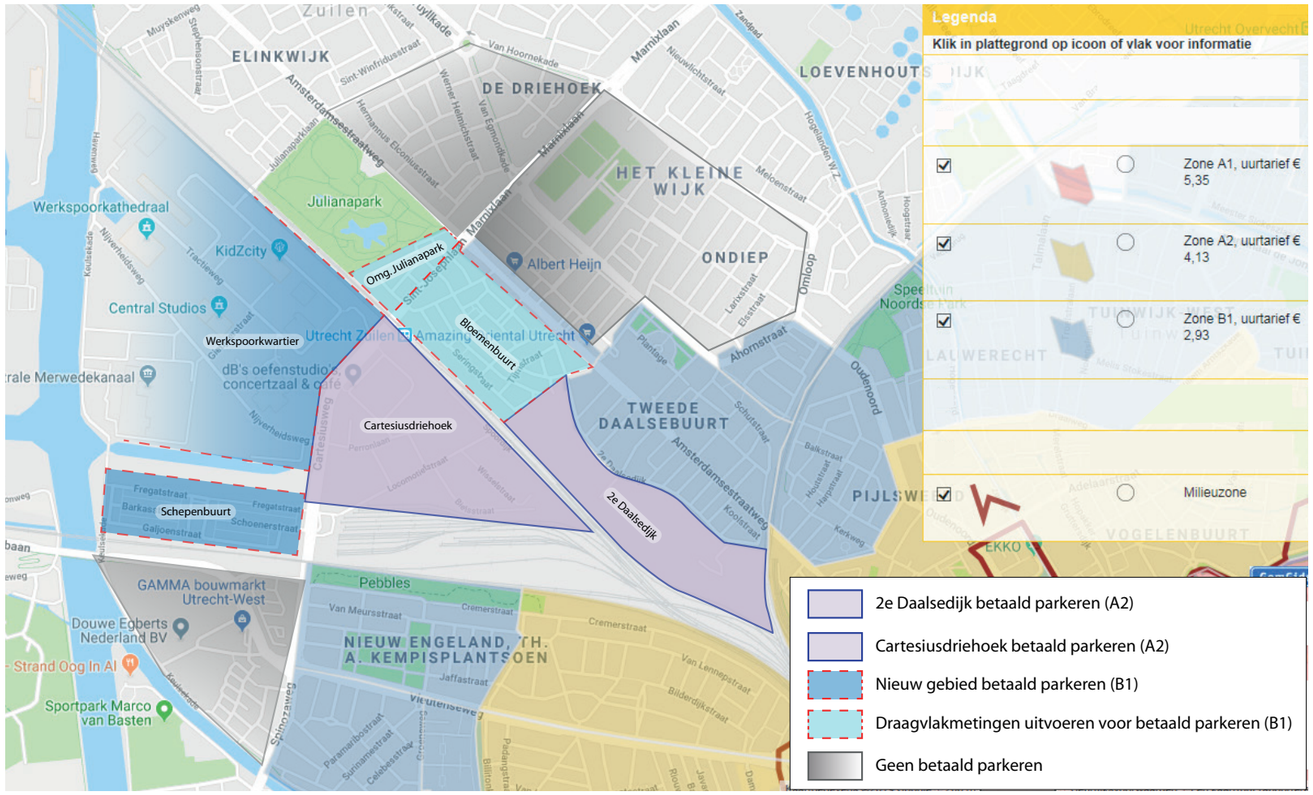
Ontsluiting

De Amsterdamsestraatweg is de belangrijkste toegangsweg naar het gebied. Het Wisselspoor is met de auto alleen te bereiken via smalle eenrichtingsstraten in de Daalsebuurt. Om het rustige karakter van de woonstraten in de Daalsebuurt te behouden, is een autoluw karakter randvoorwaarde voor de toekomstige ontwikkelingen van het Wisselspoor. Zo mag de totale verkeersdruk in de plansituatie (Bloemenbuurt en ontwikkeling 2e Daalsedijk deelgebied 1 t/m 4) maximaal 5.800 motorvoertuigen per etmaal bedragen.
Inprikkers zullen het grootste deel van het autoverkeer naar het plangebied dirigeren en ontsluiten elk een deel van het nieuwe programma, dusdanig dat een goede spreiding van het verkeer over de bestaande woonstraten gewaarborgd wordt. De inprikkers zijn alleen voor nood- en hulpdiensten met elkaar verbonden. Een deel van het nieuwe programma in de zuidelijke punt wordt voor een specifieke doelgroep (bijvoorbeeld starters, ouderen) en volledig autovrij. Tussen de inprikkers komen twee verkeerskundige autoknips op de 2e Daalsedijk. Eén tussen de Knopstraat en Papaverstraat en een autoknip tussen de Goudsbloemstraat en Jasmijnstraat. De Tweede Daalsedijk is een woonstraat waarbij een goede oversteekbaarheid en leefbaarheid centraal staat. Door het toepassen van knips wordt autoverkeer afgeremd en ontstaat ruimte voor langzaam verkeer en verblijven. De knips worden opengesteld voor vrachtverkeer, waardoor vrachtverkeer via de 2e Daalsedijk het plangebied in- en uitrijdt. De knips worden zodanig uitgevoerd dat het voor vrachtverkeer mogelijk wordt om via een vrachtwagensluis door te rijden, maar voor auto's niet. Hierdoor blijft de situatie met betrekking tot vrachtverkeer in de dwarsstraten van de Bloemenbuurt ongewijzigd.

Fietsen

Voor fietsers loopt de hoofdfietsroute door het Spoorpark. Deze route sluit aan op de 2e Daalsedijk, de Amsterdamsestraatweg en een fietstunnel richting de Cartesiusdriehoek. Via een nieuwe tunnel onder het spoor zal het Wisselspoor voor voetgangers en fietsers een directe verbinding krijgen met de Cartesiusdriehoek. Een mogelijke tweede tunnel richting de 1e Daalsedijk is, op dit moment, nog onzeker. De alternatieve route loopt via de Dijkstraat richting de Amsterdamsestraatweg. De maatvoering en inrichting van de fietsroute dient te voldoen aan de eisen van een hoofdfietsroute.
Er moeten voldoende zeer toegankelijke en uitnodigende inpandige fietsenstallingen gerealiseerd worden in de appartementengebouwen zodat de openbare ruimte niet helemaal vol komt te staan met fietsen en bewoners laagdrempelig gebruik kunnen maken van de fiets. Fietsparkeren voor bezoekers moet voorzien worden in de openbare ruimte met voldoende fietsparkeervoorzieningen. Hierbij hanteren we een norm van 0,5 per woning, waarbij dubbelgebruik met andere functies mogelijk is.

1.



Parkeerplattegrond Utrecht (Gemeente Utrecht)

Openbaar vervoer
Het gebied wordt per openbaar vervoer ontsloten via de bestaande bushaltes en buslijnen op de Amsterdamsestraatweg. De loopafstand tussen de 2e Daalsedijk en de Amsterdamsestraatweg is ruim 100 meter. Op de Amsterdamsestraatweg halteren 2 buslijnen, te weten; buslijn 3 (Utrecht Centraal - Zuilen) en buslijn 120 (Utrecht Centraal - Amsterdam Bijlmer Arena).
Daarnaast ligt het plangebied op fietsafstand van het Centraal Station en Station Zuilen, dit maakt de combinatie fiets-OV aantrekkelijk vanwege de ligging van het gebied en de goede fietsverbindingen naar beide stations.

Parkeren
Vanwege de goede bereikbaarheid per fiets, te voet en via openbaar vervoer én de wenselijkheid om het gebied zo veel mogelijk autoluw te ontwikkelen is voor de 2e Daalsedijk het uitgangspunt dat de minimale parkeernorm, uit de nota 'Stallen en Parkeren 2013', ook de maximum parkeernorm is voor het gehele plangebied.

Gelijktijdig met de ontwikkeling wordt betaald parkeren ingevoerd voor het gehele plangebied. Om invulling te geven aan de ambitie om een zo autoluw mogelijk karakter, en daardoor de auto verkeersdruk zoveel mogelijk te beperken, wordt een parkeerregime volgens A2-norm voorgesteld. Het A2-parkeerregime biedt de mogelijkheid om 10% lagere autoparkeernormen te hanteren en iets hogere parkeertarieven, waardoor de verkeersgeneratie lager wordt. Het invoeren van een A2-regime vereist een functioneren van het plangebied als centrumgebied. Daarbij moet worden aangetoond:

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

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

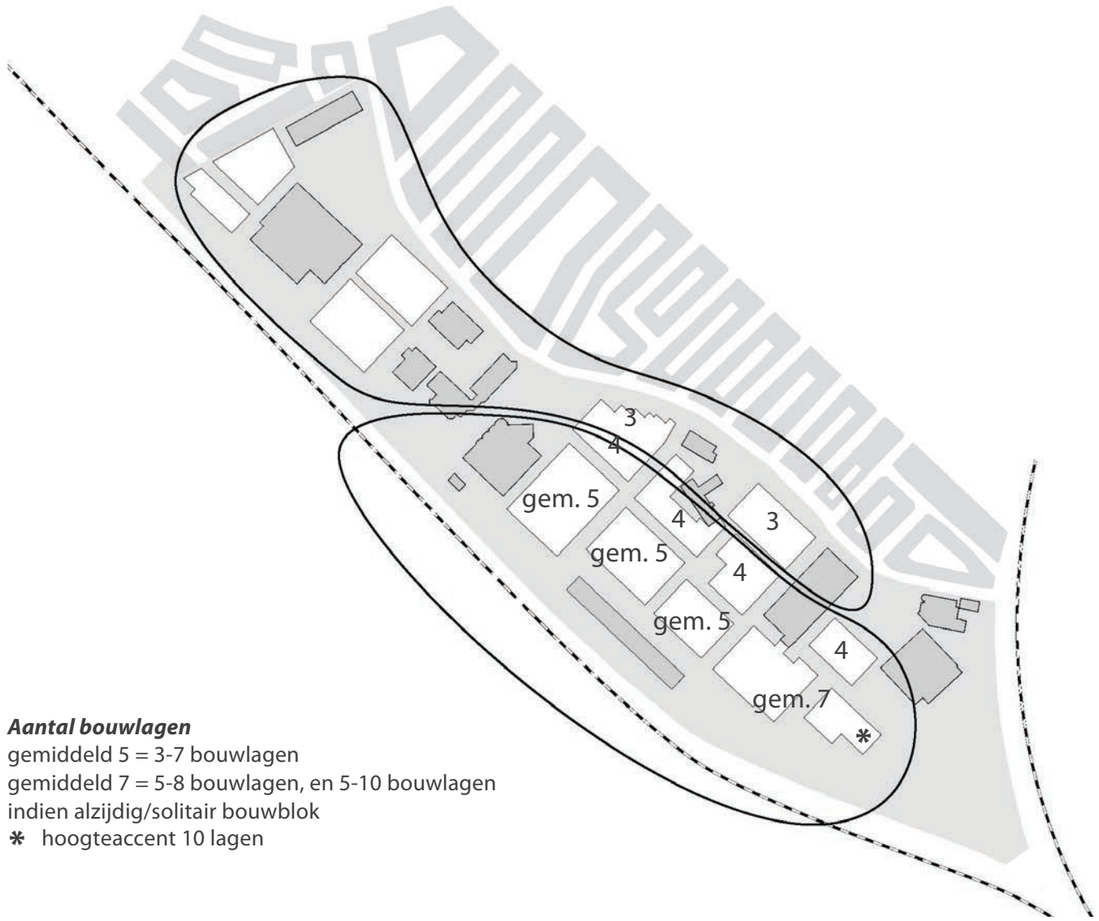
Parkeren voor auto en fiets wordt binnen de bebouwing opgelost (zowel voor bezoekers als voor bewoners en andere gebruikers van het gebied). De geparkeerde auto's zijn niet zichtbaar vanuit het openbaar gebied. Hierdoor wordt het overgrote deel van het gebied ontzien van autoverkeer en geparkeerde auto's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

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

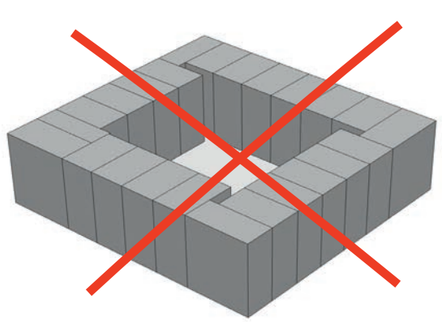
Ook aantrekkelijk zijn Mobility as a Service (MaaS) oplossingen inclusief ruimte voor eventuele haal- en brengservices (HUB-voorzieningen). Dit is een belangrijk onderdeel van het bijzondere maatwerk. MaaS betekent dat de mobiliteitsoplossingen in ieder geval digitaal beschikbaar moeten zijn en verschillende mobiliteitsoplossingen worden aangeboden (fiets, deelauto, bakfiets, etc). Het systeem moet adaptief zijn, wat betreft de mobiliteitsvormen, maar ook wat betreft aanbieders. De behoefte aan gedeelde mobiliteit in plaats van gebruik van de eigen auto moet bij de bewoners en gebruikers in het plangebied steeds worden gestimuleerd. Dit betekent onder andere dat er in het begin een overmaat aan oplossingen moet worden aangeboden.
Als uitwerking van het MaaS-principe zal de exploitant bij de oplevering van het gehele plangebied in ieder geval 22 parkeerplaatsen voor elektrische deelauto's en 10 deelauto's voor de eigenaren/bewoners van de woningen in het plangebied realiseren.

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

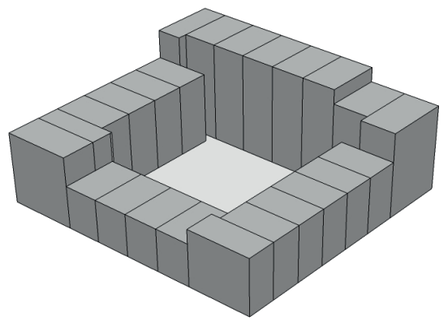
Door de gemeente zullen geen straat parkeervergunningen voor langparkeerders worden verstrekt. De exploitant is verplicht hierover op duidelijke wijze te communiceren met kopers/huurders van het bestaande en door hem nieuw te realiseren vastgoed. Langparkeerders komen ook niet in aanmerking voor een straatvergunning in de omliggende buurten.



Aantal bouwlagen
gemiddeld 5 = 3-7 bouwlagen
gemiddeld 7 = 5-8 bouwlagen, en 5-10 bouwlagen
indien alzijdig/solitair bouwblok
* hoogteaccent 10 lagen



Één bouwhoogte binnen één bouwblok is niet toegestaan



gemiddeld 5 bouwlagen

gemiddelde bouwlagen zijn communicerende vaten

3.3 Ruimtelijk

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

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

Door herbestemming van de karakteristieke historische panden kunnen deze gebouwen een waardevolle bijdrage leveren aan de ontwikkeling van het gebied. Bijzondere (creatieve) programma's die in de cultuurhistorische gebouwen een plek krijgen dragen bij aan de bekendheid van de plek en versterken het imago van het gebied.
De industriële gebouwen en de bijzondere elementen in de buitenruimte nodigen uit om het plangebied te ontwikkelen tot een openbare plek met een bijzondere betekenis voor de stad: een binnenstedelijk woonwerkmilieu dat zowel door het maken van nieuwe openbare ruimte als door toevoeging van bijzondere functies en programma's waarde toevoegt aan de stad.

Deze uitgangspunten zijn beschreven in de Ontwikkelvisie '2015'. Het voorliggende Ontwikkelkader voor deelgebied 2-4 vormt een nadere uitwerking en concretisering van de Ontwikkelvisie die een globaal en abstract karakter heeft. Het Ontwikkelkader voor deelgebied 2-4 sluit naadloos aan op het Ontwikkelkader voor deelgebied 1.
De concretisering is bedoeld als de ruimtelijke vertaling van de algemene uitgangspunten waarmee het gewenste aantrekkelijke en gedifferentieerde stedenbouwkundige beeld kan worden bereikt en geborgd. Deels zijn keuzes vastgelegd en deels zijn deze nog opengelaten. Er zijn 'spelregels' toegevoegd waar de bebouwing aan moet voldoen. Hiermee blijft flexibiliteit behouden en wordt voorkomen dat bij de nadere uitwerking onnodige beperkingen ontstaan. Daarnaast zijn uitgangspunten voor de openbare ruimte opgenomen, waarin de ambities en eisen ten aanzien van mobiliteit, duurzaamheid en klimaatbestendigheid zijn verwerkt. Een open plint aan de zijde van het fietspad dient een optimale relatie te leggen tussen de bebouwing en de openbare ruimte. Woonruimtes of andere levendige functies moeten van de plek een prettige en veilige omgeving maken.

Inpassing bestaande gebouwen
De bestaande gebouwen worden bijna allemaal behouden en verhuurd of krijgen een nieuwe bestemming. De drie bedrijfspanden aan de 2e Daalsedijk zonder cultuurhistorische waarde worden deels ingepast in de verkaveling en blijven onderdeel van het plangebied. Door herbestemming van de karakteristieke historische panden kunnen deze gebouwen een waardevolle bijdrage leveren aan de ontwikkeling van het gebied. Bijzondere (creatieve) programma's die in de cultuurhistorische gebouwen een plek krijgen dragen bij aan de bekendheid van de plek en versterken het imago van het plangebied.

Het programma kan van tijdelijke of permanente aard zijn. Juist dit soort creatieve of culturele programma's zijn van belang voor de overgang van werkgebied naar een gebied waar men ook zou willen wonen. Het plangebied zal een ander karakter krijgen dan de bestaande Daalsebuurt, zoals dat in de huidige situatie ook al het geval is. Het contrast tussen de kleine arbeiderswoningen en de grote industriële bebouwing vormt het uitgangspunt voor de ontwikkeling van de locatie. Ook in de buitenruimte wordt ingezet op een 'eigen' identiteit die uitgaat van de aanwezige materialen en karakteristieken in het gebied.
De bijzondere cultuurhistorische bebouwing in het gebied, maar ook de recentere bedrijfsbebouwing, geven het gebied een spannend karakter. De bestaande gebouwen zijn gelijkmatig over het gebied verspreid waardoor er op iedere plek een verrassende mix ontstaat tussen bestaande en nieuwe bebouwing. Aan de 2e Daalsedijk zijn drie bedrijfsgebouwen gesitueerd, twee zullen ingepast worden in de verkaveling. Zodat op die plek de ruimtelijkheid en luchtigheid van de bestaande bebouwing behouden blijft en er op deze plek een spannende verkaveling ontstaat.

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

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

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

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

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

De straten tussen het plantsoen aan de 2e Daalsedijk en het Spoorpark verbinden het groen met elkaar. De straten kunnen een verschillend karakter hebben afhankelijk van het te realiseren programma/bouwhoogte en de exacte ligging is nog flexibel. Een informele route midden door het plangebied, parallel aan het spoor, verbindt alle ontwikkellocaties met elkaar. De route is geen continue lijn, maar verspringt en verrast.
Het ruimtelijk raamwerk waarborgt de gewenste samenhang, de flexibele invulling van de ontwikkelvelden zorgt voor diversiteit. Het ruimtelijk raamwerk wordt gevormd door de bestaande bedrijfsbebouwing, de cultuurhistorische gebouwen, de ontsluitingsstructuur en de groenstructuur. Samen vormen deze structuren het kader waarbinnen de gewenste transformatie kan plaatsvinden.

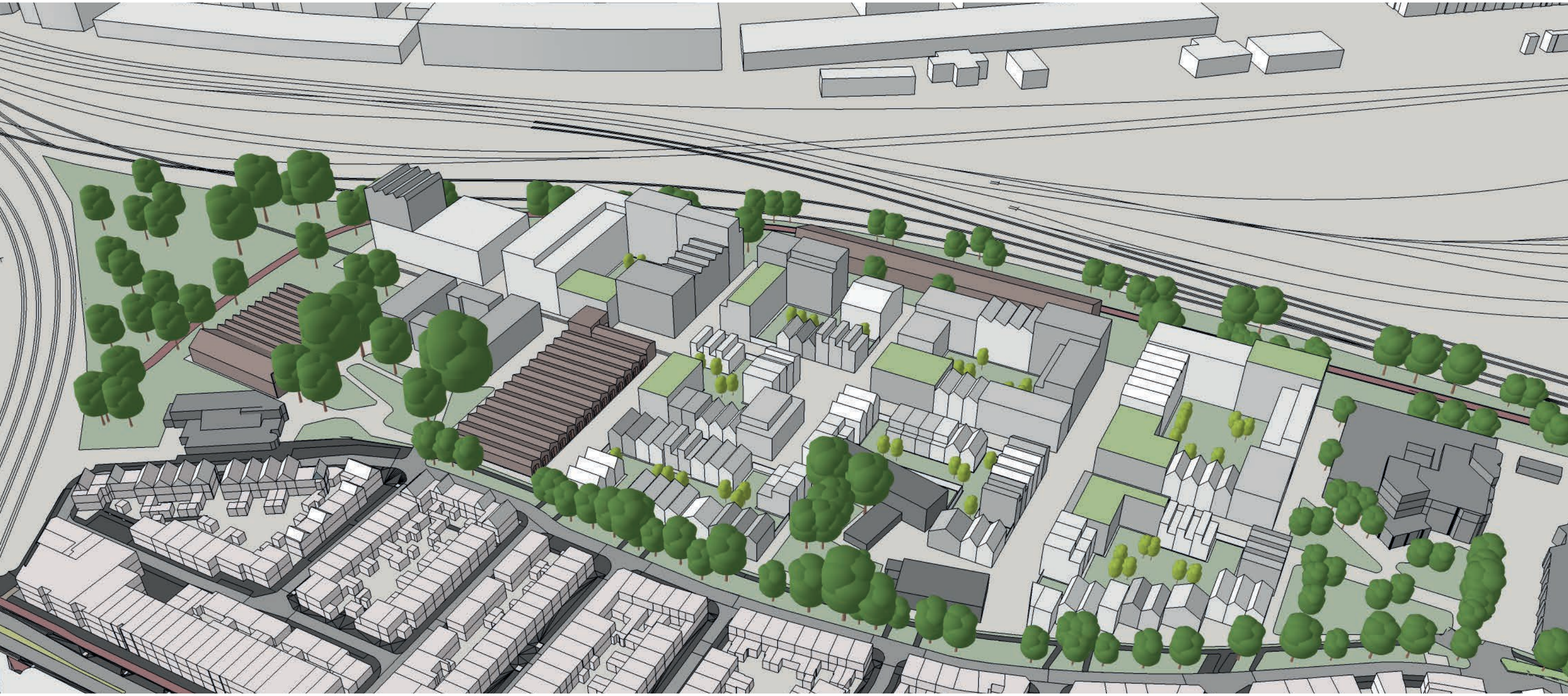
Bouwhoogte
De bouwhoogtes in het Ontwikkelkader zijn grotendeels overgenomen uit de Ontwikkelvisie met dit verschil dat de maximale bouwhoogtes nu vertaald zijn naar gemiddelde bouwhoogtes om een gevarieerder beeld te krijgen en om de kleine korrel te benadrukken. In de zuidoosthoek is de bouwhoogte verlaagd van maximaal 8 lagen naar gemiddeld 7 bouwlagen. In het middengebied is de bouwhoogte gedeeltelijk van maximaal 3 naar maximaal 4 bouwlagen gegaan.

Een gemiddelde bouwhoogte wil zeggen dat bij een bouwhoogte van 5 bouwlagen de bouwhoogte kan variëren tussen de 3 en 7 bouwlagen. Dit middel wordt ingezet om een gevarieerder beeld met een kleinere korrel te kunnen realiseren. De gemiddelde bouwhoogte gaat uit van communicerende vaten: als in een bouwblok 5 in plaats van 7 bouwlagen gebouwd worden, dan moet daar op een andere plek in het bouwblok 3 bouwlagen tegenover staan.

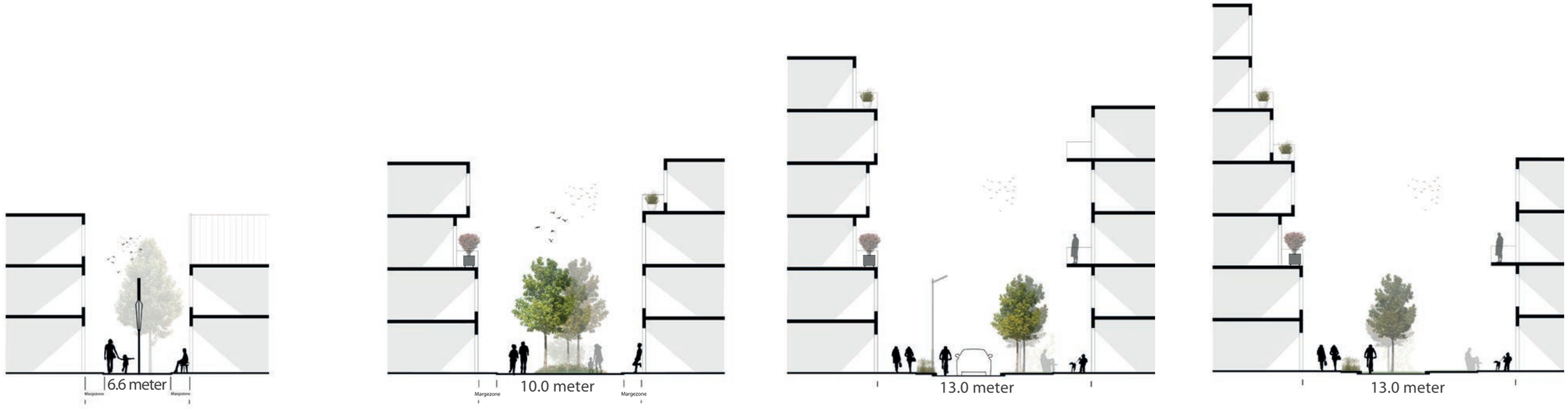
Door middel van hoogtescheidingslijnen op de verbeelding van het bestemmingsplan worden de gemiddelde bouwhoogtes aangegeven. In de Ontwikkelvisie wordt gesproken over een hoogteaccent van maximaal 10 bouwlagen. Deze is gesitueerd in de zuidoosthoek.



proefverkaveling Wisselspoor deelgebied 2-4
zowel openbare ruimte als gebouwen zijn indicatief



proefverkaveling Wisselspoor deelgebied 2-4
zowel openbare ruimte als gebouwen zijn indicatief



Profielen en bouwlagen

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

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

Stedenbouwkundige spelregels

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

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



ruimtelijk kader

Stedenbouwkundige randvoorwaarden

- 4 *bouwlagen*
- *grens tussen bouwlagen*
- *ontsluitingsweg*
- *fietspad*
- *informele route*
- *zichtlijn op industrieel erfgoed*
- *pleintje*
- *te verkavelen gebied*
- P *mogelijke parkeervoorziening binnen bouwveld*
- *zoeklocatie hoogteaccent (10 lagen)*
- *behouden bestaande bebouwing*
- *autoknip*
- *indicatieve groeninvulling*
- *openbaar gebied*

3.4 Openbare ruimte

De openbare ruimte van Wisselspoor deelgebied 2-4 heeft een eenduidige identiteit die aansluit op de kaders, afspraken en ontwerp voor deelgebied 1 van Wisselspoor. Dit is vastgelegd in het beeldkwaliteitsplan voor deelgebied 1, het ontwerp en de nadere uitwerking. De discussie over deze nadere uitwerking is op dit moment nog niet geheel afgerond. Voor de inrichting van de openbare ruimte van Wisselspoor deelgebied 2-4 wordt in principe uitgegaan van de HOR. De ontwerpkeuzes en materialisering uit deelgebied 1 worden doorgezet.
De identiteit van de buitenruimte is stoer en robuust en sluit aan op het industriële karakter van het voormalig NS-terrein. Karakteristieke elementen zoals sporen, bielzen en stelconplaten worden teruggebracht en bestaande bomen worden zoveel mogelijk behouden. De openbare ruimte binnen het raamwerk wordt onderverdeeld in vier sferen die van elkaar verschillen in karakter, functie, inrichting en beplanting.

Het groene raamwerk bestaat uit twee hoofddragers: een langgerekt plantsoen langs de 2e Daalsedijk met pocket parks en een ruig Spoorpark langs de spoorlijnen aan de zuidkant van het plangebied. Tussen deze hoofddragers liggen vanuit de Daalsebuurt meerdere straten opgespannen die het langgerekte plantsoen en het Spoorpark met elkaar verbinden.

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

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

Aan de zuidzijde verbreedt het Spoorpark zich tot een grote onbebouwde parkruimte. De doorfietsroute ligt hierin. De opgave voor het gehele Spoorpark, maar zeker ook voor de zuidelijke punt, is om een goede balans te vinden tussen de dynamiek van de fietsroute en de verblijfskwaliteit van het park.
De punt is een bijzondere plek vanwege het zicht op de sporen en op de skyline van het centrumgebied.
Voor de uitwerking van de punt kunnen de volgende randvoorwaarden worden gesteld:

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

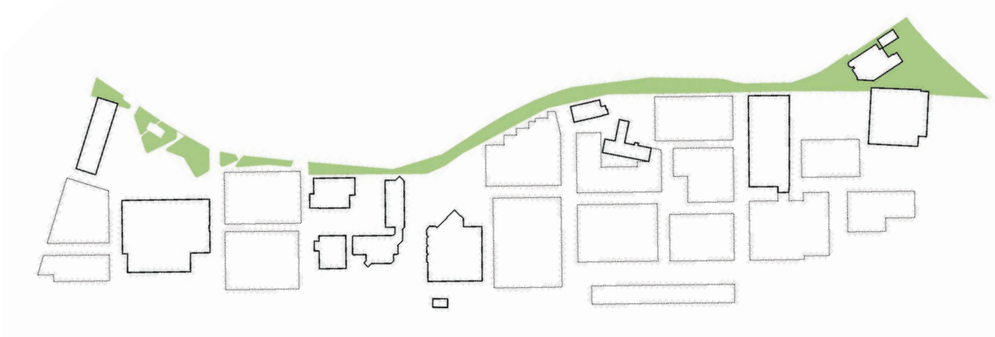
Tussen de ontwikkelvelden bevindt zich parallel aan deze langgerekte groenstructuren een spannende en intieme binnenwereld. Deze route dwars door het plangebied verbindt alle ontwikkelvelden met elkaar. De buitenruimte tussen de verschillende ontwikkelvelden vormt een sterk bindend element binnen het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

Speel- en verblijfsplekken in de buurt
In de pocket parks en de bestaande gebouwen is ruimte om de functies voor de buurt te faciliteren. Hierbij kan gedacht worden aan een speeltuin, trapveldje, kinderopvang, daghoreca etc. In de buurten en wijken moeten voldoende speelplekken voor kinderen en jongeren zijn, formele en informele speelplekken. Formele speelplekken variëren van enkele speeltoestellen in een plantsoen tussen woonblokken, tot een clustering van speeltoestellen, zichtbaar en centraal gelegen in een buurt. Ook openbare sportplekken zoals tafeltennistafels, basketbalveldjes, voetbalveldjes en -kooien, skate obstakels en playgrounds, vallen onder de formele speelruimte. Informele speelplekken zijn pleintjes, plantsoentjes, groenstroken, etc. waar kinderen kunnen spelen zonder toestellen. Hier kunnen ze stoepkrijten, steppen, touwtjespringen, verstoppertje spelen, etc.

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

Normen
Belangrijk uitgangspunt van de gemeente Utrecht is dat kinderen samen spelen en ouders elkaar kunnen ontmoeten. Dus een minimale omvang van de speelplekken is daarvoor belangrijk. De gemeente hanteert de Utrechtse norm. Dit is minimaal de Jantje Betonnorm (3% van de bebouwde oppervlakte, dit is het totale oppervlakte dat door gebouwen, tuinen, infrastructuur e.d. wordt ingenomen, is bestemd voor formele speelruimte. Aangevuld met de Utrechtse norm die is onderverdeeld in de leeftijdscategorieën 0-6 jaar, 6-12 jaar en 12-18 jaar. De Utrechtse norm is vastgelegd in de beleidsnota 'Geef jeugd de ruimte'. Kort samengevat is de Utrechtse norm:

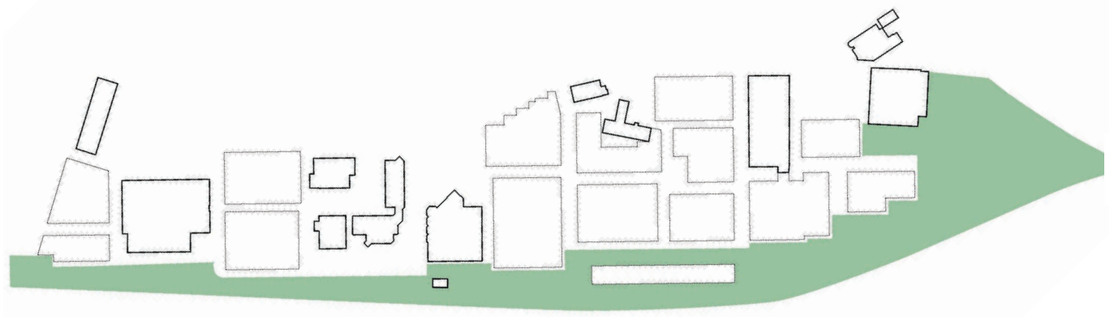
- Voor kinderen van 0-6 jaar moet binnen een straal van 100 meter een speelplek aanwezig van 100-500m^2.
- Voor kinderen van 6-12 jaar moet binnen een straal van 300 meter een speelplek van 500-2000m^2 aanwezig zijn. Dit kan gecombineerd met de plek voor 0-6 jarigen.
- Ook is een verharde of onverharde ruimte van 2000-3000 m^2 wenselijk voor vrij spelen, voetballen, rennen, etc.
- Kinderen van 12 jaar en ouder kunnen verder van huis. Voor hen is met name ruimte voor ontmoeting en sporten belangrijk. Dit kan ook gecombineerd worden met de vrij-spelen ruimte.



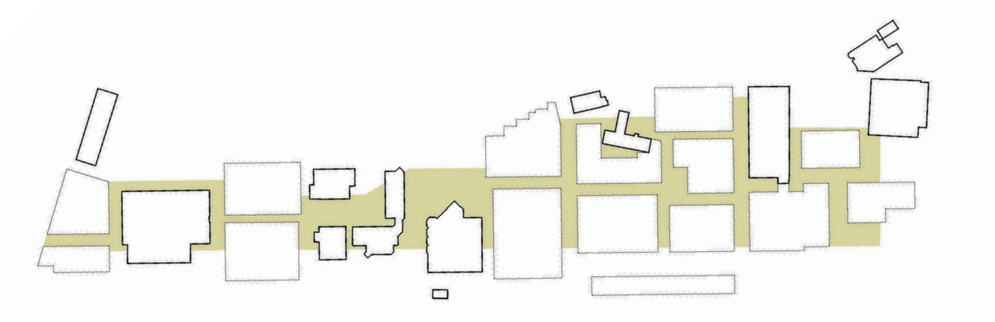
Lineair park
Het huidige plantsoen langs de 2e Daalsedijk wordt verbreed tot een lineair park. Het park vormt het visitekaartje voor het Wisselspoor. Het lineaire park introduceert het stoere karakter dat ook in de rest van Wisselspoor centraal staat.



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



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



Binnenwereld
De bestaande bebouwing vormt samen met de ontwikkelvelden een binnenwereld met een stedelijk en groen karakter. Het contrast tussen oud en nieuw is één van de grote charmes van de binnenwereld. De binnenwereld kent een grote diversiteit aan gebouwen met hun eigen kleuren, texturen en gevelopeningen. Dit diverse geheel wordt samengebracht door het continue karakter van de binnenwereld. De overgangen van openbaar naar privé worden gemarkeerd door integraal vormgegeven hekken en muren. Rondom de bebouwing ligt een margezone van 1,2 meter die onderdeel uitmaakt van de openbare ruimte, maar visueel een gevoel geeft van een private en door bewoners te gebruiken zone.


REGIBEAPS

4. Onderzoek en haalbaarheid

4.1 Gezondheid

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

Om tot 'Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen' te komen, zijn er vijf principes geformuleerd:

1. Utrecht koestert kwaliteit. We groeien met behoud van wat sinds tijden Utrecht maakt: een grote stad met een menselijk gezicht.
2. Utrecht verbindt. In onze regio doet iedereen ertoe en kan iedereen meedoen. We zorgen met elkaar voor wie dat nodig heeft.
3. Utrecht beweegt en vergroent. We maken meer ruimte voor lopen, fietsen, groene plekken en verbindingen.
4. Utrecht vernieuwt. Vernieuwen zit in onze genen. We leggen de lat hoog: wat we nu doen moet in de toekomst van waarde zijn.
5. Utrecht nodigt uit. Samen komen we verder. Op weg naar 'Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen' is ieders inbreng van belang.

In de planuitwerking worden onderstaande principes van 'Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen' opgenomen:

- Zorg dat de druk op gezondheid zo laag mogelijk gehouden wordt. De woningen worden op een redelijke afstand van de spoorbaan gebouwd.
- Richt de leefomgeving zo in dat deze door mensen als prettig ervaren wordt. Het gaat er dan om dat de omgeving levendig, afwisselend en veilig is ingericht. In het plan wordt voldoende (ruim 30%) bereikbaar, aantrekkelijk en bruikbaar groen gerealiseerd met voldoende aangename geur en kleur.
- Richt de leefomgeving zo in dat deze uitnodigt tot gezond gedrag. Belangrijk is dat mensen elkaar ontmoeten en voldoende bewegen. De dagelijkse beweging in de buurt wordt goed gefaciliteerd door goede wandel- en fietsroutes, fietsparkeervoorzieningen en speelmogelijkheden.

Het beoogde bijzondere stedelijk milieu van Wisselspoor voegt kwaliteiten aan de bestaande stad toe. De industriële gebouwen en de bijzondere en groene buitenruimte kunnen van het plangebied een aantrekkelijke openbare plek maken waar mensen elkaar ontmoeten.

4.2 Duurzaamheid

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

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

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

4.3 Energie

Partijen willen huidige en toekomstige gebruikers van het plangebied maximaal faciliteren bij het toepassen of afnemen van hernieuwbare energie en bij het minimaliseren van CO2-emissies, passend bij het hernieuwbare energiepotentieel en de energie-infrastructuur in het plangebied en de directe omgeving. Hiervoor zullen partijen een gezamenlijke strategie opstellen zoals vastgelegd in de Ontwikkelvisie. De strategie dient rekening te houden met door de gemeenteraad op 2 november 2017 vastgestelde "Visie op de warmtevoorziening in Utrecht" en het Energieplan Utrecht (2015).

De ambitie vanuit het coalitieakkoord is dat nieuwbouw nul-op-de-meter is (NOM). Gezien de hoogte van de bebouwing lijkt dit niet zonder meer haalbaar voor deze ontwikkeling. In de energiestrategie zal dit worden onderzocht. Daarbij een zo laag mogelijke warmtevraag vanuit het gebouw, conform motie 2017/61: Utrecht bouwt BENG. Tevens dient gekeken te worden naar de mogelijkheden om woningen op een duurzame manier (geen airco's) binnen koel te houden, aangezien de koeltevraag de komende jaren alleen maar zal toenemen door de hogere temperaturen in ons land.

Gebruiksfunctie	BENG 1 (kWh/m^2 jaar energiebehoefte)
Woonfunctie en woongebouwen	25
Utiliteitsgebouwen	50
Onderwijsgebouwen	50
Gezondheidszorggebouwen	65

Warmtevoorziening
In de Visie 'warmtevoorziening Utrecht' zijn de eerste beleidsregels vastgelegd om te komen tot een gasvrije warmtevoorziening.
Om doelmatig gebruik van de warmte inhoud van de ondergrond en afdoende warmteregeneratie van systemen te kunnen redigeren is het plangebied als interferentiegebied aangewezen.
Als vervolgstap worden In een (ter besluitvorming inmiddels voorbereid) bodemenergieplan randvoorwaarden voor open én gesloten bodemenergiesystemen opgenomen.
Voor een goede diepere grondwaterkwaliteit is er een verbod op het doorboren van de waterscheidende laag tussen 1e en 2e watervoerende pakket (ca. 50 m dieptebeperking).

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

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

Individuele of collectieve biomassaketels zullen niet worden toegepast.

Meerwaarde voor energietransitie bestaande Bloemenbuurt
De nieuwe wijk zal een zeer duurzame wijk zijn, waar de omliggende wijk van mee gaat profiteren. Dit zowel op het gebied van mobiliteit als op het thema energie. Om dit extra te versterken kunnen de omwonenden mede gebruik maken van de mobiliteitsdeelconcepten. Dit moet leiden tot een reductie van het gebruik van fossiel aangedreven auto's en het eigen autobezig. Door bewust in te zetten om het gebruik van 'vervuilende' auto's te minimaliseren wordt ook de lucht in de omgeving 'schoner'. Daarnaast ontstaat meer ruimte op straat voor groen ten behoeve van recreatie.

Daarnaast zal de ontwikkelaar kennis beschikbaar stellen om bestaande woningen in de aanliggende wijk te bewegen om aardgasvrij te worden. De ontwikkelaar gaat eigenaar-bewoners actief benaderen om zich in te schrijven en mee te laten profiteren van de collectieve inkoop van PV-panelen. Mocht de ontwikkelaar onvoldoende op een vrijwillige basis voor elkaar krijgen, dan zal de ontwikkelaar door middel van de mogelijkheid van het aanboren van subsidies, bewoners activeren om over te stappen op alternatieve energie.

4.4 Circulair bouwen

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

De Utrechtse ambitie is om in 2050 een circulaire, oftewel een oneindig hernieuwbare stad te zijn. Dit betekent optimaal gebruik van grondstoffen en materialen, duurzame energiebronnen en menselijk kapitaal in de stad, op een manier die goed is voor inwoners en hun omgeving. Daarom wordt er gebouwd met minder nieuwe, en zoveel mogelijk hergebruikte en hernieuwbare grondstoffen. De materialen die we gebruiken zijn goed voor de leefomgeving en geschikt voor hergebruik. Gebouwen worden zo ontworpen en geconstrueerd dat ze hun waarde behouden, doordat ze zolang mogelijk opnieuw te (her)gebruiken zijn; in hun oorspronkelijke vorm of in delen, voor dezelfde of andere functies.
We hanteren de volgende leidende principes voor circulair bouwen:
In Utrecht bouwen we circulair, tenzij;

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

4.5 Klimaatadaptatie

Hittestress
In het kader van 'gezond stedelijk leven' streven we naar een prettige leefomgeving. Dit houdt in dat bij de inrichting van het plangebied rekening wordt gehouden met hittestress. Hittestress kan worden teruggedrongen door het gebruik van groen, zowel op maaiveld als op daken. Bomen zijn essentieel voor verkoeling. Daarnaast kan ook door middel van de materialisering (lichte kleuren) een positief effect worden bereikt.

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

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

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

Water vasthouden, nuttig gebruiken en niet afwentelen op de omgeving
Conform landelijk beleid geldt dat ook in het plangebied het regenwater in de volgende volgorde verwerkt moet worden:
1. Vasthouden en nuttig gebruiken
2. Bergen
3. Afvoeren

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

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

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

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

4.6 Diervriendelijk bouwen

Op de locatie wordt diervriendelijk gebouwd. Onder diervriendelijk bouwen wordt verstaan: bouwen met relatief kleine ingrepen die verblijfsplekken creëren voor verschillende dieren in het stedelijk landschap. Met 'diervriendelijk' bouwen wordt de biodiversiteit van de stad vergroot. Hierbij kan gedacht worden aan zwaluwkasten, bijenhotels en voorzieningen voor vlinders en huismussen.

De ontwikkelaar zet zich in om diervriendelijk en 'natuur inclusief' te bouwen. Er wordt rekening gehouden met dieren bij (ver)bouwwerkzaamheden en er wordt aandacht gegeven aan beschermde dieren en het creëren van voedsel, schuil- en nestgelegenheden. Aandacht voor natuur en biodiversiteit dient bij het ontwerpen en realiseren van de buurten en gebouwen op verschillende schaalniveaus plaats te vinden. De stad vormt een ecosysteem in een netwerk van biotopen, waarin de soortenrijkdom ook in deze stedelijke omgeving gewaarborgd en versterkt moet worden. Samen met landschapsontwerpers en de (stads)ecoloog moet worden gezocht naar een optimale investering in natuurwaarden en het versterken van biodiversiteit. Aan de volgende concrete maatregelen kan worden gedacht:

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

4.7 Geluidhinder

In het gebied worden geluidsgevoelige bestemmingen gepland. Deze zijn gelegen binnen de invloedssfeer van het spoorweglawaai van vier nabijgelegen spoorlijnen en door wegverkeerslawaai van de Amsterdamsestraatweg. De belangrijkste geluidsbronnen voor het plangebied zijn de drie doorgaande spoorlijnen Utrecht - Breukelen, Utrecht - Woerden en Utrecht - Soest. De spoorlijn Utrecht - Breukelen levert de grootste geluidsbelasting op voor het plangebied.
De uiteindelijke verkaveling met de uitgewerkte bouwplannen moet worden getoetst aan de Wet geluidhinder en het lokale geluidbeleid. Uit akoestisch onderzoek moet in de bestemmingsplanfase blijken dat aan de eisen uit de Wet Geluidhinder en de gemeentelijke Geluidnota kan worden voldaan, eventueel door het nemen van maatregelen.

De Wet Geluidhinder geeft een voorkeursgrenswaarde waar in principe aan zou moeten worden voldaan. Wanneer de berekende geluidsbelasting hoger is dan deze voorkeursgrenswaarde, dient onderzocht te worden met welke maatregelen er wel aan deze waarde kan worden voldaan.
Het bevoegd gezag mag een ontheffing (hogere waarden) verlenen tot aan een zekere maximale ontheffingswaarde. Het bevoegd gezag mag hogere waarden slechts verlenen als toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting vanwege de weg, ondoeltreffend zal zijn of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Het in dat geval niet kunnen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde betekent overigens niet dat er in het geheel geen maatregelen hoeven te worden getroffen. Er kunnen maatregelen zijn die wel aanvaardbaar zijn ook al wordt daarmee niet de voorkeursgrenswaarde gehaald. Als ambitiewaarde kan daarvoor een waarde die 5dB onder de maximale ontheffingswaarde ligt worden aangehouden (voor railverkeer 63dB).

Bij het verlenen van hogere waarden gelden aanvullende voorwaarden: bijvoorbeeld dat de wooneenheden in principe een stille zijde hebben. Dit is een gevel waarop de geluidbelastingen niet de voorkeursgrenswaarden overschrijden. De grondgebonden woningen zijn voorzien van een geluidluwe zijde en buitenruimte. De gestapelde woningen zullen moeten worden voorzien van bouwkundige voorzieningen om aan de gestelde eisen voor geluidluwe gevels en buitenruimten te kunnen voldoen.
Daarnaast is aandacht noodzakelijk voor de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer op 2e Daalsedijk en de Amsterdamsestraatweg.

4.8 Luchtkwaliteit

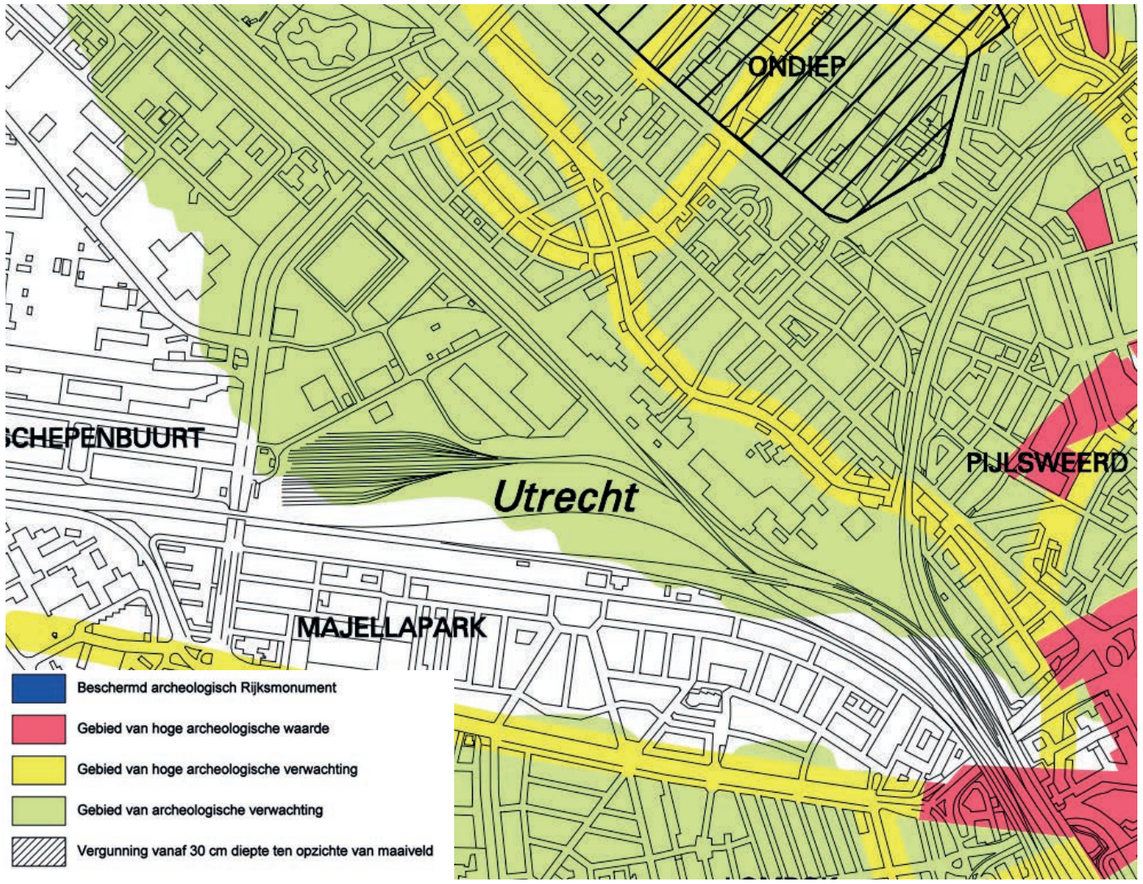
In het bestemmingsplan moet een verantwoording ten aanzien van de luchtkwaliteit worden opgenomen. Er dient een beoordeling plaats te vinden of er sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde op grond van de Wet Milieubeheer.

Stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden
Het plangebied ligt in een stedelijk gebied. Het Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen ligt op ruim 4,8 km afstand (zie figuur). Effecten op het Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen en verder gelegen gebied zijn niet op voorhand uit te sluiten. In het kader van de Natuurtoets die voor het bestemmingsplan is opgesteld, is ook een stikstofberekening uitgevoerd voor de aanleg- en gebruiksfase van de planontwikkeling. Tijdens de aanlegfase (of 'bouwfase') wordt gebruik gemaakt van mobiele werktuigen die stikstofoxiden (NOx) emitteren. Voorafgaand aan de bouw van de panden, moet het terrein bouw- en woonrijp gemaakt worden. Daarnaast zijn voertuigbewegingen nodig om bouwmateriaal en personeel van en naar de bouwlocatie te vervoeren. Wisselspoor Deelgebied 2 t/m 4 bevindt zich in de planfase, zodat voor de bouw nog geen inventarisatie beschikbaar is van de inzet van mobiele werktuigen en aantallen transporten. Voor de aanlegfase van het plan is daarom het aantal transportbewegingen en inzetduur en uitstoot van NOx van bouwinstallaties (waaronder shovels, betonmixauto's, kranen) berekend middels interpolatie van gegevens uit concrete bouwprojecten van vergelijkbare omvang waarvoor inventarisaties zijn uitgevoerd. Er wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van vrachtauto's die voldoen aan de EuroVI emissienorm, en mobiele werktuigen die aan de Stage IV emissienorm voldoen. Uitgaande van een fasering van de realisatie van deelgebieden 2 tot en met 4 blijkt dat er geen sprake is van een significante bijdrage van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen binnen Natura 2000-gebieden. Voor de gebruiksfase is de depositie van de het functionele programma (voorzover niet gasloos) en de verkeersgeneratie van de ontwikkeling beschouwd.

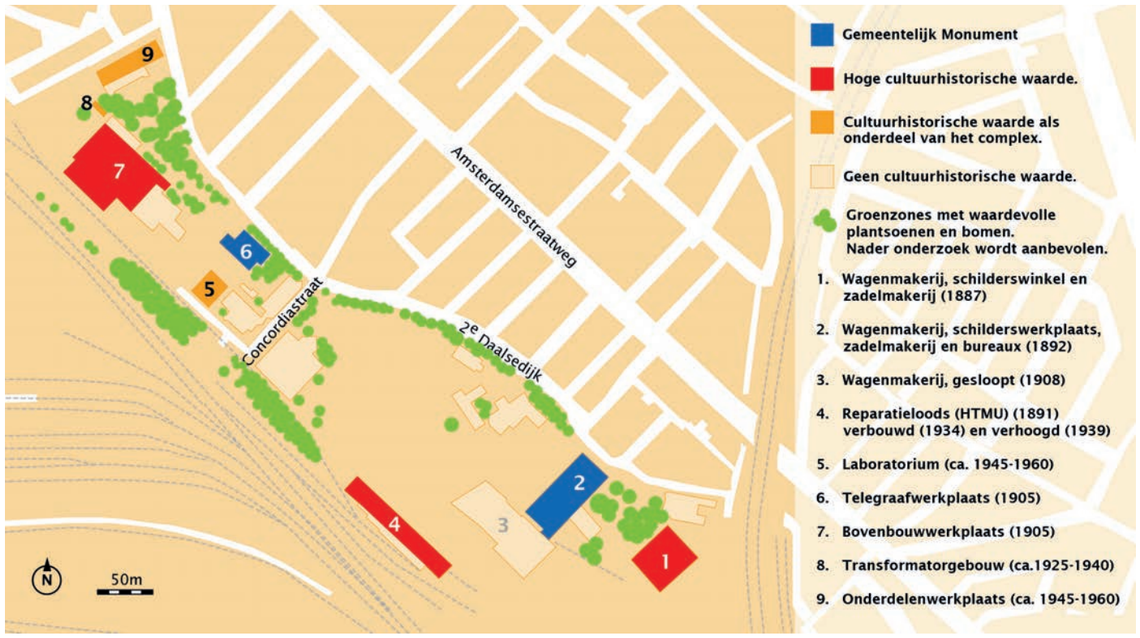


Ligging dichtstbij gelegen Natura 2000-gebied (licht groen) ten opzichte van het plangebied (paars)

Voor de verkeersgeneratie is aangesloten op het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng. Uit de Aeriusberekening blijkt dat er geen sprake is van een significante bijdrage van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen binnen Natura 2000-gebieden.
Op basis hiervan wordt voor de aanleg- en gebruiksfase uitgesloten dat het plan leidt tot de aantasting van de natuurlijke kenmerken van enig Natura 2000-gebied en dat de betreffende instandhoudingsdoelen in gevaar komen.



Uitsnede archeologische waardenkaart gemeente Utrecht (2009)



waardestelling gebouwen Wisselspoor

4.9 Trillingen

Bij het ontwikkelen van Wisselspoor kan het noodzakelijk zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening rekening te houden met trillingsbronnen en de mogelijke overlast (hinder of verstoring) daarvan. Conform artikel 3.1.6 onder d van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) moet een motivering worden opgenomen omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen.

Het bestemmingsplan maakt trilling gevoelige functies zoals woningen mogelijk. Het plangebied grenst aan de spoorrails van het traject Utrecht - Breukelen waarbij de kortste afstand van woningen tot het hart van het spoor 40 meter is. Railverkeer geldt als mogelijke trillingsbron zodat voor dit plan het aspect spoortrillingen moet worden beoordeeld. Daarvoor wordt gebruik gemaakt van de publicaties van de Stichting Bouwresearch (SBR). Deze onderscheiden drie typen effecten door trillingen en daarbij corresponderende functies. Bij toenemende trillingsniveaus gaat het om storing aan apparatuur (bij specifieke bedrijven), hinder voor personen in gebouwen en schade aan gebouwen.
De mate van trillinghinder is afhankelijk van de afstand tot het spoor, de aard en constructiewijze van het bouwwerk en de aard, de sterkte en de frequentie van de trillingen. Naast de specifieke gebouweigenschappen zijn ook de precieze opbouw en kenmerken van de bodem (soort ondergrond, lagenstructuur, grondwaterstand en dergelijke) sterk van invloed op de overdracht van de trillingen door de bodem.

In het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn binnen het plangebied onbemande trillingsmetingen in de bodem verricht. Uit het trillingsonderzoek blijkt dat in de nieuwe woningen van deelgebied 2 t/m 4, ter plaatse van de maatgevende meetlocatie zonder maatregelen sprake kan zijn van een maximale trillingsterkte tot 0,9. Op basis van ervaring kan worden gesteld dat bij situaties als deze met bestaand spoor met goederenvervoer en relatief beperkte afstanden tot het spoor, de streefwaarden voor bestaand situaties van 0,4 in de nacht vaak als maximaal haalbaar moeten worden aangemerkt. Dit mede als gevolg van de constatering dat bij bestaand spoor maatregelen aan het spoor zelf normaliter niet meer realiseerbaar zijn. Met technische maatregelen aan bebouwing is een reductie te verwachten met een factor 4 tot 5. Op basis van ervaring dient een dergelijke mate van reductie normaliter nog als technisch oplosbaar te worden gekwalificeerd. Door onderzoeksbureau Peutz is op basis van een dynamische berekening met de proefverkaveling uit het Ontwikkelkader 2e Daalsedijk deelgebied 2 t/m 4, berekend of met gangbare maatregelen aan de streefwaarden voor bestaande en nieuwbouw kan worden voldaan. De conclusie is dat dit het geval is. Met de doorgerekende woningtypes wordt de streefwaarde voor nieuwe situaties niet overschreden. Bij een aanvraag omgevingsvergunning voor bouwen zal te zijner tijd inzicht worden gegeven in de benodigde maatregelen op basis van de dan bestaande inzichten in de verkaveling en woningtypes.

4.10 Geurhinder

Voor het plangebied van voorliggend bestemmingsplan zijn twee bedrijven mogelijk relevant vanwege geurhinder. Het betreft RWZI Zandpad en Sara Lee/DE (Douwe Egberts). Voor de RWZI is de geureis voor de bestaande situatie ter plaatse van de dichtstbijzijnde woonbebouwing, 3 ge/m^3 (1,5 ouE/m3). de locatie valt buiten de geurcontouren van de RWZI. Voor DE is een hoger acceptatieniveau vastgesteld, te weten 4,8 ge/m^3 (2,4 ouE/m3). Het plangebied valt wat betreft Douwe Egberts geheel binnen de contour, maar dit betreft geen onacceptabel niveau (namelijk 1 ge/m3 (0,5 ouE/m3).
De geurcontouren van de genoemde bronnen liggen grotendeels buiten het plangebied. Het aspect geurhinder brengt geen belemmeringen met zich mee voor de beoogde ontwikkeling.

4.11 Archeologie en monumenten

Monumenten

De transformatie van de te handhaven cultuurhistorische gebouwen en gemeentelijke monumenten draagt bij aan de identiteit van het gebied en zorgt voor een substantiële verlenging van de levensduur van die gebouwen. Daarnaast draagt het bij aan circulair bouwen doordat bestaande gebouwen worden hergebruikt.
Waardevolle gebouwen en casco's worden zoveel mogelijk in ere hersteld. Daarbij vormt de waardestelling, opgesteld door de afdeling Erfgoed van de gemeente Utrecht in de publicatie 'Werken aan het Spoor' van september 2008, het uitgangspunt waarbij een aangescherpt waarderingskaartje de huidige monumentale waarden aangeeft (zie afbeelding), dit kaartje is het uitgangspunt vanuit cultuurhistorie en de afdeling Erfgoed. Voor bouwkundige aanpassingen en/of herbestemming van de gemeentelijke monumenten geldt een vergunningsplicht op grond van de WABO en de gemeentelijke monumentenverordening van Utrecht.

- Daar waar de originele gevel te veel is aangetast of ontbreekt zal een invulling worden toegepast met een hoge mate van abstractie. Dit zal moeten worden beoordeeld door de Commissie voor Welstand en Monumenten, en in het geval van gemeentelijke monumenten, door de afdeling Erfgoed en de Commissie Welstand en Monumenten.
- Nieuwe bestemmingen binnen de cultuurhistorisch waardevolle gebouwen activeren de omgeving. Hiertoe dient de uitstraling van de begane grond van de gebouwen transparant en toegankelijk te zijn. Voorstellen voor het (her)openen van historische gevels dienen te worden afgestemd met de afdeling Erfgoed en met de Commissie Welstand en Monumenten, dat geldt in het bijzonder voor de gemeentelijke monumenten (2e Daalsedijk 6 en Concordiastraat 67A).
- Nieuwe aan- of opbouwen ten gevolge van toe te voegen programma die een wezenlijke impact hebben op bestaande gebouwen, contrasteren zodanig met het bestaande dat het ensemble wordt versterkt. Nieuwe aan- of opbouwen dienen als vooroverleg of als schetsplan te worden afgestemd met de afdeling Erfgoed en met de Commissie Welstand en Monumenten.
- De Commissie Welstand en Monumenten kan afwijken van de criteria indien er een oplossing geboden wordt van een dusdanige goede kwaliteit dat afwijking gerechtvaardigd is. Op deze manier kan maatwerk geboden worden.
- Installaties ten behoeve van luchtbehandeling en/of een WTW-installatie of airco-installaties dienen uit het zicht geplaatst te worden (dus niet zichtbaar aan of op gevels, of een laag plat dak in het zicht) en mogen de cultuurhistorische waarden en het bestaande gevelbeeld niet verstoren. Maatwerk is leidend, en bij voorkeur dienen installaties te worden overlegd met de afdeling Erfgoed.
- Zonnepanelen kunnen alleen geplaatst worden indien ze niet zichtbaar zijn vanaf de openbare weg en mits de bestaande dakconstructie de zonnepanelen qua gewicht kan dragen.
- Groene daken zijn in principe mogelijk op platte daken.

Archeologie

Het plangebied bevindt zich op de gemeentelijke archeologische waardenkaart in een gebied van archeologische verwachting (groen) en in een gebied van hoge archeologische verwachting (geel). In gebieden van archeologische verwachting (groen) en hoge archeologische verwachting (geel) dient op grond van de Verordening Archeologische Monumentenzorg van de gemeente Utrecht bij grondroerende werkzaamheden van meer dan 1000m2 (groen) en 100 m2 (geel) en 50 cm diepte een archeologievergunning aangevraagd te worden. Aan de archeologievergunning zijn voorwaarden verbonden ten aanzien van archeologisch onderzoek.

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

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

Kunstwerk Goené

Het aanwezige kunstwerk, bestaande uit de sculptuur en waterpartij, is een beeldbepalend historisch element in het gebied. Het kunstwerk is in de jaren 70 door de Utrechtse kunstenaar Rien Goené (1929-2013) gemaakt voor Electrorail met hun 'eigen' materiaal. Zo zijn er bijvoorbeeld stalen H-balken, betonnen kabelgoten en afspangewichten voor het werk gebruikt. Goené is tegenwoordig een wat vergeten kunstenaar, maar in de jaren zestig en zeventig was hij belangrijk voor het Utrechtse kunstklimaat. Ook buiten de stad trok zijn opvallende moderne werk de aandacht. Zo is zijn werk te zien geweest in het Stedelijk Museum in Amsterdam en in musea en galeries in onder andere Duitsland, Denemarken en de Verenigde Staten. Tevens staan zijn beelden in veel Nederlandse steden in de openbare ruimte. De sculptuur voor Electrorail behoort tot zijn belangrijkste werken in Utrecht.
Aangezien behoud van het kunstwerk voor het gebied zeer gewenst is, wordt het ingepast. Het is een blijvende herinnering aan het verleden van de plek. Een restauratie is wel noodzakelijk.

te kappen bomen

4.12 Bodemkwaliteit

Binnen het plangebied zijn al diverse deelsaneringen uitgevoerd. Er zijn diverse gevallen van bodem- en grondwaterverontreiniging aangetroffen in het gebied. Deze gevallen maken deel uit van het geval van ernstige bodemverontreiniging 2e Daalsedijk/vml. Electrorail. De spoedeisende mobiele verontreinigingen zijn inmiddels verwijderd. Binnen het plangebied is nog sprake van een drietal niet gesaneerde gevallen van ernstige bodemverontreiniging. Op een aantal locaties is een restverontreiniging achtergebleven welke geraakt kan worden bij de toekomstige herontwikkeling van het gebied. Ook dient men rekening te houden met het aantrekken van grondwaterverontreiniging bij bemalingsactiviteiten.
Deze overblijvende verontreinigingen moeten mogelijk worden gesaneerd bij herontwikkeling en/of herbestemming en/of grondroerende werkzaamheden. Dat laatste kan zich voordoen bij de aanleg van kabels en leidingen of de aanleg van funderingen van nieuwe bebouwing. Aanvullend onderzoek in het kader van de omgevingsvergunning moet uitwijzen welke precieze maatregelen noodzakelijk zijn. Ook het thema bodemkwaliteit wordt in het op te stellen bestemmingsplan nader verantwoord.

4.13 Flora en fauna

De verbreding van het plantsoen aan de kant van de Bloemenbuurt en de toevoeging van grote openbare tuinen, pocket parks aan het openbaar groen bieden kansen voor een verdere versterking van de ecologische waarde van het gebied. In het kader van het bestemmingsplan wordt op basis van een quick scan inzicht gegeven in de natuurwaarden in het plangebied.

4.14 Bomen

Er is op 25 januari 2018 een bomeninventarisatie in het plangebied uitgevoerd (Inmeting & BVC deelgebied 2-4). Doel van de inventarisatie is het in beeld krijgen van het bomenbestand. Middels de boomveiligheidscontrole worden de risico's voor de omgeving in kaart gebracht. In totaal zijn 183 bomen geïnventariseerd en gecontroleerd op boomveiligheid. In de bosstroken zijn de dikste bomen als individuele boom opgenomen. De meest voorkomende boomsoorten zijn:

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

De staat van onderhoud van de (meeste) bomen op het terrein is matig. Op basis van de conditiebepaling blijkt dat het grootste deel van de bomen (154 stuks), een redelijke tot goede conditie heeft. De conditie van 26 bomen is als matig bestempeld en de conditie van 3 bomen als slecht.
De meeste bomen hebben een goede levensverwachting van >15 jaar actieve groei. Vier bomen hebben een levensverwachting van minder dan 5 jaar. Reden van deze zeer matige toekomstverwachting is veelal een slechte conditie van de boom. Voor wat betreft de boomveiligheid is geconstateerd dat er één attentieboom en 23 risicobomen aanwezig zijn.
Uitgangspunt bij de planuitwerking is om zoveel mogelijk bomen in het plangebied te behouden en tevens moet de ondergrondse infrastructuur afgestemd worden op het bomenplan.

Tijdens het maken van de definitieve verkaveling wordt bezien welke bomen behouden kunnen worden en welke gekapt dienen te worden. Naast de bomen die op de kaart zijn aangeduid is het mogelijk dat er nog meer bomen gekapt moeten worden die nu nog niet voorzien zijn, bijvoorbeeld voor de ligging van het fietspad in het Spoorpark.

Voor alle bomen binnen het plangebied die verdwijnen ten behoeve van de gebiedsontwikkeling geldt dat ze worden gecompenseerd binnen het plangebied. Wat betreft de soorten in de nieuwe situatie wordt aansluiting gezocht bij de boomsoorten in het aangrenzende deelgebied 1 (Wisselspoor) voor respectievelijk het Spoorpark, de pocket parks en het lineaire park. Vanuit deelgebied 1 worden 51 bomen gecompenseerd in de openbare ruimte: het Spoorpark, het lineaire park en de pocket parks.

4.15 Kabels en leidingen

Voor het gebied is een KLIC-melding gedaan. Daarnaast is zoveel mogelijk vrij gemaakt van de kabels en leidingen ten behoeve van spoorse voorzieningen. De inventarisatie laat zien dat er verschillende kabels en leidingen in het plangebied liggen. Mogelijk dienen deze kabels en leidingen te worden verlegd voor de planontwikkeling. Aangezien de aanwezige kabels en leidingen het plangebied slechts in beperkte mate doorsnijden, dit ook nog veelal gebundeld is en het geen zeer risicovolle en/of bijzondere leidingen betreft, vormen de kabels en leidingen geen belemmering voor de planontwikkeling.

4.16 Leefbaarheid

Onderzoek naar aspecten ten aanzien van de leefbaarheid zoals bezonning en windhinder komen aan de orde in het bestemmingsplan.

5. Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

NS kiest voor een herontwikkeling tot een gemengd stedelijk gebied met meerwaarde voor de stad. Voorwaarde hiervoor is dat het rendabel en uitvoerbaar is. Om de plannen te realiseren zoekt NS een samenwerkingspartner (ontwikkelaar) voor de verdere ontwikkeling van het gebied.

NS of de ontwikkelaar draagt zorg voor het bouw- en woonrijp maken van het terrein. De gemeentelijke planontwikkelingskosten en de bovenwijkse plankosten verhaalt de gemeente door het sluiten van een anterieure exploitatieovereenkomst met NS of de ontwikkelaar. De gemeente heeft in deze overeenkomst tevens afspraken gemaakt over het verhaal van eventuele planschadekosten op NS.

Voor deelgebied 1 is reeds een anterieure overeenkomst afgesloten. In lijn met deelgebied 1 zal ook voor deelgebieden 2-4 een anterieure overeenkomst worden afgesloten. Aangezien het kostenverhaal is geregeld via een anterieure overeenkomst, is een exploitatieplan voor dit bestemmingsplan niet nodig.
De gemeentelijk kosten voor de begeleiding en toetsing van aanvragen, bijvoorbeeld een aanvraag om omgevingsvergunning, worden door leges gedekt.

Voor de realisatie van de geplande onderdoorgangen zijn anterieure afspraken gemaakt met NS. De financiering van de onderdoorgang 'Locomotiefstraat' is rond en de start bouw is gepland in 2020. Voor de onderdoorgang naar de 1e Daalsedijk is nader onderzoek nodig naar de ligging, het ontwerp en de financiering. Bij de planontwikkeling is rekening gehouden met deze onderdoorgang.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

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

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

5.3 Technische uitvoerbaarheid

De technische uitvoerbaarheid van het plan wordt nog verder uitgewerkt. Het plan zal in fasen worden ontwikkeld en uitgevoerd. Tijdens de bouw dient de bouwoverlast voor omwonenden zoveel mogelijk beperkt te worden. Voordat met de verschillende bouwprojecten wordt gestart, zal een BLVC-plan worden opgesteld, waarbij maatregelen, verantwoordelijkheden en afspraken rondom bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie tijdens de hele bouw worden vastgelegd. Doel van een dergelijk plan is dat tijdens de uitvoering de straat, buurt, wijk en stad maatschappelijk en economisch kan blijven functioneren, dat de overlast voor omwonenden en gebruikers zoveel mogelijk wordt beperkt en dat bij problemen duidelijk is wie hiervoor aanspreekbaar is en op welk moment.

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

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

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

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

6. Verantwoording proces

6.1 Samenwerkingsproces

Dit Ontwikkelkader geeft samen met het beeldkwaliteitsplan de ambities, kaders en spelregels aan waarbinnen een verkavelingsplan, gebouwontwerpen en inrichtingsplannen voor de openbare ruimte gemaakt moeten worden. Met het Ontwikkelkader en het beeldkwaliteitsplan worden de kwalitatieve uitgangspunten voor Wisselspoor deelgebied 2-4 bewaakt.

Stedenbouw in 3 stappen:

1) Verantwoordelijkheid ontwikkelaar zorgt ervoor dat definitieve verkaveling wordt gemaakt door stedenbouwkundig ontwerper.
2) Toets van definitieve verkaveling aan de stedenbouwkundige randvoorwaarden en het beeldkwaliteitsplan door gemeente.
3) Na goedkeuring gemeente (stedenbouw) verkaveling voorleggen aan welstand.

Architectuur in 3 stappen:

1) Verantwoordelijkheid ontwikkelaar zorgt ervoor dat plannen technisch en esthetisch goed op elkaar aansluiten: ontwikkelaar stelt een coördinerend architect aan.
2) Toets van bouwplannen aan stedenbouwkundige randvoorwaarden en het beeldkwaliteitsplan door gemeente. Bij bestaande cultuurhistorisch waardevolle gebouwen is er tevens goedkeuring nodig van erfgoed.
3) Na goedkeuring gemeente (stedenbouw en erfgoed) bouwplannen voorleggen aan welstand.

Openbare ruimte in 3 stappen:

1) Verantwoordelijkheid ontwikkelaar zorgt ervoor dat inrichtingsplannen worden opgesteld door landschapsontwerper.
2) Toets van inrichtingsplannen aan stedenbouwkundige randvoorwaarden en het beeldkwaliteitsplan door gemeente.
3) Na goedkeuring gemeente (stedenbouw) inrichtingsplannen voorleggen aan BING.

6.2 Participatieproces

Op 2 april 2015 heeft de raad de Ontwikkelvisie en het Ontwikkelkader 2e Daalsedijk vastgesteld.
Voor deelgebied 1 is 23 juni 2015 een Participatieplan Wisselspoor opgesteld. Deze is ook van toepassing op deelgebied 2-4. Voor de participatie geldt als doelstelling dat we waar mogelijk de kennis en kunde van directbetrokkenen willen gebruiken om Wisselspoor inhoudelijk te optimaliseren op wensen van de omwonenden en de (toekomstige) bewoners en gebruikers.

Voor de communicatie geldt dat we over Wisselspoor transparant en proactief willen communiceren. De doelstelling is dat mensen uit relevante doelgroepen alle mogelijkheden hebben om actuele informatie te vinden en/of op te vragen over de planinhoud van Wisselspoor, het participatieproces en de besluitvorming daarover. Tijdens de behandeling van de Ontwikkelvisie in de Utrechtse gemeenteraad is vastgelegd dat gewerkt wordt volgens niveau 3 van de Utrechtse participatiestandaard. Op enkele onderdelen is participatieniveau 4 mogelijk. Daar waar mogelijk wordt gewerkt binnen deze uitgangspunten. Bij participatieniveau 4 denken we dan aan:

- Inrichting van het lineaire park langs de 2e Daalsedijk
- Inrichting van het Spoorpark
- Deelname aan de voor het gebied ingestelde adviescommissie voor de bestaande gebouwen.

7. Vervolgtraject

7.1 Planproces

De Ontwikkelvisie 2e Daalsedijk (2015) wordt gedragen door NS als grondeigenaar en de gemeente als hoeder van het publiek belang. De Ontwikkelvisie wordt door partijen gebruikt als toetsingskader voor de verdere uitwerking. Tevens is de Ontwikkelvisie gebruikt als basis voor de verdiepingsslag, die heeft geleid tot onderliggend, door de gemeente te accorderen, Ontwikkelkader. Dit Ontwikkelkader is de onderlegger voor zowel de anterieure overeenkomst (tussen NS Vastgoed en de gemeente), het nader uit te werken verkavelingsplan als het bestemmingsplan van deelgebied 2-4 en het nader uit te werken verkavelingsplan.

7.2 Planologisch juridisch proces

Het planologisch juridisch kader wordt gevormd door het bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan wordt (volgens huidige planning) medio 2020 in procedure gebracht en naar verwachting eind 2020 door de gemeenteraad vastgesteld.
Dit Ontwikkelkader vormt mede de basis voor het bestemmingsplan.

7.3 Planning

Het eerstvolgende deelgebied ligt aansluitend aan het Spoorpark en het cluster gebouwen aan de 2e Daalsedijk 6 In dit deelgebied zijn gebouwen in het verleden al gesloopt ten behoeve van mogelijke ontwikkelingen. Hier ligt de grootste bouwopgave. Vervolgens zal deelgebied 3 worden gerealiseerd, waarna deelgebied 2 resteert. In dit laatste deelgebied is geen nieuwbouw voorzien en zal de openbare ruimte worden ingericht conform de rest van het plangebied. Deze volgorde en de fasering kan nog wijzigen indien dat gewenst is vanuit de planontwikkeling.

Indicatieve planning	*start bouw*	*oplevering*
Deelgebied 4	2022	2024
Deelgebied 3	2024	2026
Deelgebied 2	2026	2028



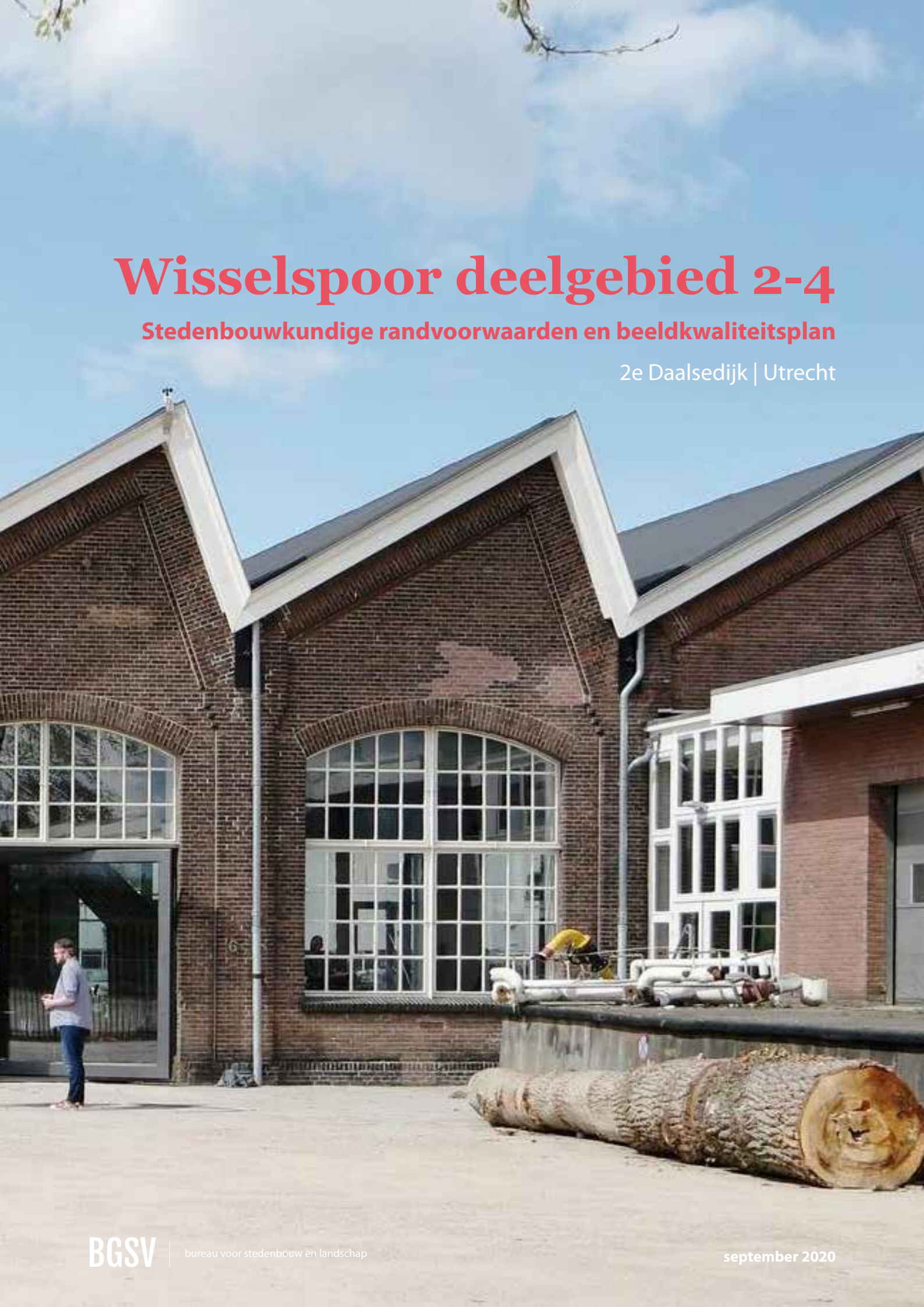
Deelgebieden van het Wisselspoor

BGSV | bureau voor stedenbouw en landschap

Wisselspoor deelgebied 2-4

Stedenbouwkundige randvoorwaarden en beeldkwaliteitsplan

2e Daalsedijk | Utrecht



BGSV | bureau voor stedenbouw en landschap

september 2020



Colofon

Deze uitgave is tot stand gekomen in opdracht van NS Stations

Rotterdam, 23 september 2020

bezoek Westblaak 51
post Postbus 21639
3001 AP Rotterdam

T 010 240 05 40
F 010 413 55 74
E bgsv@bgsv.nl

BGSV | bureau voor stedenbouw en landschap

Wisselspoor deelgebied 2-4

Stedenbouwkundige randvoorwaarden en beeldkwaliteitsplan

2e Daalsedijk | Utrecht

Inhoudsopgave

1 | **Inleiding**

2 | **Stedenbouwkundige randvoorwaarden**

3 | **Landschap**

4 | **Architectuur**

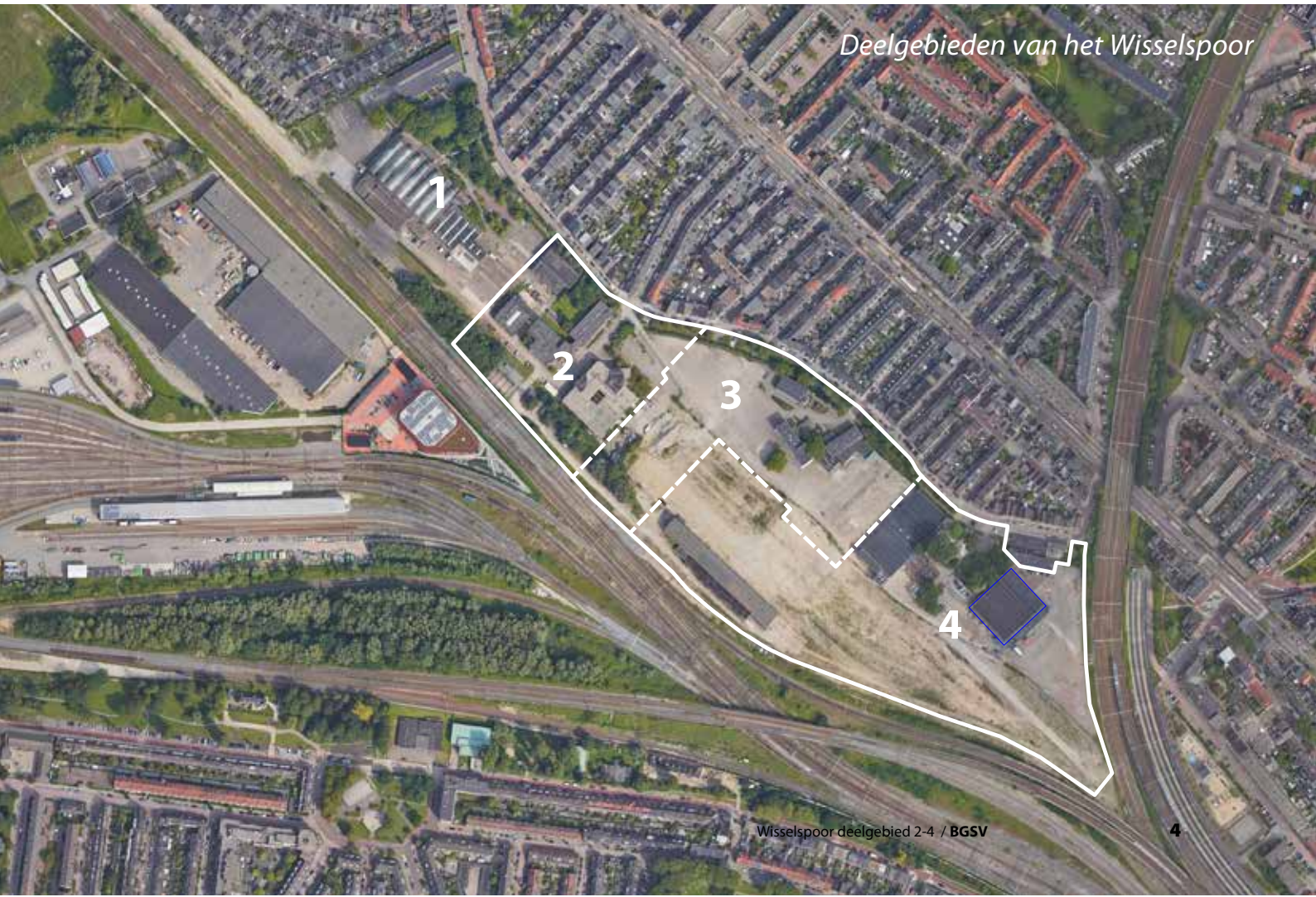
5 | **Proces**











Deelgebieden van het Wisselspoor

1 Inleiding

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

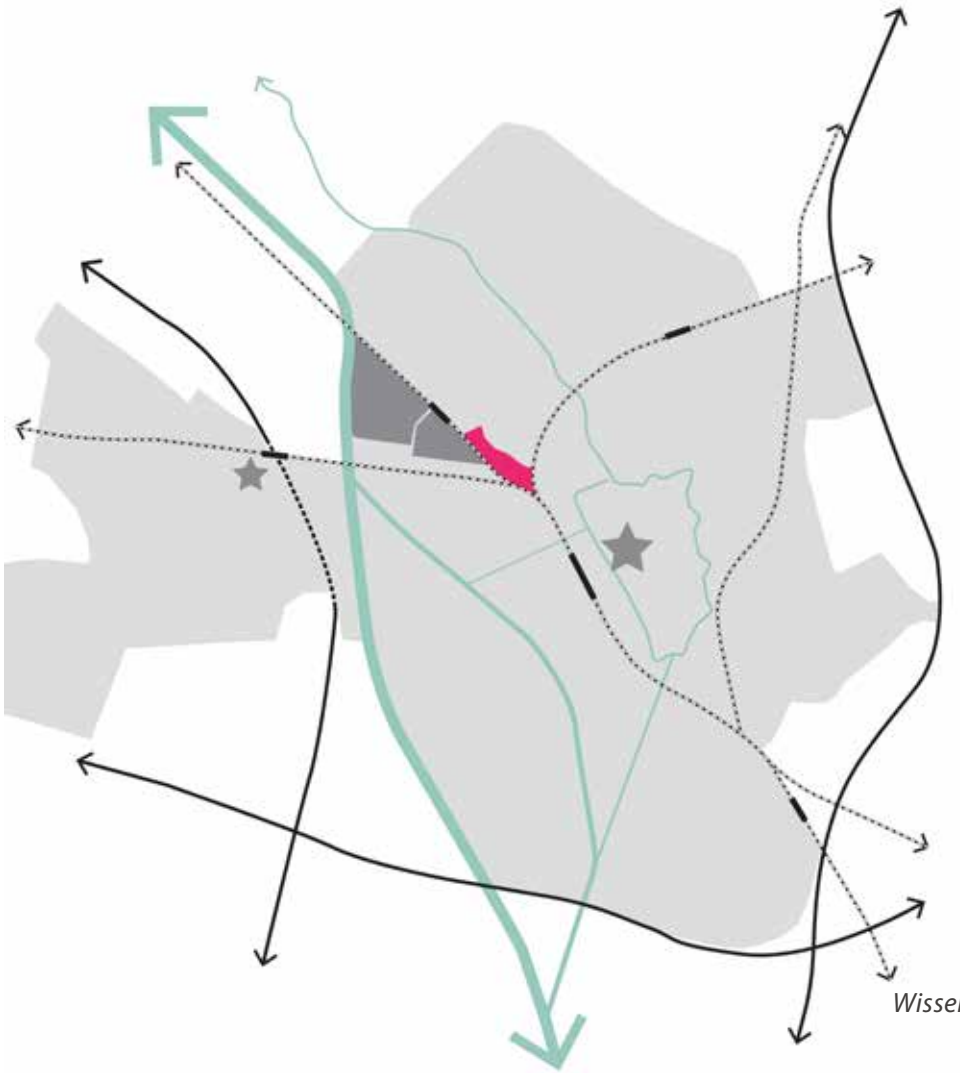
Op 2 april 2015 heeft de gemeenteraad het document Ontwikkelvisie & Ontwikkelkader 2e Daalsedijk vastgesteld. Dit document bestaat uit een 'Ontwikkelvisie', waarin de visie voor het plangebied in hoofdlijnen uiteen wordt gezet. Voor deelgebied 1 van de planontwikkeling is een deeluitwerking 'Ontwikkelkader' opgesteld, waarin het kader voor concrete planvorming is opgenomen.
De Ontwikkelvisie voorziet in een geleidelijke transformatie naar gemengd stedelijk gebied. Het plangebied zal in de komende jaren van bedrijfslocatie geleidelijk transformeren naar gemengd stedelijk gebied en geeft daarmee een gebied met een sterke eigen identiteit terug aan de stad. De bijzondere buitenruimte en monumentale gebouwen zullen zichtbaar worden voor passanten en toegankelijk voor ondernemers, bewoners en bezoekers. Bedrijventerrein 2e Daalsedijk verandert hiermee van een onzichtbare plek in een levendig gebied waar wonen, werken en cultuur samenkomen en elkaar versterken.



Ruimtelijk raamwerk uit Ontwikkelvisie 2e Daalsedijk (2 april 2015)

Historie
De 2e Daalsedijk was tot begin 19e eeuw de enige wegverbinding tussen Utrecht en Amsterdam. In 1812 werd de Amsterdamsestraatweg aangelegd en nam het belang van de 2e Daalsedijk af. Met de aanleg van de aangrenzende spoorverbinding van Utrecht naar Amsterdam en van Utrecht naar Zwolle, ontstond behoefte aan werkruimte voor onderhoud en bevoorrading langs het spoor. Vanaf halverwege de 19e eeuw bouwden diverse spoorwegmaatschappijen in het gebied tussen de 2e Daalsedijk de benodigde loodsen, schoorstenen en ketelhuizen. Het gebied werd één van de centrale werkplaatsen in Nederland, met als specialiteit het maken van rijtuigen en bagagewagens. Eind vorige eeuw nam het belang van het gebied als Centrale Werkplaats af en kwamen gebouwen leeg te staan. Sommige gebouwen werden gesloopt, andere gebouwen verhuurd als kantoor/bedrijf. En er staan (historische) gebouwen leeg in afwachting van een nieuwe bestemming.
De waardevolle cultuurhistorische gebouwen zijn door de gemeente Utrecht zorgvuldig beschreven in het document 'Werken aan het spoor' (september 2008).

Aan de andere zijde van de 2e Daalsedijk is in de periode 1880-1920 een woongebied met voornamelijk seriële arbeiderswoningen ontstaan, waarin werknemers van de Centrale Werkplaats woonden. Langs de Amsterdamsestraatweg zijn winkels en horecagelegenheden gevestigd. De Daalsebuurt is een stenige buurt die bestaat uit smalle woonstraten met arbeiderswoningen. De bouwblokken hebben een ondiepe maat en de bebouwing bestaat vooral uit 2-laagse woningen met een kap.



Ligging van het Wisselspoor in Utrecht

Voor deelgebied 1 is in 2014 gelijktijdig met de Ontwikkelvisie een Ontwikkelkader gemaakt. Op dit moment is deelgebied 1 reeds in ontwikkeling onder de naam Wisselspoor. Voor deelgebied 2-4 van Wisselspoor zijn de kaders in het Ontwikkelkader vastgelegd. Dit Beeldkwaliteitsplan is een bijlage bij het Ontwikkelkader. Beide documenten zijn als zelfstandige producten te lezen.

Synchroon ontwikkelt met NS als grondeigenaar het gebied tot een gemengd stedelijk gebied. Het initiatief gaat uit van het realiseren van voornamelijk woonprogramma en een nieuw netwerk van openbare ruimten waaronder een Spoorpark, pocket parks en een lineair park. De gemeente Utrecht stelt te zijner tijd het bestemmingsplan vast en neemt de openbare ruimte in beheer.
In het Ontwikkelkader wordt een ruimtelijk functioneel kader vastgelegd. Het Ontwikkelkader volgt de uitgangspunten van de Ontwikkelvisie en is er een nadere vertaling en uitwerking van. Dit Beeldkwaliteitsplan is als bijlage aan het Ontwikkelkader toegevoegd. In dit beeldkwaliteitsplan voor deelgebied 2-4 wordt aangesloten op de sfeer en identiteit zoals die is vastgelegd in het beeldkwaliteitsplan Wisselspoor voor deelgebied 1. De stedenbouwkundige, landschappelijke en architectonische randvoorwaarden worden zoveel mogelijk doorgezet in deelgebied 2-4, zodat een samenhangende buurt ontstaat met een eenduidige sfeer en identiteit.

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

Conform de standaard eisen vanuit de gemeente Utrecht wordt er in principe uitgegaan van het Handboek Openbare Ruimte (HOR) en het Handboek Straatmeubilair. Aanvullend op dit document wensen we het cultuurhistorische en stoere karakter van Wisselspoor te waarborgen en te ondersteunen, waardoor op bepaalde plekken een afwijkende inrichting de voorkeur kan hebben. De ontwerpkeuzes en materialisering van deelgebied 1 worden doorgezet.
Het exacte programma, de woningtypes en woninggroottes zijn nog niet vastgelegd. Een verkaveling zal in een latere fase worden gemaakt binnen de regels van het beeldkwaliteitsplan. Bij deelgebied 2-4 wordt op basis van een proefverkaveling uitgegaan van 750-1050 woningen afhankelijk van de woningtypologie en woninggrootte. Er is ruimte voor maximaal 28.000 m2 overig programma.







Randvoorwaardelijke documenten

Beeldbepalende elementen in de buitenruimte







2 | Stedenbouwkundige randvoorwaarden

Identiteit

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

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

Door herbestemming van de karakteristieke historische panden kunnen deze gebouwen een waardevolle bijdrage leveren aan de ontwikkeling van het gebied. Bijzondere (creatieve) programma's die in de cultuurhistorische gebouwen een plek krijgen dragen bij aan de bekendheid van de plek en versterken het imago van het gebied. De industriële gebouwen en de bijzondere elementen in de buitenruimte nodigen uit om het plangebied te ontwikkelen tot een openbare plek met een bijzondere betekenis voor de stad: een binnenstedelijk woonwerkmilieu dat zowel door het maken van nieuwe openbare ruimte als door toevoeging van bijzondere functies en programma's, waarde toevoegt aan de stad.

Inpassing bestaande gebouwen

De bestaande gebouwen worden bijna allemaal behouden en verhuurd of krijgen een nieuwe bestemming. De drie bedrijfspanden aan de 2e Daalsedijk zonder cultuurhistorische waarde worden deels ingepast in de verkaveling en blijven onderdeel van het plangebied.
Door herbestemming van de karakteristieke historische panden kunnen deze gebouwen een waardevolle bijdrage leveren aan de ontwikkeling van het gebied. Bijzondere (creatieve) programma's die in de cultuurhistorische gebouwen een plek krijgen dragen bij aan de bekendheid van de plek en versterken het imago van het plangebied. Het programma kan van tijdelijke of permanente aard zijn. Juist dit soort creatieve of culturele programma's zijn van belang voor de overgang van werkgebied naar een gebied waar men ook zou willen wonen. Het plangebied zal een ander karakter krijgen dan de bestaande Daalsebuurt, net zoals dat in de huidige situatie ook al het geval is. Het contrast tussen de kleine arbeiderswoningen en de grote industriële bebouwing vormt het uitgangspunt voor de ontwikkeling van de locatie. Ook in de buitenruimte wordt ingezet op een 'eigen' identiteit die uitgaat van de aanwezige materialen en karakteristieken in het gebied.
De bijzondere cultuurhistorische bebouwing in het gebied, maar ook de recentere bedrijfsbebouwing geven het gebied een spannend karakter. De bestaande gebouwen zijn gelijkmatig over het gebied verspreid waardoor er op iedere plek een verrassende mix ontstaat tussen bestaande en nieuwe bebouwing. Aan de 2e Daalsedijk zijn drie bedrijfsgebouwen gesitueerd, twee van de drie gebouwen zullen ingepast worden in de verkaveling. Zodat op die plek de ruimtelijkheid en luchtigheid van de bestaande bebouwing behouden blijft en er op deze plek een spannende verkaveling ontstaat.

Afwisseling korrelgrootte

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



Proefverkaveling Wisselspoor deelgebied 2-4
zowel de openbare ruimte als de gebouwen zijn indicatief

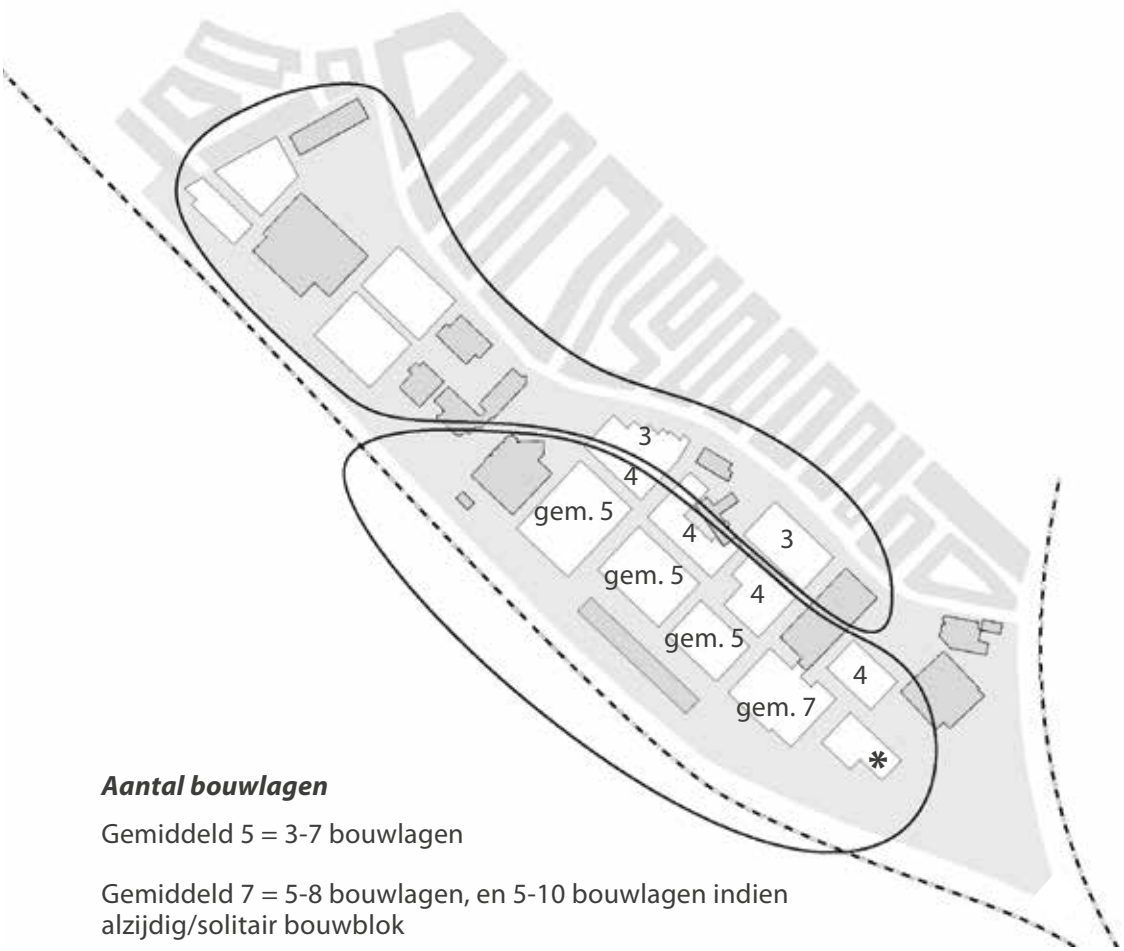
Tussen de bestaande bedrijven en de cultuurhistorische bebouwing ontstaat ruimte om grondgebonden stadswoningen en appartementen toe te voegen. Binnen het ruimtelijk raamwerk liggen ontwikkelvelden die in een later stadium met bouwblokken verkaveld worden. De nieuwe bouwblokken worden ingevuld met een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

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

De ontwikkelvelden worden onderverdeeld in drie verschillende bebouwingstypologiën, waarmee de maat en schaal van de bebouwing wordt vastgelegd. We maken onderscheid tussen ontwikkelvelden met een kleine korrel, een middelgrote korrel of een alzijdig bouwblok. De ontwikkelvelden die aan de 2e Daalsedijk grenzen hebben de kleinste korrelgrootte en een fijnmazige structuur passend bij het kleinschalige karakter van de Daalsebuurt. De ontwikkelvelden richting het spoor zijn verbonden met de grotere schaal van het industrieel erfgoed en het spoorpark. De invulling van de ontwikkelvelden moet qua maat en schaal op de bestaande bebouwing en de cultuurhistorisch waardevolle gebouwen reageren.
De ontwikkelvelden met een kleine bebouwingskorrel en een middelgrote bebouwingskorrel zijn opgebouwd uit een mix van grondgebonden stadswoningen en kleinschalige appartementenblokken. Een ontwikkelveld met een ongedeeld alzijdig blok bestaat uit één gebouw. Afhankelijk van de stedenbouwkundige opzet komt dit type wel of niet voor in de verkaveling. Verderop in dit hoofdstuk worden en verschillende ontwikkelvelden uitvoerig beschreven.

Ruimtelijk raamwerk

Aan de kant van de Daalsebuurt wordt het langgerekte plantsoen verbreed en worden op verschillende plaatsen grote openbare tuinen, pocket parks toegevoegd aan het openbaar groen. De pocket parks krijgen elk een eigen karakter en programma.
Het ruige Spoorpark, gelegen langs het spoor, verbindt de hotspots en bebouwing met cultuurhistorische waarde. In het Spoorpark liggen verschillende oude spoorelementen, rails, bielzen en andere industriële relicten. Het park heeft een open karakter en geeft op verschillende plekken mooie doorzichten naar de achterliggende spoorlijnen, de Dom en het centrum. De cultuurhistorische gebouwen aan het Spoorpark worden ruimtelijk en programmatisch verbonden met het park.
De straten tussen het plantsoen aan de 2e Daalsedijk en het Spoorpark verbinden het groen met elkaar. De straten kunnen een verschillend karakter hebben afhankelijk van het te realiseren programma/bouwhoogte en de exacte ligging is nog flexibel. Een informele route midden door het plangebied, parallel aan het spoor, verbindt alle ontwikkellocaties met elkaar. De route is geen continue lijn, maar verspringt en verrast.
Het ruimtelijk raamwerk waarborgt de gewenste samenhang, de flexibele invulling van de ontwikkelvelden zorgt voor diversiteit.

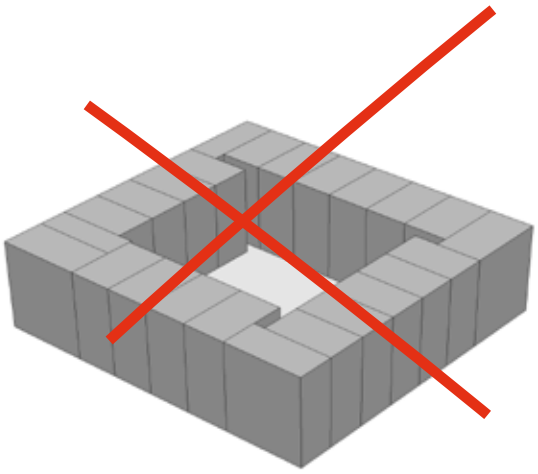


Aantal bouwlagen

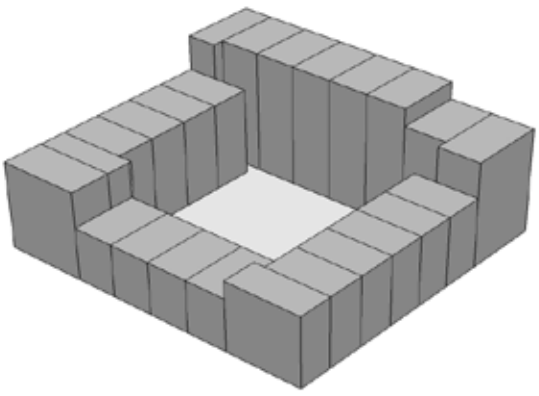
Gemiddeld 5 = 3-7 bouwlagen

Gemiddeld 7 = 5-8 bouwlagen, en 5-10 bouwlagen indien alzijdig/solitair bouwblok

* hoogteaccent 10 lagen



Eén bouwhoogte binnen één bouwblok is niet toegestaan



Gemiddeld 5 bouwlagen

Gemiddelde bouwlagen zijn communicerende vaten

Het ruimtelijk raamwerk wordt gevormd door de bestaande bedrijfsbebouwing, de cultuurhistorische gebouwen, de ontsluitingsstructuur en de groenstructuur. Samen vormen deze structuren het kader waarbinnen de gewenste transformatie kan plaatsvinden.
De bijzondere cultuurhistorische bebouwing in het gebied, maar ook de recentere bedrijfsbebouwing geven het gebied een spannend karakter. De bestaande gebouwen zijn gelijkmatig over het gebied verspreid waardoor er op iedere plek een verrassende mix ontstaat tussen bestaande en nieuwe bebouwing. In eerste instantie worden de bestaande bedrijven zoveel mogelijk behouden, maar wanneer daar in een later stadium behoefte aan is kunnen deze locaties ook getransformeerd worden met nieuwe bedrijvigheid of cultureel-maatschappelijke programma's.
Op de plek waar een bestaand pand wordt gesloopt moet de ruimtelijkheid en luchtigheid van de bestaande bebouwing terug worden gebracht door een spannende en verrassende verkaveling. De bestaande bomen op die plek zijn hiervoor een aanleiding. Een cluster nieuwe bomen zou eveneens de aanleiding voor een verbijzondering kunnen zijn. De verbijzondering in de buitenruimte is onderdeel van de binnenwereld.

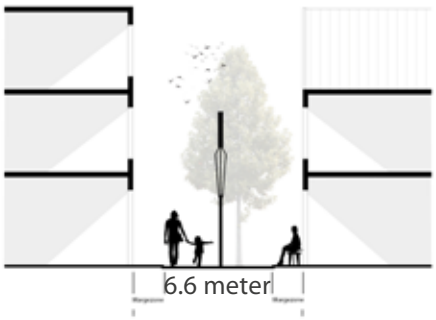
Bouwhoogte

De bouwhoogtes in het Ontwikkelkader en dit Beeldkwaliteitsplan zijn grotendeels overgenomen uit de Ontwikkelvisie met dit verschil dat de maximale bouwhoogtes nu vertaald zijn naar gemiddelde bouwhoogtes om een gevarieerder beeld te krijgen en om de kleine korrel te benadrukken. In de zuidoosthoek is de bouwhoogte ten opzichte van de Ontwikkelvisie (april 2015) van maximaal 8 lagen naar gemiddeld 7 bouwlagen gegaan. In het middengebied is de bouwhoogte gedeeltelijk van maximaal 3 naar maximaal 4 bouwlagen gegaan.

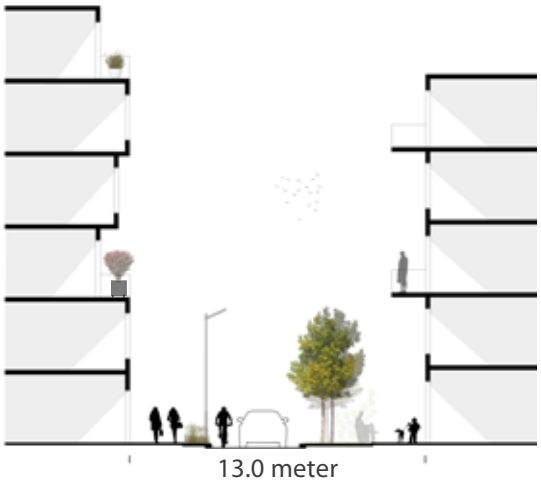
De bouwhoogte sluit aan bij de schaal van de omgeving. Aan de 2e Daalsedijk wordt aangesloten bij de kleinschalige bebouwing aan de 2e Daalsedijk met een hoogte van maximaal 3 bouwlagen. Aansluitend op de 3 laagse bebouwing geldt een maximale bouwhoogte van 4 bouwlagen. De lage bebouwingshoogte maakt het mogelijk om de woonstraten smal en intiem te maken.

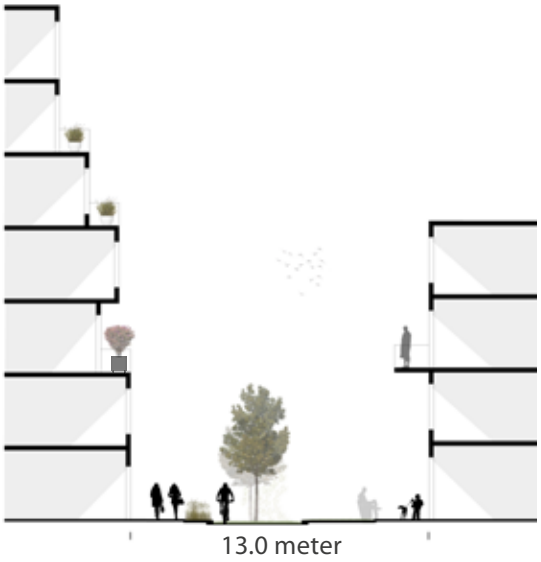
In de ontwikkelvelden aan het spoor en langs de Reparatie-loods geldt een bouwhoogte van gemiddeld 5 bouwlagen, met een bandbreedte van 3 tot en met 7 bouwlagen. Zo kan de kleine korrel ook door middel van de bouwhoogte benadrukt worden. Bouwlagen hoger dan 5 worden met name aan de spoorzijde gerealiseerd, zodat in de binnenwereld met een lagere bouwhoogte kan worden volstaan. Zo ontstaat een robuust bouwblok dat past bij de (grote) schaal van de cultuurhistorische bebouwing en het industriële verleden.
Een gemiddelde bouwhoogte wil zeggen dat bij een bouwhoogte van 5 bouwlagen de bouwhoogte kan variëren van 3 tot en met 7 bouwlagen. Dit middel wordt ingezet om een gevarieerder beeld met een kleinere korrel te kunnen realiseren. De gemiddelde bouwhoogte gaat uit van communicerende vaten als in een bouwblok 5 in plaats van 7 bouwlagen gebouwd worden, dan moet daar op een andere plek in het bouwblok 3 bouwlagen tegenover staan.

Voor de ontwikkelvelden ten zuiden van de Wagenmakerij gelden verschillende bouwhoogtes. De maximale bouwhoogte van de bebouwing grenzend aan het pocketpark bij de Wagenmakerij is 4 bouwlagen. Het ontwikkelveld aan het spoor heeft een bouwhoogte van gemiddeld 7 bouwlagen met een bandbreedte van 5 tot en met 10 bouwlagen.
Door middel van hoogtescheidingslijnen op de verbeelding van het bestemmingsplan worden de gemiddelde bouwhoogtes aangegeven. In de Ontwikkelvisie wordt gesproken over een hoogteaccent van maximaal 10 bouwlagen. Deze is gesitueerd in de zuidoosthoek. Het stedelijke karakter van deze hoek wordt benadrukt door de hogere bouwhoogte.









Profielen openbare ruimte

Profielen en bouwlagen

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

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



Proefverkaveling Wisselspoor deelgebied 2-4 zowel de openbare ruimte als de gebouwen zijn indicatief



Stedenbouwkundige randvoorwaarden

Stedenbouwkundige randvoorwaarden

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

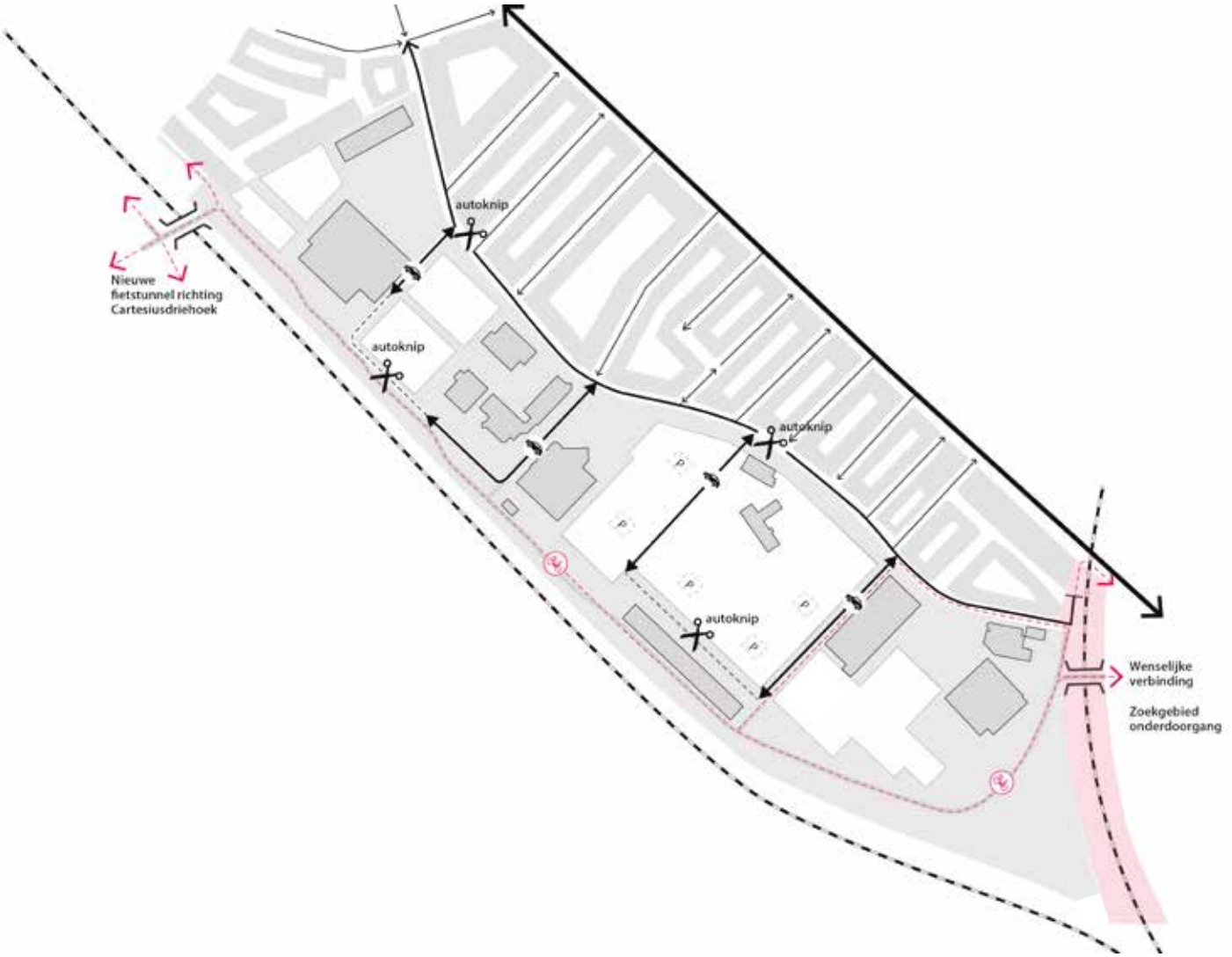
- Er moet een programmatisch stedelijke mix worden gerealiseerd waarbij naast wonen ruimte is voor bijzonder programma wat het karakter van het gebied versterkt.
- In de toekomstige uitwerking wordt deelgebied 2-4 verder verkaveld en worden woonstraten toegevoegd. De woonstraten vormen samen de binnenwereld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

Ontsluiting

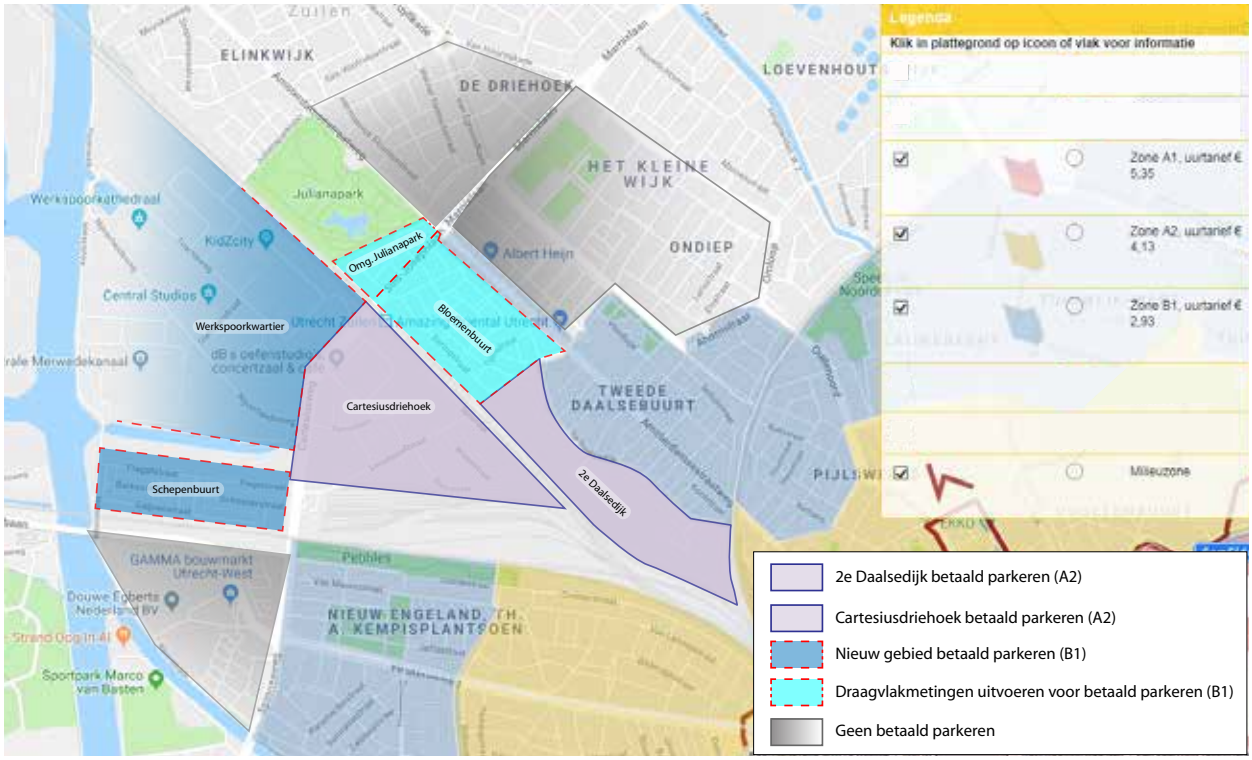
De Amsterdamsestraatweg is de belangrijkste toegangsweg naar het gebied. Het Wisselspoor is met de auto alleen te bereiken via smalle eenrichtingsstraten in de Daalsebuurt. Om het rustige karakter van de woonstraten in de Daalsebuurt te behouden, is een autoluw karakter randvoorwaarde voor de toekomstige ontwikkelingen van het Wisselspoor. Zo mag de totale verkeersdruk in de plansituatie (Bloemenbuurt en ontwikkeling 2e Daalsedijk deelgebied 1 t/m 4) maximaal 5.800 motorvoertuigen per etmaal bedragen.
Twee lussen zullen het grootste deel van het autoverkeer naar het plangebied dirigeren en ontsluiten elk een gelijkwaardig deel van het nieuwe programma, dusdanig dat een goede spreiding van het verkeer over de bestaande woonstraten gewaarborgd wordt. Een deel van het nieuwe programma in de oostelijke punt wordt voor een specifieke doelgroep (bijvoorbeeld starters, ouderen) en volledig autovrij. Tussen de lussen komen twee verkeerskundige autoknips op de 2e Daalsedijk. Eén tussen de Knopstraat en Papaverstraat en een autoknip tussen de Goudsbloemstraat en Jasmijnstraat. Op deze plekken worden veilige oversteken voor voetgangers gemaakt. De knips worden opengesteld voor vrachtverkeer, waardoor vrachtverkeer via de 2e Daalsedijk het plangebied in- en uitrijdt. De knips worden zodanig uitgevoerd dat het voor vrachtverkeer mogelijk wordt om via een vrachtwagensluis door te rijden, maar voor auto's niet. Hierdoor blijft de situatie met betrekking tot vrachtverkeer in de dwarsstraten van de Bloemenbuurt ongewijzigd.

Fietsen

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



Ontsluiting 2e Daalsedijk



Parkeerplattegrond Utrecht (Gemeente Utrecht)

Er moeten voldoende zeer toegankelijke en uitnodigende inpandige fietsenstallingen gerealiseerd worden in de appartementengebouwen zodat de openbare ruimte niet helemaal vol komt te staan met fietsen. Fietsparkeren voor bezoekers moet voorzien worden in de openbare ruimte met voldoende fietsparkeervoorzieningen. Hierbij hanteren we een norm van 0,5 per woning, waarbij dubbelgebruik met andere functies mogelijk is.

Parkeren

Vanwege de goede bereikbaarheid per fiets, te voet en via openbaar vervoer én de wenselijkheid om het gebied zo veel mogelijk autoluw te ontwikkelen is voor de 2e Daalsedijk het uitgangspunt dat de minimale parkeernorm, uit de nota Stallen en Parkeren 2013, ook de maximum parkeernorm is voor het gehele plangebied.

Gelijktijdig met de ontwikkeling wordt betaald parkeren ingevoerd voor het gehele plangebied. Om invulling te geven aan de ambitie om een zo autoluw mogelijk karakter, en daardoor de auto verkeersdruk zoveel mogelijk te beperken, wordt een parkeerregime volgens A2-norm voorgesteld. Het A2-parkeerregime biedt de mogelijkheid om 10% lagere autoparkeernormen te hanteren en iets hogere parkeertarieven, waardoor de verkeersgeneratie ook lager wordt. Het invoeren van een A2-regime vereist een functioneren van het plangebied als centrumgebied. Daarbij moet worden aangetoond:

- De centraal stedelijke ligging van het plangebied, dat wil zeggen: nabijheid van Utrecht Centraal en het stadscentrum, voldoende voorzieningen in de nabijheid en een relatief grote afstand ten opzichte van de Ring Utrecht.
- Goede ontsluitingsroutes voor fiets en voetganger en voldoende ruimte voor fietsparkeren voor bewoners, werkenden en bezoekers én deelauto's.
- Het organiseren van voldoende deelauto's en actief integraal parkeerbeheer bestaande uit voldoende ruimte -eventueel met dubbelgebruik- voor de beoogde doelgroepen (naar tijd en plaats) en passende tarieven gericht op beperking autoverkeer en tegengaan van uitwijkgedrag naar omliggende buurten.
- Zo nodig: aanvullende Mobility as a Service (MaaS) oplossingen inclusief ruimte voor eventuele haal- en brengservices (HUB-voorzieningen). In het vigerende parkeerbeleid gaan we ervan uit dat een A2-gebied wordt omringd door B1-gebied. In ieder geval moet een eventueel effect op naastgelegen gebieden worden afgewogen bij de planvorming. Indien het college het raadsvoorstel 'Maatwerk Parkeren' heeft vastgesteld kan dit worden toegepast voor de 2e Daalsedijk.

Parkeren voor auto en fiets wordt binnen de bebouwing opgelost (zowel voor bezoekers als voor bewoners en andere gebruikers van het gebied). De geparkeerde auto's zijn niet zichtbaar vanuit het openbaar gebied. Hierdoor wordt het overgrote deel van het gebied ontzien van autoverkeer en geparkeerde auto's op straat. De (gezamenlijke) fietsenstalling van woningen is zeer eenvoudig te bereiken vanuit de woningen en is (nagenoeg) direct verbonden met de openbare ruimte. De gebruikskwaliteit van de openbare ruimte wordt op deze manier versterkt en er kan een grotendeels autovrije buitenruimte ontstaan. Parkeren wordt zo veel mogelijk uit het zicht opgelost binnen een bepaald bouwblok, in parkeergebouwen of in (half)verdiepte parkeergarages onder het bouwblok.
Binnen de parkeergebouwen is een deel openbaar toegankelijk voor bezoekersparkeren. Het overige deel is gereserveerd voor bewoners en ondernemers. Parkeerplekken voor deelauto's kunnen eventueel deels op straat gesitueerd worden, mits dit niet ten koste gaat van de belevings- en gebruikskwaliteit van de openbare ruimte. Minder valide parkeerplaatsen worden op straat gesitueerd. Zo ontstaat een autoluwe wijk, waar vrijuit gefietst, gewandeld en gespeeld kan worden.



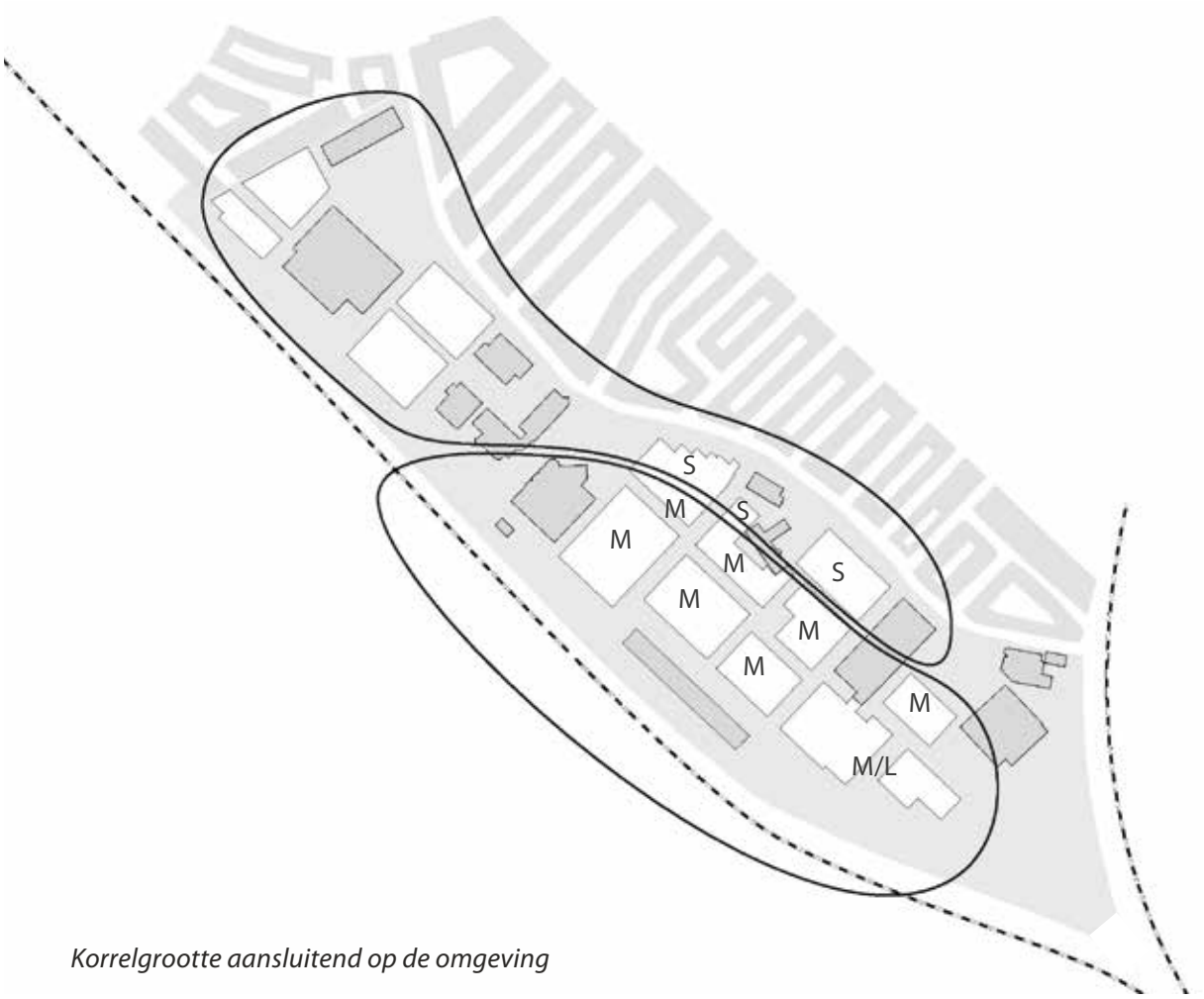


Proefverkaveling Wisselspoor deelgebied 2-4
zowel de openbare ruimte als de gebouwen zijn indicatief

Parkeergebouwen hebben een hoogwaardige architectonische uitwerking en zijn bijzondere eyecatchers binnen een bouwblok. Een parkeergebouw kan onderdeel zijn van een hybride bouwblok met wonen en parkeren. Je kan hierbij ook denken aan een bijzondere integrale parkeeroplossing op de verdieping of het dak, waarbij de auto's uit het zicht worden opgelost. Een parkeergebouw kan dienst doen voor meerdere bouwblokken en tevens ingericht worden als mobiliteitshub.
(Half)verdiepte parkeergarages worden gesitueerd binnen een bouwblok. De parkeergarage is kleiner dan het bouwblok zodat aan de randen minimaal 5m over blijft om woningen te situeren met hun entree en een leefruimte aan de straat. De woningen hebben een terras of gezamenlijke binnentuin op de parkeergarage.

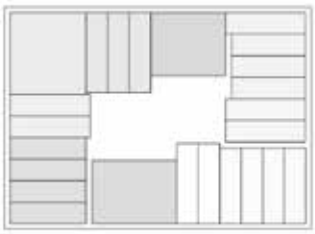
Openbaar vervoer

Het gebied wordt per openbaar vervoer ontsloten via de bestaande bushaltes en buslijnen op de Amsterdamsestraatweg. De loopafstand van de 2e Daalsedijk naar de Amsterdamsestraatweg is ruim 100 meter. Op de Amsterdamsestraatweg halteren 2 buslijnen, te weten; buslijn 3 (Utrecht Centraal - Zuilen) en buslijn 120 (Utrecht Centraal - Amsterdam Bijlmer Arena).
Daarnaast ligt het plangebied op fietsafstand van het Centraal Station en Station Zuilen, dit maakt de combinatie fiets-OV aantrekkelijk vanwege de ligging van het gebied en de goede fietsverbindingen naar beide stations.

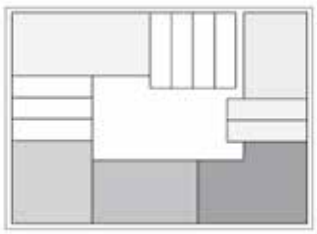


Korrelgrootte aansluitend op de omgeving

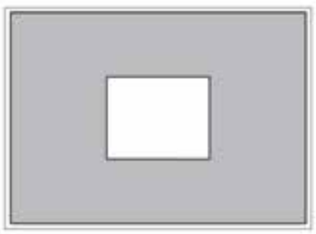
S: Kleine korrel



M: Middelgrote korrel



L: Alzijdig bouwblok



ontwikkelvelden | kleine korrel

Woningtypes De ontwikkelvelden met kleine korrel zijn opgebouwd uit een mix van grondgebonden stadswoningen en kleinschalige appartementenblokken. Er werken hier minimaal 3 verschillende architecten aan één blok.

Bouwhoogte De bouwhoogte sluit aan op de bestaande bebouwing van de Daalsebuurt en is maximaal 3 bouwlagen langs de 2e Daalsedijk. Voor de overige bebouwing geldt een maximale bouwhoogte van 4 bouwlagen. De lage bebouwingshoogte maakt het mogelijk om de woonstraten smal en intiem te maken.

Korrel De ontwikkelvelden hebben een fijnmazige korrelstructuur en zijn opgebouwd uit meerdere kleiner korrels. Er is geen ritme dat zich herhaald en er zijn geen dezelfde korrels naast elkaar gepositioneerd. Iedere korrel heeft zijn eigen architectonische uitstraling, materialisering, kleur en hoogte. De korrel van een rijtje is maximaal 5 woningen.

Hoeken De ontwikkelvelden hebben gesloten hoeken die worden gevormd door bebouwing of gebouwde erfscheidingen.

Rooilijn De bebouwing wordt aaneengesloten gebouwd en vormt samen een rooilijn. Als er een extra woonstraat binnen het ontwikkelveld wordt gerealiseerd grenst de bebouwing eveneens aan de uitgiftegrens. Langs de 2e Daalsedijk moet de bebouwing deels met een gestaffelde rooilijn verkaveld worden.

Oriëntatie De bebouwing is georiënteerd op en grenst met de voorzijde aan het openbaar gebied. Appartementen hebben een levendige plint met op de begane grond een eigen voordeur of een woonruimte aan de straat.

Overgang openbaar-privé Rondom ieder ontwikkelveld ligt een margestrook van 1,2 meter. De margestrook vormt een overgangszone tussen openbaar gebied en de entree van de woning of het appartement. Erfafscheidingen die grenzen aan het openbaar gebied zijn 'gebouwd' of zoals omschreven in Hoofdstuk 4.



Referentiebeelden small-ontwikkelvelden

ontwikkelvelden | middelgrote korrel

Woningtypes De ontwikkelvelden met middelgrote korrel zijn opgebouwd uit een mix van stadswoningen en kleinschalige- en grotere appartementenblokken. Er werken hier minimaal 3 verschillende architecten aan één blok.

Bouwhoogte De bouwhoogte binnen een ontwikkelveld varieert om de korrel te benadrukken. De hogere bouwlagen worden met name aan de spoorzijde gerealiseerd, zodat in de binnenwereld met een lagere bouwhoogte kan worden volstaan. De bouwhoogte varieert stapsgewijs.

Korrel De ontwikkelvelden hebben een stevigere massa en zijn opgebouwd uit meerdere korrels. De korrel is groter dan die van de ontwikkelvelden met kleine korrel. Er is eveneens geen ritme dat zich herhaald en er zijn geen zelfde korrels naast elkaar gepositioneerd. Iedere korrel heeft zijn eigen architectonische uitstraling, materialisering, kleur en hoogte.

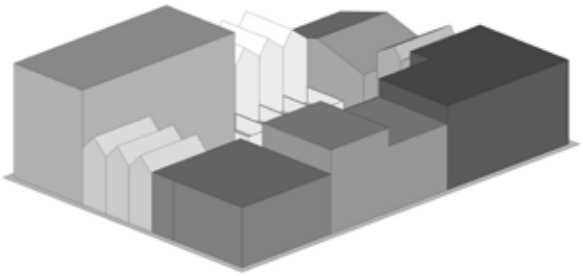
Hoeken De ontwikkelvelden hebben gesloten hoeken die worden gevormd door appartementenblokken met een stevige massa. Gesloten hoeken die gevormd worden door stadswoningen hebben een gebouwde erfscheiding.

Rooilijn De bebouwing wordt aaneengesloten gebouwd en vormt samen een rooilijn.

Oriëntatie De bebouwing is georiënteerd op en grenst met de voorzijde aan het openbaar gebied. Appartementen hebben een levendige plint met op de begane grond een eigen voordeur of een woonruimte aan de straat.

Overgang openbaar-privé Rondom ieder ontwikkelveld ligt een margestrook van 1,2 meter. De margestrook vormt een overgangszone tussen openbaar gebied en de entree van de woning of het appartement. Erfafscheidingen die grenzen aan het openbaar gebied zijn 'gebouwd' of zoals omschreven in Hoofdstuk 4.







Referentiebeelden medium-ontwikkelvelden

ontwikkelvelden | alzijdig bouwblok

Woningtypes Een ontwikkelveld wordt ingevuld met een alzijdig bouwblok. Het gehele blok wordt uitgewerkt door 1 architect.

Bouwhoogte Binnen een alzijdig bouwblok hoeft de bouwhoogte niet te varieren, er kan worden volstaan met 1 bouwhoogte, de footprint is dan beperkt. Met de bouwhoogte wordt aangesloten op de grote schaal van het spoorpark en het industriële verleden.

Korrel Het ontwikkelveld is opgebouwd uit één korrel met een eenduidige eigen architectonische uitstraling en materialisering.

Rooilijn De bebouwing grenst zo veel mogelijk aan de rooilijn van het ontwikkelveld.

Oriëntatie De bebouwing is alzijdig georiënteerd en is uitnodigend vormgegeven naar alle zijdes van het aangrenzende openbaar gebied. Alzijdige plots worden gerealiseerd door de bebouwing rondom te ontsluiten en te voorzien van ramen en deuren en een levendige plint.



Referentiebeelden large-ontwikkelvelden



Groen raamwerk

3 | Landschap

De openbare ruimte van Wisselspoor deelgebied 2-4 heeft een eenduidige identiteit die aansluit op de kaders, afspraken en ontwerp voor deelgebied 1 van Wisselspoor. Dit is vastgelegd in het beeldkwaliteitsplan voor deelgebied 1, het ontwerp en de nadere uitwerking. De identiteit van de buitenruimte is stoer en robuust en sluit aan op het industriële karakter van het voormalig NS-terrein. Karakteristieke elementen zoals sporen, bielzen en stelconplaten worden teruggebracht en bestaande bomen worden zoveel mogelijk behouden. De openbare ruimte binnen het raamwerk wordt onderverdeeld in vier sferen die van elkaar verschillen in karakter, functie, inrichting en beplanting.

Het groene raamwerk bestaat uit twee hoofddragers: een langgerekt plantsoen langs de 2e Daalsedijk met pocket parks en een ruig Spoorpark langs de spoorlijnen aan de zuidkant van het plangebied. Tussen deze hoofddragers liggen vanuit de Daalsebuurt meerdere straten opgespannen die het langgerekte plantsoen en het Spoorpark met elkaar verbinden. Aan de kant van de Daalsebuurt wordt het langgerekte plantsoen verbreed tot een lineair park en op verschillende plaatsen worden grote openbare tuinen, pocket parks toegevoegd aan het openbaar groen met een eigen karakter en programma. Deze nieuwe groenstructuur biedt de bewoners van de Daalsebuurt aangename plekken om te wandelen, spelen en te recreëren. In de pocket parks aan de 2e Daalsedijk worden speel- en verblijfsplekken ingericht. Het lineaire park en de pocket parks vormen qua sfeer, functie en materiaal de schakel tussen Wisselspoor en de bestaande Bloemenbuurt.

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

Aan de zuidzijde verbreedt het Spoorpark zich tot een grote onbebouwde parkruimte. De doorfietsroute ligt hierin. De opgave voor het gehele Spoorpark, maar zeker ook voor de zuidelijke punt, is om een goede balans te vinden tussen de dynamiek van de fietsroute en de verblijfskwaliteit van het park. De punt is een bijzondere plek vanwege het zicht op de sporen (ook de spoorlijn richting Amersfoort) en op de skyline van het centrumgebied. Voor de uitwerking van de punt kunnen de volgende randvoorwaarden worden gesteld:

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

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

Waterbergingsmogelijkheden moeten worden gezocht in zowel het spoorpark als ook in de pocketparks en het lineaire park. Andere mogelijkheden, zoals bijvoorbeeld een goed gekozen drempelhoogte ten opzichte van het midden van de weg, kunnen een positieve effect hebben op de hoeveelheid waterberging. Voor alle groene en openbare ruimtes is een veilige inrichting met een goede verlichting van belang.



Lineair park

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

Beplanting

De beplanting in het lineair park heeft een ingetogen maar divers karakter. De beplanting bestaat uit (sier)grassen die elkaar afwisselen en hiermee het eenduidige en rustige beeld van het historische lint van de 2e Daalsedijk ondersteunen en begeleiden.

Inrichtingselementen

Uit het participatietraject is gebleken dat er een zeer nadrukkelijke wens is om de bestaande voetbalkooi terug te brengen in het lineaire park. Samen met (voornamelijk) speelaanleidingen zoals een schommel in een boom of betonsculpturen vormen deze elementen de speelelementen in lineaire het park. Inrichtingselementen zoals zitranden en fietsnietjes sluiten aan op het industriële karakter van het Wisselspoor.

Verharding

Door een brede band aan te brengen aan weerszijden van de rijbaan, wordt de vloeiende lijn benadrukt. Langsparkeren blijft geconcentreerd aan de noordzijde. Aan de zuidzijde wordt niet geparkeerd langs de weg, waardoor de toegang tot het lineair park en de pocket parks niet wordt geblokkeerd voor de huidige bewoners van de Daalsebuurt.



Doorsnede lineair park





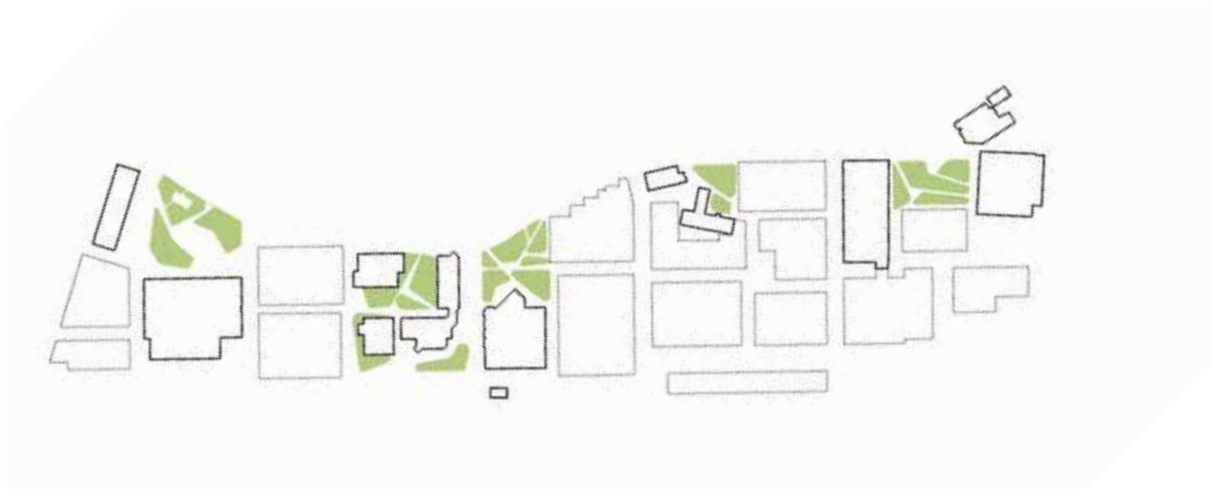








Referentiebeelden lineair park



Pocket parks

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

Beplanting

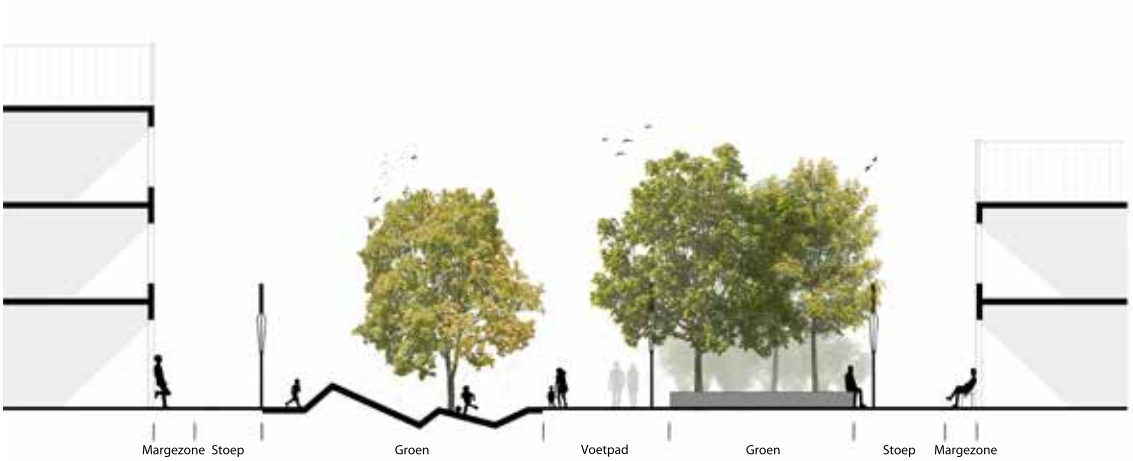
In de pocket parks worden waar mogelijk de bestaande bomen behouden. Hiermee wordt het huidige karakter behouden en zullen op plaatsen waar geen bestaande bomen aanwezig zijn forse boomgroepen aangeplant worden. De ondergrond sluit aan bij het lineair park en zal hoofdzakelijk bestaan uit gras.

Inrichtingselementen

Bijzondere elementen als de bestaande bomen, een waterelement of een voetbalkooi geven het pocket park een eigen uitstraling, waardoor er straks een rijke serie aan plekken en gebruiksmogelijkheden ontstaat. Speeltoestellen, moestuinen en bankjes worden geen losstaande elementen, maar integraal vormgegeven en daarmee een logisch onderdeel van de ruimte.

Verharding

De verharding die wordt toegepast in het lineaire park wordt doorgezet in de pocket parks.



Doorsnede pocket park



















Referentiebeelden pocket parks



Spoorpark

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

Beplanting

Een weelderige groene sfeer ontstaat door het aanplanten van bloeiende vaste planten en fijn vertakte en meerstammige bomen. Zo wordt het contrast met de grove industriële materialen vergroot. Het spoorpark wordt gekenmerkt door stoere zones die ontstaan door het toepassen van diverse typen siergrassen. Door de variatie in de bodem (hoog/laag, droog/nat) zal er een diverse vegetatie ontstaan die ecologisch zeer waardevol

Inrichtingselementen

In het spoorpark zullen kinderen spelen in het gras of op speelaanleidingen als een boomstam of stapstenen. Het spoorpark leent zich samen met het lineaire park en de Cartesiusdriehoek uitstekend om een rondje te joggen, te wandelen of te bootcampen. Hiermee wordt het bewegen in de buurt en daarmee de gezondheid van de bewoners van Utrecht bevorderd. Ook biedt het spoorpark de gelegenheid om elkaar te ontmoeten of met de buurt een barbecue te organiseren.

Verharding

De reeds aanwezige sfeerbepalende bielzen, stelconplaten en sporen in deze zone blijven waar mogelijk op hun plek liggen. Ook kunnen ze worden hergebruikt of verplaatst. Bielzen worden banken, stelconplaten worden gebruikt om plekken en pleinen te maken en spoorrails worden hergebruikt als opsluiting voor wandelpaden. De overige elementen zoals prullenbakken en verlichting hebben een eigen uitstraling die afwijkend is van de rest van het Wisselspoor.



Doorsnede spoorpark























Referentiebeelden spoorpark



Binnenwereld

De bestaande bebouwing vormt samen met de ontwikkelvelden een binnenwereld met een stedelijk en groen karakter. Het contrast tussen oud en nieuw is één van de grote charmes van de binnenwereld. De binnenwereld kent een grote diversiteit aan gebouwen met hun eigen kleuren, texturen en gevelopeningen. Dit diverse geheel wordt samengebracht door het continue karakter van de binnenwereld. De overgangen van openbaar naar privé worden gemarkeerd door integraal vormgegeven erfafscheidingen. Rondom de bebouwing ligt een margezone van 1,2 meter die onderdeel uitmaakt van de openbare ruimte, maar visueel een gevoel geeft van een private en door bewoners te gebruiken zone.
De profielen van de binnenwereld zijn terug te vinden op bladzijde 14.

Beplanting

De binnenwereld heeft een stedelijk maar groen karakter. Halfopen verharding waartussen gras groeit, rijk bloeiende bomen en geveltuinen zorgen voor een stedelijk en groen karakter in de binnenwereld. De margezones zorgen voor een zachte overgang tussen het openbaar gebied en de aangrenzende woningen. Op de margestroken kunnen bewoners een bankje of potten met bloemen en planten zetten die bijdragen aan de groene uitstraling van de binnenwereld.

Inrichtingselementen

De autoluwe binnenwereld is uiterst geschikt voor kinderen om, voor de deur, te spelen. De pleinachtige ruimtes zijn geschikt voor skaten en bijvoorbeeld een potje straatvoetbal. Op de meer intiemere plekken is er ruimte om te fietsen of voor het plaatsen van een waterelement als interactief speelelement. De verlichting wordt tussen de gevels bevestigd en (wenselijk) voorzien van energie opgewekt door zonnepanelen.

Verharding

Om de samenhang in het Wisselspoor te bewaken wordt er in de binnenwereld één type verharding toegepast. Stelconplaten worden zoveel mogelijk hergebruikt waardoor het stedelijke en industriële karakter benadrukt wordt. Door het weglaten van stelconplaten in een groot vlak ontstaan ruimtes voor bomen en/of beplanting. Bij bijzondere plekken worden spoorelementen op subtiele wijze in de verharding zichtbaar gemaakt of onderscheidt de openbare ruimte zich door nuances; een ander bestratingspatroon of materiaal toont het verschil. De afwatering van hemelwater via het oppervlak wordt door bijzondere lijnelementen beleefbaar gemaakt.

Speel- en verblijfsplekken in de buurt

In de pocket parks en de bestaande gebouwen is ruimte om de functies voor de buurt te faciliteren. Hierbij kan gedacht worden aan een speeltuin, trapveldje, kinderopvang, daghoreca etc.
In de buurten en wijken moeten voldoende speelplekken voor kinderen en jongeren zijn, formele en informele speelplekken. Formele speelplekken variëren van enkele speeltoestellen in een plantsoen tussen woonblokken, tot een clustering van speeltoestellen, zichtbaar en centraal gelegen in een buurt. Ook openbare sportplekken zoals tafeltennistafels, basketbalveldjes, voetbalveldjes en -kooien, skate obstakels en playgrounds, vallen onder de formele speelruimte. Informele speelplekken zijn pleintjes, plantsoentjes, groenstroken, etc. waar kinderen kunnen spelen zonder toestellen. Hier kunnen ze stoepkrijten, steppen, touwtjespringen, verstoppertje spelen, etc.













Referentiebeelden binnenwereld














Transformatie van cultuurhistorische bebouwing

4 Architectuur

Wisselspoor is een verrassend stuk stad dat het spanningsveld zoekt tussen rauwe stedelijkheid en een kleinschalig en ontspannen woon-, werk- en verblijfsmilieu. Het wordt een bijzonder gebied, waar men verrast wordt door de aangename contrasten.

De bestaande industriële gebouwen zijn herkenbaar door de rood bruine baksteen, de grote gevelopeningen en stalen kozijnen. Ook vormen de betonnen vloeren, de ritmiek in het gevelontwerp en de herhalende kappen (sheddaken) herkenbare elementen. De robuustheid van de oude industrie vormt de basis van het karakter van de nieuwbouw. De poort boven de oude spoorrails in deelgebied 4 blijft behouden als kenmerkend element.

Cultuurhistorische bebouwing

De transformatie van de te handhaven cultuurhistorische gebouwen draagt bij aan de identiteit van het gebied en zorgt voor een substantiële verlenging van de levensduur van die gebouwen.
Waardevolle gevels zullen zoveel mogelijk in ere worden hersteld. Daarbij vormt de waardestelling, opgesteld door de afdeling Erfgoed van de gemeente Utrecht in de publicatie 'Werken aan het Spoor' van september 2008, het uitgangspunt.

- Daar waar de originele gevel teveel is aangetast of ontbreekt zal een invulling worden toegepast met een hoge mate van abstractie.
- Nieuwe bestemmingen binnen de cultuurhistorisch waardevolle gebouwen activeren de omgeving. Hiertoe dient de uitstraling van de begane grond van de gebouwen transparant en toegankelijk te zijn.
- Nieuwe aan- of opbouwen ten gevolge van toe te voegen programma die een wezenlijke impact hebben op het bestaande gebouwen, contrasteren zodanig met het bestaande dat het ensemble wordt versterkt.
- Welstand kan afwijken van de criteria indien er een oplossing geboden wordt van een dusdanige goede kwaliteit dat afwijking gerechtvaardigd is. Op deze manier kan maatwerk geboden worden.

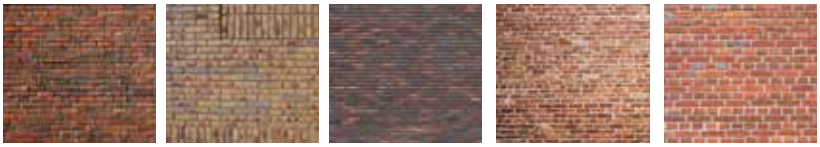
Nieuwbouw

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

Materiaal en kleurstelling

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

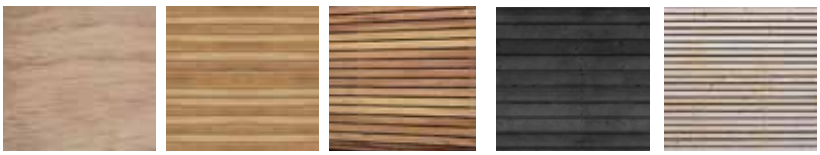
Samenhang binnen het plot wordt bereikt door de toepassing van een beperkt kleurenpalet van roodbruin tot grijstinten. Materialisering en kleuren sluiten aan op de cultuurhistorisch waardevolle gebouwen. De gebouwen zijn alzijdig ontworpen in één hoofdmateriaal.



Baksteen in rood bruin tinten



Beton, natuursteen, stucwerk, keramiek metaal



Behandeld of verduurzaamd hout: onbehandeld hout is niet toegestaan

Plinten, entrees en bergingen

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



Uitnodigende en open entrees

Dakvorm

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

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



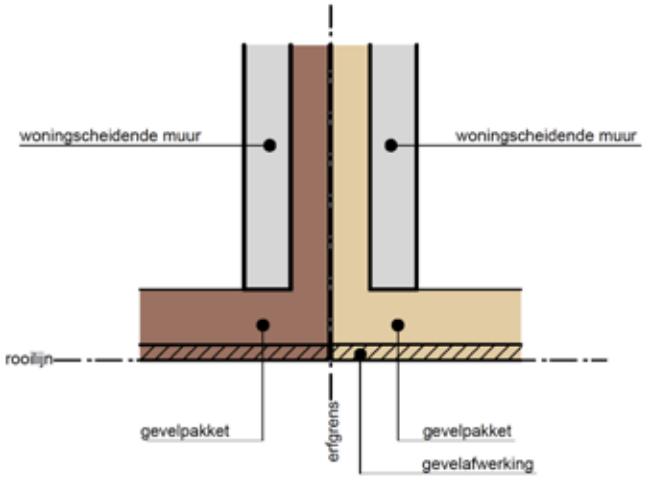
Dakvormen

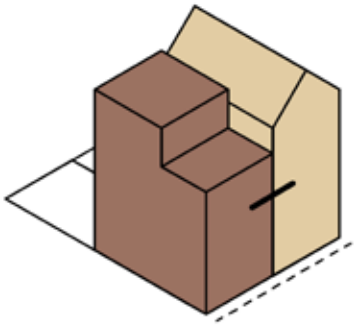
Uitkragingen

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

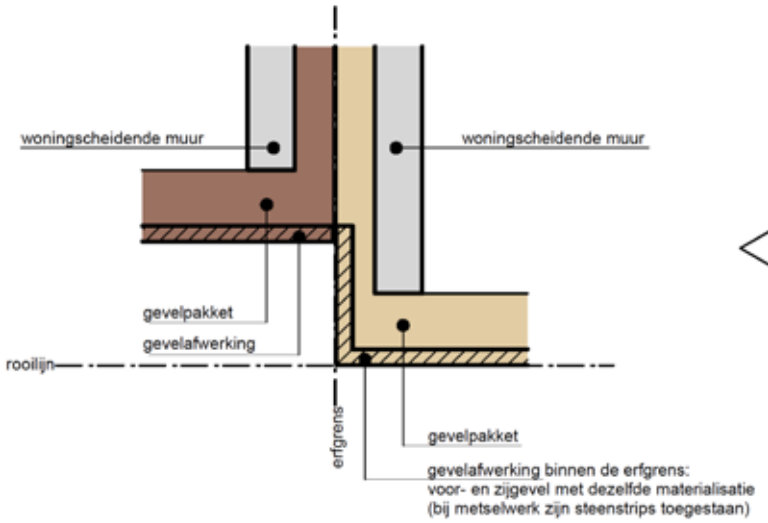


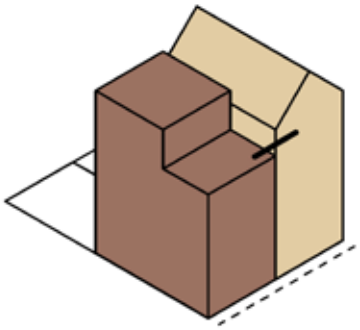
Uitkragingen





detail horizontaal:
gevelaansluiting in hetzelfde vlak





detail horizontaal:
gevelaansluiting bij verschillende diepte

Detaillering tussen de woningen

Detaillering

De detaillering is geraffineerd. De gevelopbouw is consequent en goed van verhoudingen. Kozijnprofielen zijn minimaal, zodat een maximale glasopening ontstaat. De hwa aan de zijde van het openbaar gebied is inwendig opgelost of in het gevelvlak. Goothoogten worden onderling afgestemd om storende verspringingen die kleiner zijn dan 25 cm te voorkomen.



Detaillering is geraffineerd

Erfafscheidingen

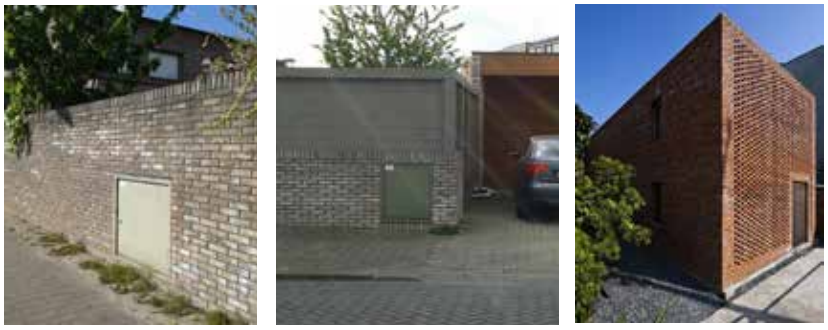
Wanneer de erfafscheiding grenst aan de openbare ruimte wordt deze vormgegeven als onderdeel van de bebouwing. De muur wordt mee-ontworpen met het gebouw en heeft een maximale hoogte van 2,1 m ten opzichte van de tuin. Een muur, grenzend aan de openbare ruimte moet voor minimaal 30% worden vormgegeven als opening met bijvoorbeeld een open hekwerk. Schuttingen aan het openbaar gebied zijn niet toegestaan.



Erfafscheiding mee-ontwerpen met het gebouw

Nutsruimten, trafo's en instalatietechnische ruimtes

Nutsruimten en trafo's worden ingepast in de bebouwing (nieuwbouw of bestaand). Instalatietechnische ruimtes als liften of ventilatievoorzieningen moeten onderdeel zijn van de architectuur.



Nutsruimten worden ingepast in de bebouwing

5 Proces

Dit beeldkwaliteitsplan geeft samen met het Ontwikkelkader de ambities, kaders en spelregels aan waarbinnen een verkavelingsplan, gebouwontwerpen en inrichtingsplannen voor de openbare ruimte gemaakt moeten worden. Met het Ontwikkelkader en het beeldkwaliteitsplan worden de kwalitatieve uitgangspunten voor Wisselspoor deelgebied 2-4 bewaakt.

Stedenbouw in 3 stappen:

1) Verantwoordelijkheid ontwikkelaar zorgt ervoor dat definitieve verkaveling wordt gemaakt door stedenbouwkundig ontwerper.
2) Toets van definitieve verkaveling aan de stedenbouwkundige randvoorwaarden en het beeldkwaliteitsplan door gemeente.
3) Na goedkeuring gemeente (stedenbouw) verkaveling voorleggen aan welstand.

Architectuur in 3 stappen:

1) Verantwoordelijkheid ontwikkelaar zorgt ervoor dat plannen technisch en esthetisch goed op elkaar aansluiten: ontwikkelaar stelt een coördinerend architect aan.
2) Toets van bouwplannen aan stedenbouwkundige randvoorwaarden en het beeldkwaliteitsplan door gemeente Bij bestaande cultuurhistorisch waardevolle gebouwen is er tevens goedkeuring nodig van erfgoed.
3) Na goedkeuring gemeente (stedenbouw en erfgoed) bouwplannen voorleggen aan welstand.

Openbare ruimte in 3 stappen:

1) Verantwoordelijkheid ontwikkelaar zorgt ervoor dat inrichtingsplannen worden opgesteld door landschapsontwerper.
2) Toets van inrichtingsplannen aan stedenbouwkundige randvoorwaarden en het beeldkwaliteitsplan door gemeente. Uitgangspunt is om de ontwerpkeuzes en materialen uit fase 1 door te zetten.
3) Na goedkeuring gemeente (stedenbouw) inrichtingsplannen voorleggen aan BING.

BGSV | bureau voor stedenbouw en landschap

Gemeente Utrecht

Bestemmingsplan



2e Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4

Vastgesteld, datum volgt na vaststelling



2e Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleidende regels 3

Artikel 1 Begrippen 3
Artikel 2 Wijze van meten 9

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels 11

Artikel 3 Gemengd 11
Artikel 4 Groen 12
Artikel 5 Verkeer - Verblijfsgebied 13
Artikel 6 Woongebied 14
Artikel 7 Waarde - Archeologie 16

Hoofdstuk 3 Algemene regels 17

Artikel 8 Anti-dubbeltelregel 17
Artikel 9 Algemene bouwregels 17
Artikel 10 Algemene gebruiksregels 18
Artikel 11 Algemene afwijkingsregels 19
Artikel 12 Overige regels 19

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels 20

Artikel 13 Overgangsrecht 20
Artikel 14 Slotregel 20

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

Bijlage 2 Lijst van Bedrijven functiemenging

Bijlage 3 Lijst van Horeca-activiteiten

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 Plan

Het NL.IMRO.0344.BP2EDAALSEDEEL2TM4-VA01 van de gemeente Utrecht.

1.2 Bestemmingsplan

De geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen.

1.3 (internet)Afhaalpunt

Een locatie uitsluitend bedoeld voor opslag en distributie van artikelen, waar consumenten de via internet bestelde en betaalde producten kunnen afhalen. Op de locatie vindt geen rechtstreekse verkoop of productadvisering via winkel, showroom of etalage plaats.

1.4 Aan-huis-verbonden bedrijf

Beroep of bedrijf dat in een woning of een daarbij bijhorend bouwwerk wordt uitgeoefend, waarvan de ruimtelijke uitwerking of uitstraling met de woonfunctie verenigbaar is en waarbij de woning in overwegende mate haar woonfunctie behoudt en degene die het beroep of het bedrijf uitoefent bewoner van de woning is.

Hieronder wordt in ieder geval niet verstaan: een detailhandelsvestiging, een afhaalzaak, een horecabedrijf, een belhuis en een seksinrichting; hieronder wordt onder andere wel verstaan: een kleinschalige voorziening ten behoeve van kinderopvang.

1.5 Aanduiding

Een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.6 Aanduidingsgrens

De grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.7 Afhaalzaak

Een specifieke vorm van detailhandel waar in hoofdzaak kant en klare maaltijden en kleine etenswaren, alsmede alcoholvrije drank en consumptie-ijs worden verkocht voor directe consumptie anders dan ter plaatse.

1.8 Ambachtelijk bedrijf

Een bedrijf waarbij het accent ligt op het in handwerk vervaardigen, bewerken of herstellen en het installeren van goederen, alsmede het verkopen en leveren van goederen, die verband houden met het ambacht als niet-zelfstandig onderdeel van de onderneming.

1.9 Archeologisch onderzoek

Onderzoek verricht door of namens een bedrijf dat beschikt over het in artikel 1, eerste lid, van de Erfgoedwet, bedoelde certificaat.

1.10 Archeologische waarde

De aan een gebied toegekende waarde in verband met de in dat gebied voorkomende overblijfselen uit oude tijden.

1.11 Atelier

Werkplaats in het bijzonder voor kunstenaars waarbij tevens kunstwerken tentoongesteld en verkocht kunnen worden.

1.12 Bebouwing

Eén of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.13 Bebouwingspercentage

Het met een aanduiding of in de regels aangegeven percentage, dat aangeeft hoeveel van het desbetreffende bouwperceel ten hoogste mag worden bebouwd met gebouwen en bijbehorende bouwwerken.

1.14 Bed & breakfast

Het tegen betaling verstrekken van logies met ontbijt binnen de (bedrijfs)woning.

1.15 Bedrijf

Een onderneming waarbij het accent ligt op het vervaardigen, produceren, bewerken/herstellen, installeren en verhandelen van goederen, waarbij eventueel detailhandel uitsluitend plaatsvindt als ondergeschikt onderdeel van de onderneming in de vorm van verkoop en/of levering van ter plaatse vervaardigde, bewerkte of herstelde goederen, dan wel goederen die in rechtstreeks verband staan met de uitgeoefende handelingen.

1.16 Besluit Hogere waarde

Besluit waarin de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting op grond van de Wet geluidhinder is vastgesteld.

1.17 Bestaand

a. Bestaand gebruik: het gebruik van de gronden en bouwwerken zoals aanwezig op moment van het ter inzage leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan of kan worden gebruikt krachtens een omgevingsvergunning voor het gebruik; daaronder valt niet het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan,daaronder begrepen de overgangsregels van dat plan.
b. Bestaande bouwwerken: bouwwerken die op het tijdstip van het ter inzage leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan:
    1. aanwezig zijn én bij of krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of de Woningwet zijn gebouwd;
    2. nog kunnen worden gebouwd krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of een bouwvergunning op grond van de Woningwet.

1.18 Bestemmingsgrens

De grens van een bestemmingsvlak.

1.19 Bestemmingsvlak

Een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.20 Bevi-inrichting

Een inrichting als bedoeld in artikel 2 lid 1 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

1.21 Bijbehorend bouwwerk

Uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd gebouw, of ander bouwwerk, met een dak.

1.22 Bijzondere bouwlaag

a. Een bouwlaag die aan de voorzijde en/of eventueel aan de achterzijde een hellend dakvlak heeft en voor het overige deel plat is afgedekt, dan wel;
b. Een ten opzichte van de voorgevel terugliggende bouwlaag.

1.23 Bouwen

Het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk.

1.24 Bouwgrens

De grens van een bouwvlak.

1.25 Bouwlaag

Een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of nagenoeg gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van een onderbouw, een kap en een bijzondere bouwlaag.

1.26 Bouwperceel

Een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

1.27 Bouwperceelsgrens

Een grens van een bouwperceel.

1.28 Bouwvlak

Een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.

1.29 Bouwwerk

Een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

1.30 Brutovloeroppervlak

De totale binnen een gebouw beschikbare vloeroppervlakte, inclusief de verdiepingen.

1.31 (Sta)caravan

Een caravan of stacaravan die op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) omgevingsvergunningplichtig is .

1.32 Consumentenvuurwerk

Consumentenvuurwerk waarop het Vuurwerkbesluit van toepassing is.

1.33 Creatieve bedrijven

Bedrijven die zich hoofdzakelijk richten op:

- creatieve zakelijke dienstverlening: reclame en grafische bedrijven, architecten, industriële ontwerpers;
- multimedia: bedrijven die in hoofdzaak producten maken of diensten verlenen op het gebied van beeld, geluid, gaming en tekst met gebruikmaking van radio, televisie, computer, internet, mobiele telefonie, print en evenementen;

- toegepaste kunsten: audiovisuele en fotografiebedrijven, dienstverlenende bedrijven tbv de kunsten, mode en interieurbedrijven;
- autonome kunsten: zoals beeldend kunstenaar, muzikanten, theatermakers.

1.34 Culturele voorzieningen

Voorzieningen gericht op kunst, ontspanning, vrijetijdsbesteding en vermaak, zoals theaters, bioscopen, musea, ateliers en muziekcentra.

1.35 Cultuurhistorische waarde

De aan een bouwwerk of gebied toegekende waarde in verband met ouderdom en/of historische gaafheid.

1.36 Detailhandel

Het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen, het verhuren en/of het leveren van goederen aan personen die die goederen kopen of huren voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit. Hieronder wordt mede verstaan een webwinkel waarbij sprake is van een afhaalpunt voor particulieren en een showroom. Hieronder wordt niet verstaan een afhaalzaak.

1.37 Dienstverlening

Dienstverlening door een bedrijf of instelling dat in hoofdzaak baliewerkzaamheden verricht of andere diensten verleent, gericht op het publiek, zoals stomerijen, wasserettes, kappers, pedicures, makelaars, reis- en uitzendbureaus e.d.. Hieronder worden niet verstaan belhuizen.

1.38 Eigen toegang

Een deur die direct toegang geeft tot de woning, die bereikbaar is via de straatzijde of vanuit een gemeenschappelijke hal en die voorzien is van een door de gemeente verleend huisnummer.

1.39 Evenementen

Georganiseerde, publieke, bijzondere gebeurtenis.

1.40 Gebouw

Elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.41 Geluidsgevoelige functie

Geluidsgevoelige functies die zijn beschermd tegen geluidhinder: wonen, onderwijsgebouwen, ziekenhuizen en verpleeghuizen, verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen en kinderdagverblijven, met uitzondering van verblijfsruimten waar onder ook practicumruimte en een gymnastieklokaal.

1.42 Hoofdgebouw

Een gebouw, dat op een bouwperceel door zijn aard, functie, constructie of afmetingen dan wel gelet op de bestemming als belangrijkste bouwwerk valt aan te merken.

1.43 Horeca

Het bedrijfsmatig verstrekken van drank en/of etenswaren voor gebruik ter plaatse en/of het exploiteren van zaalaccommodatie.

1.44 Hotel

Het bedrijfsmatig verstrekken van logies (per nacht) met als nevenactiviteit het verstrekken van maaltijden en drank voor consumptie ter plaatse en/of het exploiteren van zaalaccommodatie.

1.45 Kantoor

Een gebouw of een gedeelte van een gebouw dat dient voor de bedrijfsmatige uitoefening van administratieve werkzaamheden en voor zakelijke dienstverlening, alsmede seminars en congressen die ondergeschikt zijn aan de hoofdfunctie van een kantoorhoudende onderneming en kunnen worden beschouwd als onderdeel van de kantoorfunctie.

1.46 Kantoorruimte

Een gebouw of ruimte waarin hoofdzakelijk werkzaamheden worden verricht aan een bureauopstelling, in combinatie met vergaderruimten; de werkzaamheden zijn onder meer:

a. administratieve en beleidsmatige werkzaamheden en alle daarmee gelijk te stellen bureaugebonden activiteiten;
b. commerciële, creatieve en technische bureaugebonden werkzaamheden, inclusief callcenter, desktop-publishing en softwareproductie;
c. werkzaamheden aan desktop, laptop, CAD-CAM-apparatuur;
d. zakelijke ontvangst van externen, vergaderingen en presentaties, ondergeschikt aan de hoofdfunctie van de onderneming;
e. entree en receptiehal;
f. interne en externe opleidingen, workshops, seminars en congressen in zaalruimten in het gebouw van een onderneming worden beschouwd als onderdeel van de kantoorfunctie;
g. functies binnen een kantoorhoudend bedrijf die behoren bij het normale kantorengebruik zoals een postkamer, interne serverruimte en interne archiefruimte, worden beschouwd als onderdeel van de kantoorruimte.

1.47 Kap

Een gesloten en hellend of gedeeltelijk hellend dak.

1.48 Kelder

Het doorlopende gedeelte van een gebouw, dat geheel onder het peil ligt.

1.49 Lijst van Bedrijven functiemenging

De Lijst van Bedrijven functiemenging die onderdeel uitmaakt van deze regels, die een onderverdeling van bedrijfsactiviteiten aangeeft, die een gelijke of nagenoeg gelijke invloed hebben op een nabij gelegen of omringende woonomgeving.

1.50 Lijst van Horeca-activiteiten

De Lijst van Horeca-activiteiten die onderdeel uitmaakt van deze regels, die een onderverdeling van horeca-activiteiten aangeeft, die een gelijke of nagenoeg gelijke invloed hebben op een nabij gelegen of omringende woonomgeving.

1.51 Maatschappelijke voorzieningen

Voorzieningen inzake welzijn, volksgezondheid, religie, onderwijs, kinderopvang, buitenschoolse opvang, openbare orde en veiligheid en daarmee gelijk te stellen sectoren.

1.52 Nutsvoorzieningen

Voorzieningen ten behoeve van het openbare nut, zoals transformatorhuisjes, gasreduceerstations, schakelhuisjes, duikers, bemalingsinstallaties, gemaalgebouwtjes, voorzieningen ten behoeve van (ondergrondse) afvalinzameling en apparatuur voor telecommunicatie.

1.53 Omgevingsvergunning

Een vergunning als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

1.54 Omzetting (van een woning)

Een zelfstandige woning, of een deel daarvan, in gebruik geven of laten geven als onzelfstandige woonruimte.

1.55 Onderbouw

Een kelder of een souterrain.

1.56 Onzelfstandige woonruimte

Woonruimte die niet voldoet aan de begripsbepaling zelfstandige woonruimte.

1.57 Peil

a. Voor een gebouw, waarvan de hoofdtoegang grenst aan de weg: de hoogte van de kruin van de weg.
b. Voor andere gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld.
c. Voor gebouwen die grenzen aan een dijk: de hoogte van de kruin van de dijk ter plaatse van het bouwwerk.

1.58 Prostitutie

Het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen betaling.

1.59 (raam)Prostitutiebedrijf

Een prostitutiebedrijf waar het werven van klanten gebeurt vanuit de werkruimte door prostituees die zichtbaar zijn vanaf een openbare plaats.

1.60 Seksinrichting

Een voor het publiek toegankelijke besloten ruimte, dan wel meerdere besloten ruimten in elkaars directe nabijheid, waarin bedrijfsmatig of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen, al dan niet met een ander, worden verricht, of vertoningen plaatsvinden van erotische/pornografische aard. Hieronder wordt in ieder geval verstaan een prostitutiebedrijf, een erotische massagesalon, een seksautomatenhal, parenclub, seksbioscoop of sekstheater, al dan niet in combinatie met elkaar.

1.61 Speelautomatenhal

Een inrichting als bedoeld in artikel 1, sub f, van de Verordening op de speelautomatenhallen (Gemeenteblad 1989, nr. 10).

1.62 Student

Een deelnemer die is ingeschreven aan een instelling als bedoeld in artikel 1.1.1., onderdeel b, van de Wet educatie en beroepsonderwijs of een deelnemer die is ingeschreven aan een universiteit of hogeschool als bedoeld in artikel 1.2, onderdelen a en b, van de Wet op het hoger onderwijs en wetenschappelijk onderzoek.

1.63 Studentenwoning

Woning voor studenten die net als een 'gewone' woning een woonfunctie heeft, of keukens en sanitaire voorzieningen gedeeld worden of niet.

1.64 Verblijfsmiddelen

Voor verblijf geschikte – al dan niet aan hun oorspronkelijk gebruik onttrokken – voer- en vaartuigen, woonketen, arken, caravans en andere soortgelijke constructies, alsmede tenten; een en ander voorzover deze geen bouwwerken in de zin van de Woningwet zijn.

1.65 Vergader- en congresfaciliteiten

Voorzieningen ten behoeve van het bedrijfsmatig organiseren van vergaderingen en congressen.

1.66 Verhuurbaar vloeroppervlak

Het verhuurbaar vloeroppervlak zoals bedoeld in NEN2580.

1.67 Verkoopvloeroppervlakte (vvo)

De totale oppervlakte van de voor het publiek toegankelijke en zichtbare winkelruimte, inclusief de etalageruimte en de ruimte achter de toonbank.

1.68 Verordening op de Archeologische Monumentenzorg:

De sedert 22 december 2009 van kracht zijnde Verordening op de Archeologische Monumentenzorg van de gemeente Utrecht.

1.69 Voorgevelrooilijn

Een lijn die wordt bepaald door de naar het openbaar toegankelijk gebied, zoals de weg, openbaar groen of water, gekeerde gevel of het verlengde daarvan, van een hoofdgebouw.

1.70 Wgh- inrichtingen

Bedrijven zoals bedoeld in artikel 2.4 van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer die in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken.

1.71 Woning

Een complex van ruimten dat een zelfstandige woonruimte vormt, bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden.

1.72 Woningvorming

Een woning verbouwen tot twee of meer woningen of het zodanig inrichten, gebruiken of laten gebruiken van een deel van de woning dat er feitelijk twee of meer woningen ontstaan.

1.73 Woonlaag

Een bouwlaag die voor bewoning is bestemd.

1.74 Woonruimte

Besloten ruimte die, al dan niet tezamen met één of meer andere ruimten, bestemd of geschikt is voor bewoning van één huishouden.

1.75 Zelfstandige woonruimte

Woonruimte die een eigen toegang heeft en die door één huishouden kan worden bewoond zonder daarbij afhankelijk te zijn van wezenlijke voorzieningen, zoals badruimte, toilet en keuken, buiten de woonruimte.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 De bouwhoogte van een bouwwerk

Vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.2 De goothoogte van een bouwwerk

Vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.

2.3 De inhoud van een bouwwerk

Tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.4 De oppervlakte van een bouwwerk

Tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Gemengd

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Gemengd' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. bedrijven, zoals opgenomen in de categorieën A en B1 van de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijven functiemenging;
2. creatieve bedrijven;
3. culturele voorzieningen;
4. maatschappelijke voorzieningen;
5. uitsluitend ter plaatse van de functieaanduiding 'horeca', ook voor horecavestigingen in categorie B, C of D1, 2 en 3 van de bij deze regels behorende Lijst van Horeca-activiteiten;
6. detailhandel;
7. dienstverlening;
8. sportvoorzieningen;
9. bestaande kantoren;
10. de bij de functies genoemd onder 1 tot en met 8 behorende ondergeschikte kantooractiviteiten, detailhandel en horeca;
11. ter plaatse van de aanduiding 'karakteristiek', wordt de instandhouding van de karakteristieke hoofdvorm van gebouwen nagestreefd.
12. voorzieningen en functies die bij de bestemming horen zoals verkeers-, en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen en erven,

een en ander met inachtneming van de regel in 3.4.1 en in regel 10.1.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Gebouwen

1. Gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd.
2. De bouwhoogte ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)' mag niet worden overschreden.

3.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

1. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingen, die achter en op de voorgevelrooilijn niet meer dan 2 meter hoog en voor of op de voorgevelrooilijn niet meer dan 1 meter hoog mogen zijn.
2. De regel onder 1 geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer;
3. In afwijking van de regel onder 1 mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.

3.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd nadere eisen te stellen met betrekking tot:

1. een samenhangend straat en bebouwingsbeeld;
2. de verkeersveiligheid;
3. de milieusituatie;
4. de sociale veiligheid;
5. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden;
6. de situering van het laden en lossen op het perceel.

3.4 Specifieke gebruiksregels

3.4.1 Toegestane oppervlakten

1. Voor de functies genoemd in regel 3.1 onder 1 tot en met 10 geldt dat deze functies in samenhang met regel 7.1 onder 2, zijn toegelaten tot een gezamenlijk maximaal bruto vloeroppervlak van 28.000 m^2.
2. Voor de functie genoemd in regel 3.1 onder 2 geldt een minimaal verhuurbaar vloeroppervlak van 3.600 m^2.
3. Voor de functie genoemd in regel 3.1 onder 3 geldt dat deze functie is toegestaan tot een gezamenlijk maximaal brutovloeroppervlak van 2.750 m^2, met inachtneming van de regel onder 1.

4. Voor de functie genoemd in regel 3.1 onder 4 geldt dat deze functie is toegestaan tot een gezamenlijk maximaal brutovloeroppervlak van 8.300 m^2, met inachtneming van de regel onder 1.
5. Voor de functie genoemd in regel 3.1 onder 5 geldt dat deze functie is toegestaan tot een gezamenlijk maximaal brutovloeroppervlak van 3.500 m^2 met dien verstande dat per vestiging een maximale omvang van 2.000 m^2 brutovloeroppervlak is toegestaan, met inachtneming van de regel onder 1.
6. Voor de functie genoemd in regel 3.1 onder 6 geldt dat deze functie is toegestaan tot een gezamenlijk maximaal brutovloeroppervlak van 400 m^2, met dien verstande dat per vestiging een maximale omvang van 100 m^2 brutovloeroppervlak is toegestaan, met inachtneming van de regel onder 1.
7. Voor de functie genoemd in regel 3.1 onder 7 geldt dat deze functie is toegestaan tot een gezamenlijk brutovloeroppervlak van 3.550 m^2, met inachtneming van de regel onder 1.
8. Voor de functie genoemd in regel 3.1 onder 8 geldt dat deze functie is toegestaan tot een gezamenlijk maximaal brutovloeroppervlak van 1.000 m^2 brutovloeroppervlak, met inachtneming van de regel onder 1.
9. Voor de functie genoemd in regel 3.1 onder 9 geldt een maximum van 1.456 m^2 bvo.
10. Voor nieuwe ondergeschikte kantooractiviteiten als genoemd in regel 3.1 onder 10 geldt dat deze zijn toegelaten tot maximaal 30% van de hoofdactiviteit tot een maximum van 1.500 m^2 bvo per vestiging.
11. De ondergeschikte detailhandel en horeca als genoemd in regel 3.1 onder 10 mag niet meer bedragen dan 20% van de brutovloeroppervlakte per vestiging.

3.4.2 Geluidsgevoelige functies

Ter plaatse van de functieaanduiding 'specifieke vorm van gemengd - geluidsgevoelige functies uitgesloten' zijn geluidsgevoelige functies niet toegestaan.

3.5 Afwijken van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de regel in artikel 3.1 onder 1 voor bedrijfsactiviteiten in categorie B2 van de Lijst van Bedrijven functiemenging, voor zover deze naar aard en invloed op de omgeving, gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm en de aangegeven maatgevende milieuaspecten, vergelijkbaar zijn met categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven functiemenging.

3.6 Omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk

3.6.1 Vergunningplicht

Voor het geheel of gedeeltelijk slopen van bouwwerken is, ter plaatse van de aanduiding 'karakteristiek', een omgevingsvergunning vereist.

3.6.2 Uitzondering

De regel in 3.6.1 is niet van toepassing op werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, die:

1. het normale onderhoud betreffen;
2. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan.

3.6.3 Toetsingscriteria

De omgevingsvergunning wordt slechts verleend, als:

1. geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de karakteristieke hoofdvorm van de bebouwing;
2. de karakteristieke hoofdvorm niet langer aanwezig is en niet zonder ingrijpende wijzigingen aan het gebouw kan worden hersteld;
3. de karakteristieke hoofdvorm in redelijkheid niet te handhaven is;
4. het delen van een gebouw of bijgebouwen betreft, die op zichzelf niet als karakteristiek vallen aan te merken, en door sloop daarvan geen onevenredige aantasting van de karakteristieke hoofdvorm plaatsvindt;
5. met dien verstande dat bij gehele sloop de omgevingsvergunning slechts kan worden verleend als de omgevingsvergunning voor de nieuwbouw is verleend.

Artikel 4 Groen

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. groenvoorzieningen, gazons en beplantingen;
2. fiets- en voetpaden;

3. nutsvoorzieningen;
4. speelvoorzieningen;
5. water, waterbeheer en waterberging;
6. onderhoudspaden en -stroken ten behoeve van de aangrenzende bestemmingen;
7. ontsluitingen voor de aangrenzende bestemmingen;
8. voorzieningen en functies die bij de bestemming horen zoals, civieltechnische kunstwerken waaronder duikers, bruggen en faunapassages.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

1. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingen welke niet meer dan 1 meter hoog mogen zijn.
2. De bouwhoogte van speelvoorzieningen mag in afwijking van de regel onder 1, niet meer bedragen dan 6 meter.
3. De regel onder 1 geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.

4.3 Specifieke gebruiksregel

Gebruik voor terrassen bij horecagelegenheden is niet toegestaan.

4.4 Afwijken van de gebruiksregel

Burgemeester en wethouders kunnen bij omgevingsvergunning afwijken van regel 4.3 voor het realiseren van een terras behorende bij een horecagelegenheid, mits wordt aangetoond dat het gecumuleerde langtijdgemiddelde geluidniveau ten gevolge van stemgeluid vanaf de rand van het terras en invallend op de gevels van omliggende geluidsgevoelige functies niet meer bedraagt dan 55 dB(A) voor de dagperiode (7-19 uur), 50 dB(A) voor de avondperiode (19-23 uur) en 45 dB(A) voor de nachtperiode (23-7 uur).

Artikel 5 Verkeer - Verblijfsgebied

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - Verblijfsgebied' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. verkeers- en verblijfsgebied voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer;
2. water, waterbeheer en waterberging;
3. groenvoorzieningen;
4. parkeervoorzieningen, met inachtneming van regel 5.3 onder 1;
5. speelvoorzieningen;
6. voorzieningen die bij de bestemming horen zoals verkeers- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, fietsenstallingen, kunstwerken en geluidwerende voorzieningen.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

1. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 3 meter.
2. De regel onder 1 geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.

5.3 Specifieke gebruiksregel

1. Parkeren binnen deze bestemming is uitsluitend toegestaan voor deelauto's en invalidenauto's.
2. Gebruik voor terrassen bij horecagelegenheden is niet toegestaan.

5.4 Afwijken van de gebruiksregel

Burgemeester en wethouders kunnen bij omgevingsvergunning afwijken van regel 5.3 onder 2 voor het realiseren van een terras behorende bij een horecagelegenheid, mits wordt aangetoond dat het gecumuleerde langtijdgemiddelde geluidniveau ten gevolge van stemgeluid vanaf de rand van het terras en invallend op de gevels van omliggende geluidsgevoelige functies niet meer bedraagt dan 55 dB(A) voor de dagperiode (7-19 uur), 50 dB(A) voor de avondperiode (19-23 uur) en 45 dB(A) voor de nachtperiode (23-7 uur).

Artikel 6 Woongebied

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Woongebied' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. wonen, eventueel met een aan-huis-verbonden bedrijf of een bed & breakfast, tot een maximum van 1.050 woningen;
2. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van wonen – studentenwoningen met onzelfstandige woonruimte' tevens voor studentenwoningen met onzelfstandige woonruimte;
3. detailhandel en dienstverlening, met inachtneming van de regel in 6.5.4 en uitsluitend op de begane grond;
4. water, waterberging;
5. de voor de functie benodigde parkeervoorzieningen, met inachtneming van de regels in 6.2.2 en 6.5.1;
6. voorzieningen en functies die bij de bestemming horen, zoals, verkeers-, en groenvoorzieningen, fiets- en voetpaden, tuinen, erven en terreinen, een en ander met inachtneming van de regel in 10.1.

6.2 Bouwregels

6.2.1 Hoofdgebouwen

1. Hoofdgebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd.
2. De bouwhoogte van het hoofdgebouw mag niet minder bedragen dan de aangegeven 'minimum bouwhoogte (m)'.
3. De bouwhoogte van het hoofdgebouw mag niet meer bedragen dan de aangegeven 'maximum bouwhoogte (m)' met dien verstande dat:
   a. Ter plaatse van het maatvoeringsvlak met de minimum bouwhoogte 10 meter (3 bouwlagen) en maximum bouwhoogte 23 meter (7 bouwlagen), geldt een gemiddelde bouwhoogte per bouwblok van 17 meter (5 bouwlagen) zoals bedoeld in de paragrafen ruimtelijk raamwerk en bouwhoogte van het document Wisselspoor deelgebied 2-4 Stedenbouwkundige randvoorwaarden en beeldkwaliteitsplan in bijlage 1 van de regels;
   b. Ter plaatse van het maatvoeringsvlak met de minimum bouwhoogte 16 meter (5 bouwlagen) en maximum bouwhoogte 26 meter (8 bouwlagen), geldt een gemiddelde bouwhoogte per bouwblok van 23 meter (7 bouwlagen) zoals bedoeld in de paragrafen ruimtelijk raamwerk en bouwhoogte van het document Wisselspoor deelgebied 2-4 Stedenbouwkundige randvoorwaarden en beeldkwaliteitsplan in bijlage 1 van de regels;
4. Gebouwen ter plaatse van de bouwaanduiding 'gevellijn' mogen voor maximaal 75% in de gevellijn of tot maximaal 1 meter achter de gevellijn worden opgericht, de overige gebouwen moeten minimaal 1 meter achter de gevellijn worden opgericht.

6.2.2 Gebouwde autoparkeerplaatsen

Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding uitgesloten - gebouwde autoparkeerplaatsen' zijn gebouwde autoparkeerplaatsen niet toegestaan.

6.2.3 Voorwaardelijke verplichting over realisatie parkeerplaatsen

Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen ter plaatse van de 'specifieke vorm van woongebied - autoparkeernorm wonen bewoners' en de 'specifieke bouwaanduiding uitgesloten- gebouwde autoparkeerplaatsen' staat vast waar de benodigde autoparkeerplaatsen voor bezoekers en eventueel voor deelauto's (indien nodig) tijdelijk en definitief binnen het plangebied worden gerealiseerd.

6.2.4 Voorwaardelijke verplichting over spoortrillingen

1. Het bouwen van bouwwerken voor de functie wonen volgens regel 6.1 is ter plaatse van de aanduiding 'overige zone-trillingshinder spoor' uitsluitend toegestaan wanneer uit een deskundigenonderzoek blijkt dat de streefwaarden van de trillingssterkte Vmax en Vper voor 'Wonen nieuwe situatie', zoals bedoeld in Richtlijn deel B van Stichting Bouwresearch, niet worden overschreden.
2. Alleen als uit een deskundigenonderzoek blijkt dat niet doelmatig en/of kosteneffectief kan worden voldaan aan de streefwaarden voor 'Wonen nieuwe situatie' kan er worden afgeweken van lid 1 voor zover het de maximale trillingssterkte Vmax betreft onder de volgende voorwaarden:
   a. uit een deskundigenonderzoek blijkt dat alle doelmatige en/of kosteneffectieve maatregelen om de trillingssterkte te verminderen worden getroffen en;
   b. uit een deskundigenonderzoek blijkt dat tenminste de streefwaarden voor 'Wonen in bestaande situatie', zoals bedoeld in Richtlijn deel B van Stichting Bouwresearch, niet worden

overschreden.

6.2.5 Bijbehorende bouwwerken
Bij een hoofdgebouw zijn uitsluitend bouwactiviteiten en planologische gebruiksactiviteiten toegestaan, die zonder omgevingsvergunning kunnen worden verricht.

6.2.6 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde
1. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingen die achter of op de voorgevelrooilijn niet meer dan 2 meter hoog en voor of op de voorgevelrooilijn niet meer dan 1 meter hoog mogen zijn.
2. In afwijking van de regel onder 1 mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.

6.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd nadere eisen te stellen met betrekking tot:
een samenhangend straat en bebouwingsbeeld, onder andere ten aanzien van de hoogte opbouw en kapvormen;

1. de verkeersveiligheid;
2. de milieusituatie;
3. de bezonningssituatie;
4. de windsituatie;
5. de sociale veiligheid;
6. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en/of bouwwerken.

6.4 Afwijken van de bouwregels

6.4.1 Bouwhoogte
Burgemeester en wethouder kunnen bij omgevingsvergunning ter plaatse van de bouwaanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 1' een gebouw of gebouwen toestaan tot maximaal 32 meter (10 bouwlagen) mits;

1. de bebouwing alzijdig is georiënteerd en uitnodigend vormgegeven is naar alle zijden van het aangrenzende openbaar gebied;
2. bij een aanvraag omgevingsvergunning die voorziet in de bouw van een gebouw van 30 meter of hoger, door middel van een deskundigenonderzoek aangetoond wordt dat sprake is van een aanvaardbaar windklimaat.

6.5 Specifieke gebruiksregels

6.5.1 Autoparkeernorm wonen bewoners
Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van woongebied - autoparkeernorm wonen bewoners' bedraagt de parkeernorm voor de functie wonen voor bewoners 0.

6.5.2 Aan-huis-verbonden bedrijf
De uitoefening van een aan-huis-verbonden bedrijf in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan als voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

1. de vloeroppervlakte voor een aan-huis-verbonden bedrijf mag niet groter zijn dan een derde deel van de vloeroppervlakte van de woning, inclusief aangebouwde bijbehorende bouwwerken tot een maximum van 60 m^2;
2. de vloeroppervlakte voor een aan-huis-verbonden bedrijf in een vrijstaand bijbehorend bouwwerk mag niet meer zijn dan 60 m^2;
3. een aan-huis-verbonden bedrijf mag bedrijfsactiviteiten uitvoeren in categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven functiemenging waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit milieu is vereist.

6.5.3 Bed & breakfast
De uitoefening van een bed & breakfast in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan als de hoofdbewoner minimaal 50% van de woning in gebruik houdt voor wonen.

6.5.4 Detailhandel en dienstverlening

Voor de functies genoemd in regel 6.1 onder 2 geldt dat deze functies, in samenhang met en met inachtneming van de regel in regel 3.4.1 onder 1, 6 en 7 zijn toegestaan met dien verstande dat binnen de bestemming Wonen de gezamenlijke omvang van detailhandel niet meer dan 400 m^2 brutovloeroppervlak bedraagt en de gezamenlijke omvang van dienstverlening niet meer dan 500 m^2 brutovloeroppervlak bedraagt.

6.5.5 Afwijken van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van regel 6.5.2 voor bedrijfsactiviteiten in categorie B2 van de Lijst van Bedrijven functiemenging, indien en voorzover deze naar aard en invloed op de omgeving gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm alsmede getoetst aan de aangegeven maatgevende milieuaspecten geacht kunnen worden gelijk te zijn aan categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven functiemenging.

Artikel 7 Waarde - Archeologie

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachting.

7.2 Specifieke gebruiksregels

Onder met het bestemmingsplan strijdig gebruik wordt in ieder geval begrepen, het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 8 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 9 Algemene bouwregels

9.1 Gevallen waarin het overschrijden van de bouwgrens is toegestaan

Een bouwgrens, niet zijnde bestemmingsgrens, mag, ongeacht de ter plaatse geldende aanduidingen en regels over maatvoering en situering, met maximaal 1,5 meter overschreden worden door bij gebouwen horende trappenhuizen, entreeportalen, veranda's, en afdaken of andere ondergeschikte bouwdelen.

9.2 Gevallen waarin het overschrijden van de bouw- en bestemmingsgrens is toegestaan

1. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de bestemming en bij omgevingsvergunning toestaan dat een bouw- en bestemmingsgrens, ongeacht de ter plaatse geldende aanduidingen en regels over bestemmingen, maatvoering en situering, met maximaal 1,5 meter overschreden worden door:
   a. bij gebouwen horende trappenhuizen, entreeportalen, veranda's;
   b. andere ondergeschikte bouwdelen, zoals bij gebouwen horende stoepen, stoeptreden, hellingbanen;
   c. balkons, erkers en afdaken, als de vrije hoogte, gemeten van de onderzijde van het overschrijdende bouwdeel tot aan het aansluitende, afgewerkte maaiveld minimaal 2,2 meter bedraagt.
2. Burgemeester en wethouders verlenen de onder 1 bedoelde omgevingsvergunning niet als:
   a. de overschrijding niet te verenigen is met de aarde van de bestemming of;
   b. de overschrijving onevenredige hinder voor aangrenzende percelen tot gevolg heeft.

9.3 Voorwaardelijke verplichting over parkeren

1. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen, met inachtneming van regel 6.5.1, mag uitsluitend door het toepassen van de minimale normen uit de beleidsregels Nota Parkeernormen Fiets en Auto 2019 (bijlage 1 van de Nota Stallen en Parkeren 2013) hoort, parkeergelegenheid worden aangelegd.
2. Uitsluitend het aantal parkeerplaatsen dat overeenkomt met het aan te leggen aantal parkeerplaatsen zoals opgenomen in de berekening als bedoeld onder regel 1 mag worden gerealiseerd.
3. Als de onder regel 1 bedoelde beleidsregels worden gewijzigd, wordt met die wijziging rekening gehouden.

9.4 Voorwaardelijke verplichting over verkeersbewegingen

1. 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 2.604 motorvoertuigen per etmaal op de 2e Daalsedijk niet overschrijdt.
2. Het totaal aantal aan extra verkeersbewegingen zoals genoemd onder 1 moet worden berekend overeenkomstig de berekeningswijze van de Beleidsregels autoverkeersbewegingen bij toepassen maatwerk.
3. Als de onder regel 2 bedoelde beleidsregels worden gewijzigd, wordt met die wijziging rekening gehouden.

9.5 Woningvorming en omzetting

1. Het veranderen, vervangen of vergroten van een woning mag niet leiden tot omzetting van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte of tot de vorming van een extra woning.
2. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder 1 en woningvorming en omzetting toestaan, als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke

leefbaarheidseisen van de Beleidsnotitie en beleidsregels Woningsplitsen en omzetten, blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimten of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
a. het woon- en leefmilieu;
b. de privacy van omwonenden;
c. het verkeer en de parkeersituatie;
d. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 10 Algemene gebruiksregels

10.1 Algemeen gebruiksverbod

1. Het gebruik van gebouwen mag na oprichting niet wijzigen. Voor gebouwen waarvoor de bestemming 'Gemengd' geldt mag het gebruik van de laatst vergunde situatie niet wijzigen.
2. Burgemeester en wethouders kunnen door verlening van een omgevingsvergunning afwijken van de regel onder 1, wanneer met behulp van een berekening vast staat dat door de wijziging van het gebruik het totaal aantal aan extra verkeersbewegingen door de beoogde ontwikkeling in dit plan de 2.604 motorvoertuigen per etmaal niet overschrijdt.
3. Het totaal aantal aan extra verkeersbewegingen zoals genoemd onder 2 moet worden berekend overeenkomstig de berekeningswijze van de Beleidsregels autoverkeersbewegingen bij toepassen maatwerk.
4. Als de onder regel 3 bedoelde beleidsregels worden gewijzigd, wordt met die wijziging rekening gehouden.

10.2 Voorwaardelijke verplichting over parkeren

1. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het gebruik, met inachtneming van regel 6.5.1, mag uitsluitend door het toepassen van de minimale normen uit de beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto 2019 (bijlage I van de Nota Stallen en Parkeren 2013), parkeergelegenheid worden aangelegd.
2. Uitsluitend het aantal parkeerplaatsen dat overeenkomt met het aan te leggen aantal parkeerplaatsen zoals opgenomen in de berekening als bedoeld onder regel 1 mag worden gerealiseerd.
3. Als de onder regel 1 bedoelde beleidsregels worden gewijzigd, wordt met die wijziging rekening gehouden.

10.3 Strijdig gebruik

Met uitzondering van de gevallen waarin de bestemmingsregeling dat gebruik expliciet toestaat, is strijdig met de bestemming het gebruik van of het laten gebruiken van:

1. onbebouwde gronden als staan- of ligplaats voor onderkomens;
2. onbebouwde gronden of bouwwerken ten behoeve van seksinrichtingen;
3. stacaravans en recreatiewoningen voor permanente bewoning;
4. onbebouwde gronden als kampeerterrein;
5. vrijstaande bijbehorende bouwwerken als woonruimte;
6. onbebouwde gronden als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan;
7. onbebouwde gronden als stortplaats voor puin en afvalstoffen, voor zover dit niet betreft het storten of opslaan in bij gebouwen behorende tuinen van geringe hoeveelheden afvalstoffen die afkomstig zijn van het onderhoud van die tuinen.

10.4 Woningvorming en omzetting zonder bouwkundige aanpassingen

1. Een gebruiksverandering waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen nodig is, mag niet leiden tot de omzetting van zelfstandige woonruimte in onzelfstandige woonruimte of tot de vorming van een extra woning.
2. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder 1 en woningvorming en omzetting toestaan, als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen van de Beleidsnotitie en beleidsregels Woningsplitsen en omzetten, blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimten of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
   a. het woon- en leefmilieu;
   b. de privacy van omwonenden;
   c. het verkeer en de parkeersituatie;
   d. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 11 Algemene afwijkingsregels

Burgemeester en wethouders kunnen, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, afwijken van:

1. de in het plan opgenomen (goot)hoogtematen en bebouwingspercentages tot niet meer dan 10% van deze maten en percentages;
2. de bestemmingsregels voor het toestaan dat het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of -intensiteit daartoe aanleiding geven;
3. de bestemmingsregels voor het plaatsen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van vlucht- en/of noodtrappen;
4. het overschrijden van de maximale bouwhoogte van gebouwen voor het plaatsen van hekwerken of borstweringen ten behoeve van dakterrassen, met dien verstande dat de maximale bouwhoogte met niet meer dan 1,50 meter mag worden overschreden;
5. de bestemmingsregels voor het bouwen met een geringe mate van afwijking van de plaats en richting van de bestemmingsgrenzen indien dit noodzakelijk is in verband met afwijkingen of onnauwkeurigheden ten opzichte van de feitelijke situatie of in die gevallen waar een rationele verkaveling van de gronden een geringe afwijking vergt;
6. de bestemmingsregels ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de bouwhoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot niet meer dan 10 meter;
7. de regels ten aanzien van de maximale bouwhoogte van gebouwen en toestaan dat de bouwhoogte van de gebouwen wordt verhoogd ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals liftkokers, trappenhuizen, lichtkappen.

Artikel 12 Overige regels

Voor het realiseren en veranderen van een geluidsgevoelige bestemming dient vast te staan dat de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde ingevolge de Wet geluidhinder of de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting (hogere waarde), ingevolge het besluit Hogere waarde met inachtneming van de in dit besluit gestelde voorwaarde(n), niet overschrijdt.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 13 Overgangsrecht

13.1 Overgangsrecht bouwwerken

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, danwel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot;
   a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
   b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
2. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

13.2 Overgangsrecht gebruik

1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
2. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
3. Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
4. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsregels van dat plan.

Artikel 14 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan 2e Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4.

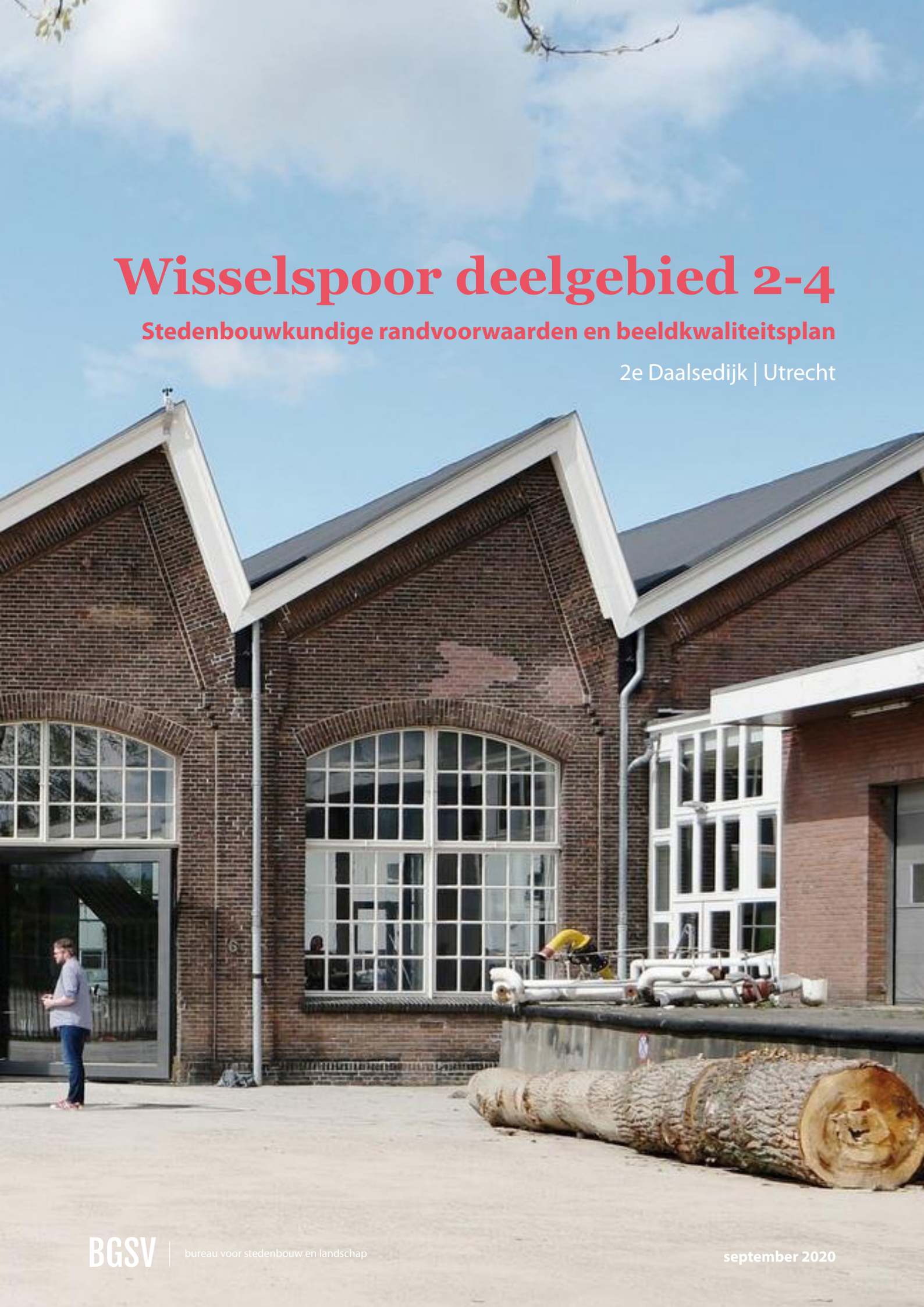
Bijlagen

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

Wisselspoor deelgebied 2-4

Stedenbouwkundige randvoorwaarden en beeldkwaliteitsplan

2e Daalsedijk | Utrecht



BGSV | bureau voor stedenbouw en landschap

september 2020



Colofon

Deze uitgave is tot stand gekomen in opdracht van NS Stations

Rotterdam, 23 september 2020

bezoek Westblaak 51
post Postbus 21639
3001 AP Rotterdam

T 010 240 05 40
F 010 413 55 74
E bgsv@bgsv.nl

BGSV | bureau voor stedenbouw en landschap

Wisselspoor deelgebied 2-4

Stedenbouwkundige randvoorwaarden en beeldkwaliteitsplan

2e Daalsedijk | Utrecht

Inhoudsopgave

1 | **Inleiding**

2 | **Stedenbouwkundige randvoorwaarden**

3 | **Landschap**

4 | **Architectuur**

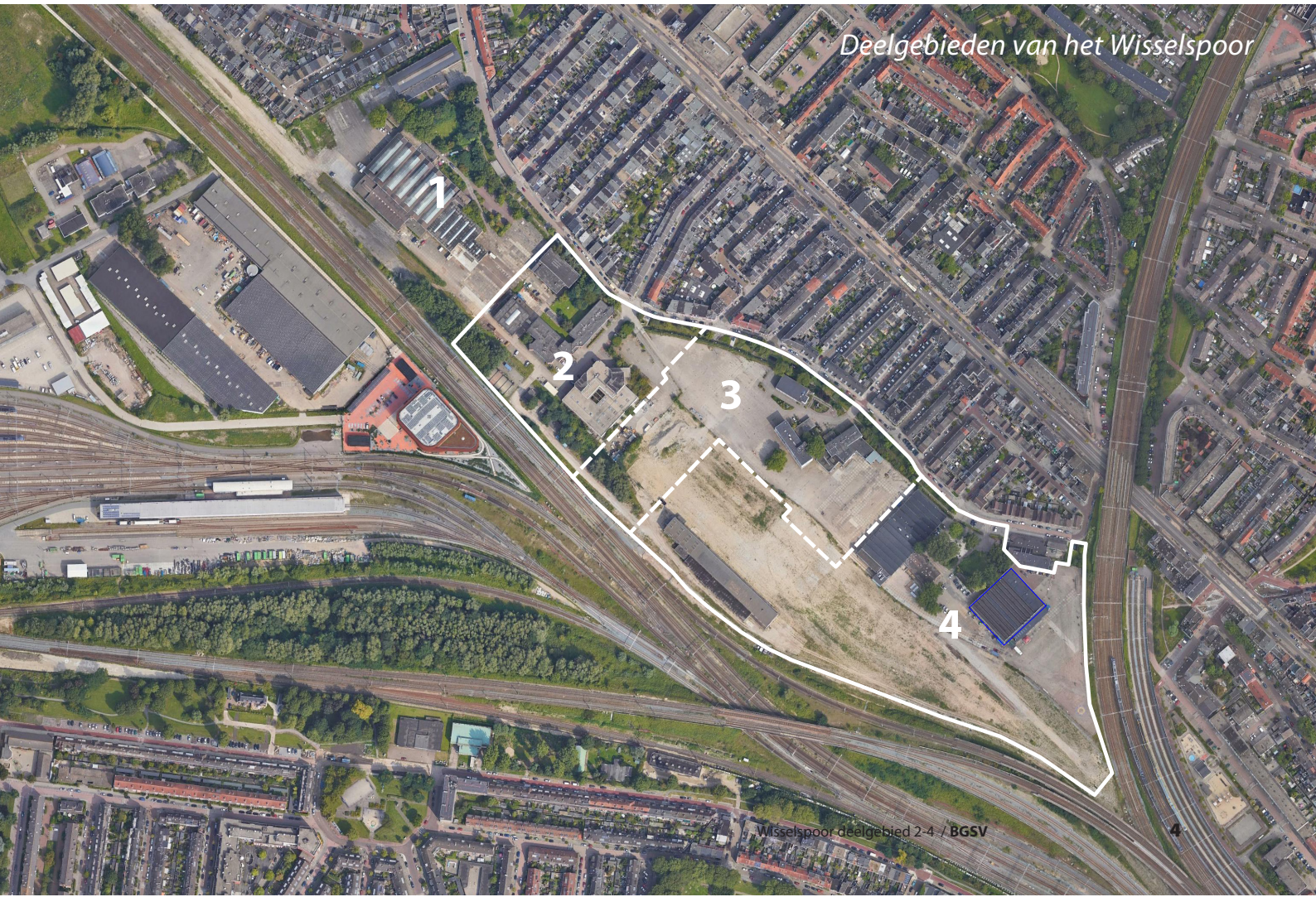
5 | **Proces**




UCO



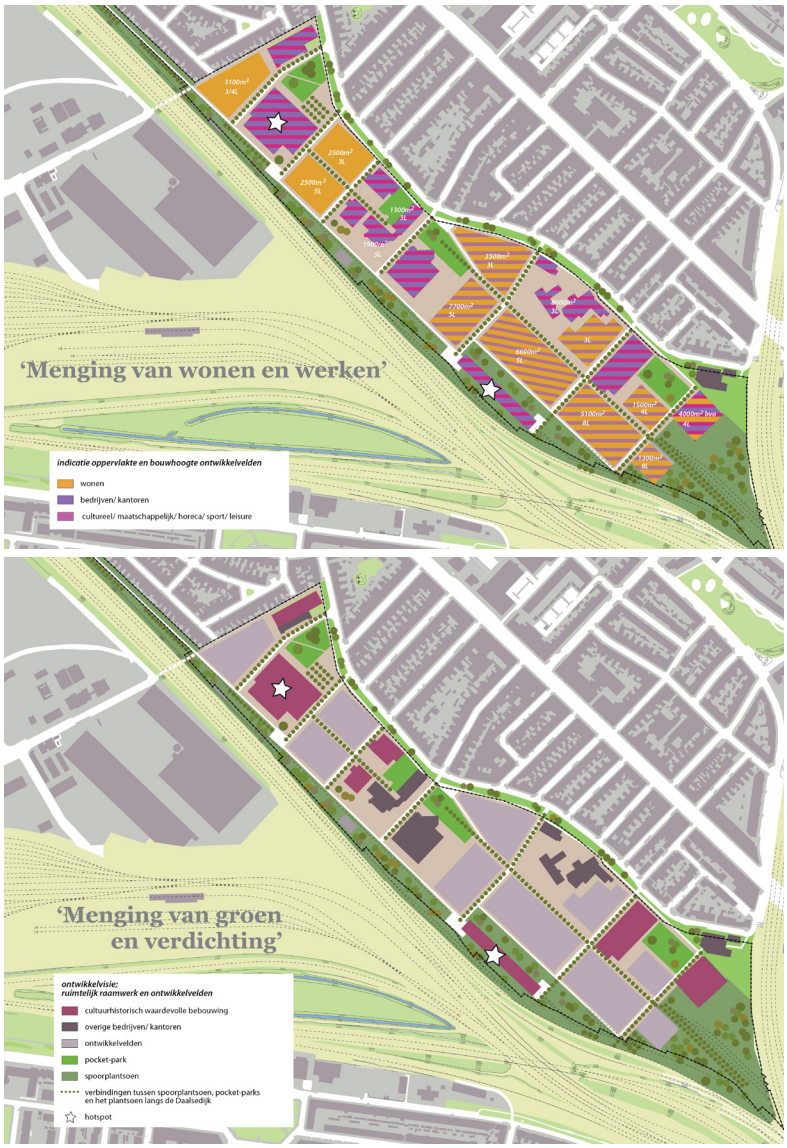



Deelgebieden van het Wisselspoor
1
2
3
4

1 | Inleiding

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

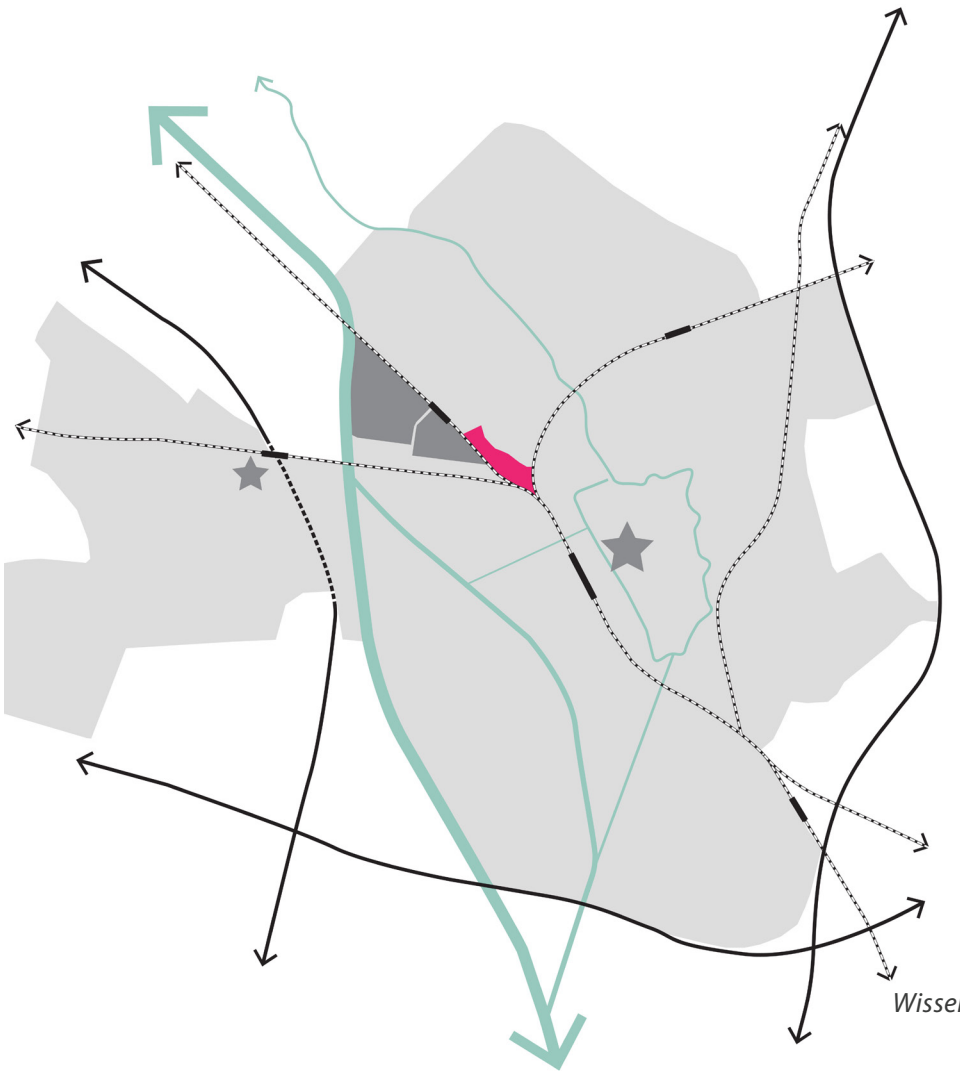
Op 2 april 2015 heeft de gemeenteraad het document Ontwikkelvisie & Ontwikkelkader 2e Daalsedijk vastgesteld. Dit document bestaat uit een 'Ontwikkelvisie', waarin de visie voor het plangebied in hoofdlijnen uiteen wordt gezet. Voor deelgebied 1 van de planontwikkeling is een deeluitwerking 'Ontwikkelkader' opgesteld, waarin het kader voor concrete planvorming is opgenomen.
De Ontwikkelvisie voorziet in een geleidelijke transformatie naar gemengd stedelijk gebied. Het plangebied zal in de komende jaren van bedrijfslocatie geleidelijk transformeren naar gemengd stedelijk gebied en geeft daarmee een gebied met een sterke eigen identiteit terug aan de stad. De bijzondere buitenruimte en monumentale gebouwen zullen zichtbaar worden voor passanten en toegankelijk voor ondernemers, bewoners en bezoekers. Bedrijventerrein 2e Daalsedijk verandert hiermee van een onzichtbare plek in een levendig gebied waar wonen, werken en cultuur samenkomen en elkaar versterken.



Ruimtelijk raamwerk uit Ontwikkelvisie 2e Daalsedijk (2 april 2015)

Historie
De 2e Daalsedijk was tot begin 19e eeuw de enige wegverbinding tussen Utrecht en Amsterdam. In 1812 werd de Amsterdamsestraatweg aangelegd en nam het belang van de 2e Daalsedijk af. Met de aanleg van de aangrenzende spoorverbinding van Utrecht naar Amsterdam en van Utrecht naar Zwolle, ontstond behoefte aan werkruimte voor onderhoud en bevoorrading langs het spoor. Vanaf halverwege de 19e eeuw bouwden diverse spoorwegmaatschappijen in het gebied tussen de 2e Daalsedijk de benodigde loodsen, schoorstenen en ketelhuizen. Het gebied werd één van de centrale werkplaatsen in Nederland, met als specialiteit het maken van rijtuigen en bagagewagens. Eind vorige eeuw nam het belang van het gebied als Centrale Werkplaats af en kwamen gebouwen leeg te staan. Sommige gebouwen werden gesloopt, andere gebouwen verhuurd als kantoor/bedrijf. En er staan (historische) gebouwen leeg in afwachting van een nieuwe bestemming.
De waardevolle cultuurhistorische gebouwen zijn door de gemeente Utrecht zorgvuldig beschreven in het document 'Werken aan het spoor' (september 2008).

Aan de andere zijde van de 2e Daalsedijk is in de periode 1880-1920 een woongebied met voornamelijk seriële arbeiderswoningen ontstaan, waarin werknemers van de Centrale Werkplaats woonden. Langs de Amsterdamsestraatweg zijn winkels en horecagelegenheden gevestigd. De Daalsebuurt is een stenige buurt die bestaat uit smalle woonstraten met arbeiderswoningen. De bouwblokken hebben een ondiepe maat en de bebouwing bestaat vooral uit 2-laagse woningen met een kap.



Ligging van het Wisselspoor in Utrecht

Voor deelgebied 1 is in 2014 gelijktijdig met de Ontwikkelvisie een Ontwikkelkader gemaakt. Op dit moment is deelgebied 1 reeds in ontwikkeling onder de naam Wisselspoor. Voor deelgebied 2-4 van Wisselspoor zijn de kaders in het Ontwikkelkader vastgelegd. Dit Beeldkwaliteitsplan is een bijlage bij het Ontwikkelkader. Beide documenten zijn als zelfstandige producten te lezen.

Synchroon ontwikkelt met NS als grondeigenaar het gebied tot een gemengd stedelijk gebied. Het initiatief gaat uit van het realiseren van voornamelijk woonprogramma en een nieuw netwerk van openbare ruimten waaronder een Spoorpark, pocket parks en een lineair park. De gemeente Utrecht stelt te zijner tijd het bestemmingsplan vast en neemt de openbare ruimte in beheer.
In het Ontwikkelkader wordt een ruimtelijk functioneel kader vastgelegd. Het Ontwikkelkader volgt de uitgangspunten van de Ontwikkelvisie en is er een nadere vertaling en uitwerking van. Dit Beeldkwaliteitsplan is als bijlage aan het Ontwikkelkader toegevoegd. In dit beeldkwaliteitsplan voor deelgebied 2-4 wordt aangesloten op de sfeer en identiteit zoals die is vastgelegd in het beeldkwaliteitsplan Wisselspoor voor deelgebied 1. De stedenbouwkundige, landschappelijke en architectonische randvoorwaarden worden zoveel mogelijk doorgezet in deelgebied 2-4, zodat een samenhangende buurt ontstaat met een eenduidige sfeer en identiteit.

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

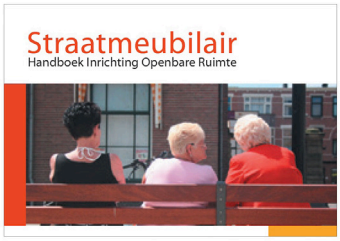
Conform de standaard eisen vanuit de gemeente Utrecht wordt er in principe uitgegaan van het Handboek Openbare Ruimte (HOR) en het Handboek Straatmeubilair. Aanvullend op dit document wensen we het cultuurhistorische en stoere karakter van Wisselspoor te waarborgen en te ondersteunen, waardoor op bepaalde plekken een afwijkende inrichting de voorkeur kan hebben. De ontwerpkeuzes en materialisering van deelgebied 1 worden doorgezet.
Het exacte programma, de woningtypes en woninggroottes zijn nog niet vastgelegd. Een verkaveling zal in een latere fase worden gemaakt binnen de regels van het beeldkwaliteitsplan. Bij deelgebied 2-4 wordt op basis van een proefverkaveling uitgegaan van 750-1050 woningen afhankelijk van de woningtypologie en woninggrootte. Er is ruimte voor maximaal 28.000 m2 overig programma.

Randvoorwaardelijke documenten













Beeldbepalende elementen in de buitenruimte







2 | Stedenbouwkundige randvoorwaarden

Identiteit

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

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

Door herbestemming van de karakteristieke historische panden kunnen deze gebouwen een waardevolle bijdrage leveren aan de ontwikkeling van het gebied. Bijzondere (creatieve) programma's die in de cultuurhistorische gebouwen een plek krijgen dragen bij aan de bekendheid van de plek en versterken het imago van het gebied. De industriële gebouwen en de bijzondere elementen in de buitenruimte nodigen uit om het plangebied te ontwikkelen tot een openbare plek met een bijzondere betekenis voor de stad: een binnenstedelijk woonwerkmilieu dat zowel door het maken van nieuwe openbare ruimte als door toevoeging van bijzondere functies en programma's, waarde toevoegt aan de stad.

Inpassing bestaande gebouwen

De bestaande gebouwen worden bijna allemaal behouden en verhuurd of krijgen een nieuwe bestemming. De drie bedrijfspanden aan de 2e Daalsedijk zonder cultuurhistorische waarde worden deels ingepast in de verkaveling en blijven onderdeel van het plangebied.
Door herbestemming van de karakteristieke historische panden kunnen deze gebouwen een waardevolle bijdrage leveren aan de ontwikkeling van het gebied. Bijzondere (creatieve) programma's die in de cultuurhistorische gebouwen een plek krijgen dragen bij aan de bekendheid van de plek en versterken het imago van het plangebied. Het programma kan van tijdelijke of permanente aard zijn. Juist dit soort creatieve of culturele programma's zijn van belang voor de overgang van werkgebied naar een gebied waar men ook zou willen wonen. Het plangebied zal een ander karakter krijgen dan de bestaande Daalsebuurt, net zoals dat in de huidige situatie ook al het geval is. Het contrast tussen de kleine arbeiderswoningen en de grote industriële bebouwing vormt het uitgangspunt voor de ontwikkeling van de locatie. Ook in de buitenruimte wordt ingezet op een 'eigen' identiteit die uitgaat van de aanwezige materialen en karakteristieken in het gebied.
De bijzondere cultuurhistorische bebouwing in het gebied, maar ook de recentere bedrijfsbebouwing geven het gebied een spannend karakter. De bestaande gebouwen zijn gelijkmatig over het gebied verspreid waardoor er op iedere plek een verrassende mix ontstaat tussen bestaande en nieuwe bebouwing. Aan de 2e Daalsedijk zijn drie bedrijfsgebouwen gesitueerd, twee van de drie gebouwen zullen ingepast worden in de verkaveling. Zodat op die plek de ruimtelijkheid en luchtigheid van de bestaande bebouwing behouden blijft en er op deze plek een spannende verkaveling ontstaat.

Afwisseling korrelgrootte

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



Proefverkaveling Wisselspoor deelgebied 2-4
zowel de openbare ruimte als de gebouwen zijn indicatief

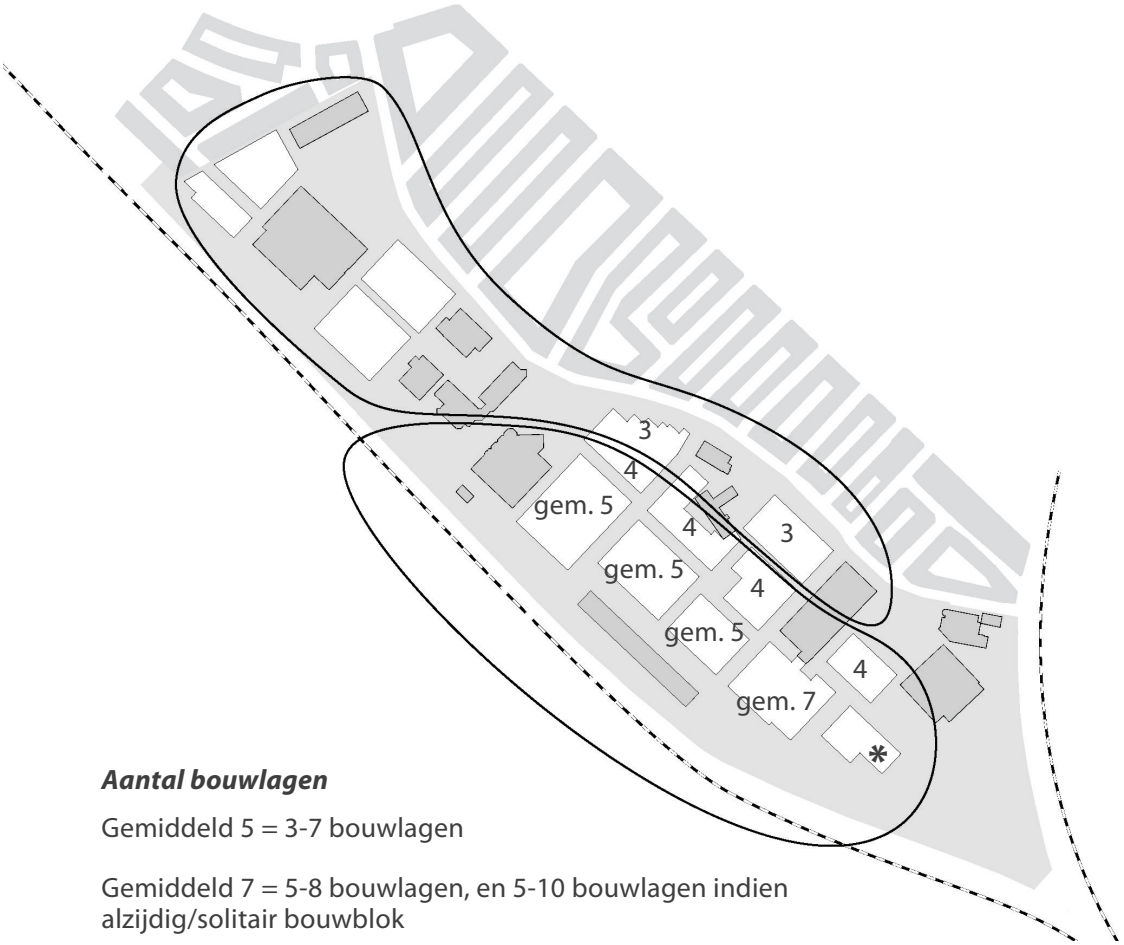
Tussen de bestaande bedrijven en de cultuurhistorische bebouwing ontstaat ruimte om grondgebonden stadswoningen en appartementen toe te voegen. Binnen het ruimtelijk raamwerk liggen ontwikkelvelden die in een later stadium met bouwblokken verkaveld worden. De nieuwe bouwblokken worden ingevuld met een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

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

De ontwikkelvelden worden onderverdeeld in drie verschillende bebouwingstypologiën, waarmee de maat en schaal van de bebouwing wordt vastgelegd. We maken onderscheid tussen ontwikkelvelden met een kleine korrel, een middelgrote korrel of een alzijdig bouwblok. De ontwikkelvelden die aan de 2e Daalsedijk grenzen hebben de kleinste korrelgrootte en een fijnmazige structuur passend bij het kleinschalige karakter van de Daalsebuurt. De ontwikkelvelden richting het spoor zijn verbonden met de grotere schaal van het industrieel erfgoed en het spoorpark. De invulling van de ontwikkelvelden moet qua maat en schaal op de bestaande bebouwing en de cultuurhistorisch waardevolle gebouwen reageren.
De ontwikkelvelden met een kleine bebouwingskorrel en een middelgrote bebouwingskorrel zijn opgebouwd uit een mix van grondgebonden stadswoningen en kleinschalige appartementenblokken. Een ontwikkelveld met een ongedeeld alzijdig blok bestaat uit één gebouw. Afhankelijk van de stedenbouwkundige opzet komt dit type wel of niet voor in de verkaveling. Verderop in dit hoofdstuk worden en verschillende ontwikkelvelden uitvoerig beschreven.

Ruimtelijk raamwerk

Aan de kant van de Daalsebuurt wordt het langgerekte plantsoen verbreed en worden op verschillende plaatsen grote openbare tuinen, pocket parks toegevoegd aan het openbaar groen. De pocket parks krijgen elk een eigen karakter en programma.
Het ruige Spoorpark, gelegen langs het spoor, verbindt de hotspots en bebouwing met cultuurhistorische waarde. In het Spoorpark liggen verschillende oude spoorelementen, rails, bielzen en andere industriële relicten. Het park heeft een open karakter en geeft op verschillende plekken mooie doorzichten naar de achterliggende spoorlijnen, de Dom en het centrum. De cultuurhistorische gebouwen aan het Spoorpark worden ruimtelijk en programmatisch verbonden met het park.
De straten tussen het plantsoen aan de 2e Daalsedijk en het Spoorpark verbinden het groen met elkaar. De straten kunnen een verschillend karakter hebben afhankelijk van het te realiseren programma/bouwhoogte en de exacte ligging is nog flexibel. Een informele route midden door het plangebied, parallel aan het spoor, verbindt alle ontwikkellocaties met elkaar. De route is geen continue lijn, maar verspringt en verrast.
Het ruimtelijk raamwerk waarborgt de gewenste samenhang, de flexibele invulling van de ontwikkelvelden zorgt voor diversiteit.

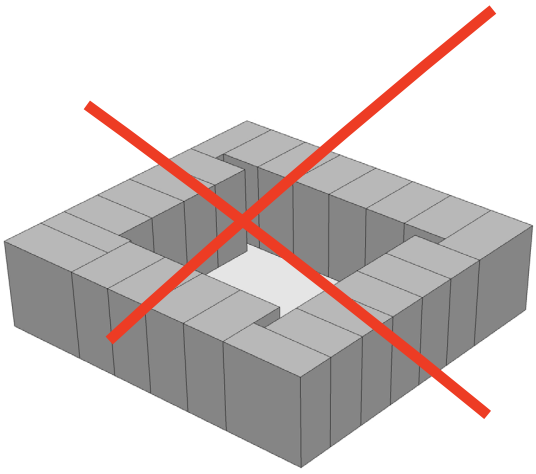


Aantal bouwlagen

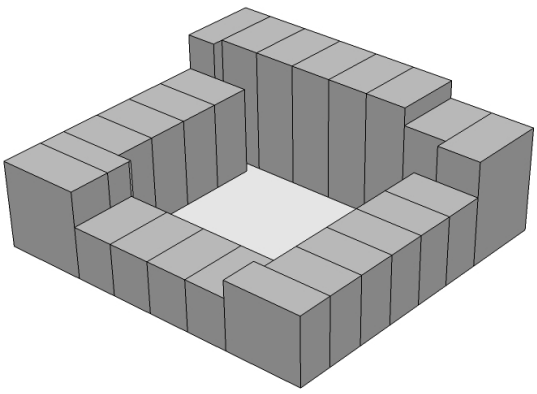
Gemiddeld 5 = 3-7 bouwlagen

Gemiddeld 7 = 5-8 bouwlagen, en 5-10 bouwlagen indien alzijdig/solitair bouwblok

* hoogteaccent 10 lagen



Eén bouwhoogte binnen één bouwblok is niet toegestaan



Gemiddeld 5 bouwlagen

Gemiddelde bouwlagen zijn communicerende vaten

Het ruimtelijk raamwerk wordt gevormd door de bestaande bedrijfsbebouwing, de cultuurhistorische gebouwen, de ontsluitingsstructuur en de groenstructuur. Samen vormen deze structuren het kader waarbinnen de gewenste transformatie kan plaatsvinden.
De bijzondere cultuurhistorische bebouwing in het gebied, maar ook de recentere bedrijfsbebouwing geven het gebied een spannend karakter. De bestaande gebouwen zijn gelijkmatig over het gebied verspreid waardoor er op iedere plek een verrassende mix ontstaat tussen bestaande en nieuwe bebouwing. In eerste instantie worden de bestaande bedrijven zoveel mogelijk behouden, maar wanneer daar in een later stadium behoefte aan is kunnen deze locaties ook getransformeerd worden met nieuwe bedrijvigheid of cultureel-maatschappelijke programma's.
Op de plek waar een bestaand pand wordt gesloopt moet de ruimtelijkheid en luchtigheid van de bestaande bebouwing terug worden gebracht door een spannende en verrassende verkaveling. De bestaande bomen op die plek zijn hiervoor een aanleiding. Een cluster nieuwe bomen zou eveneens de aanleiding voor een verbijzondering kunnen zijn. De verbijzondering in de buitenruimte is onderdeel van de binnenwereld.

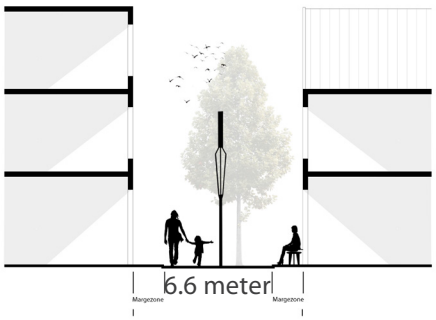
Bouwhoogte

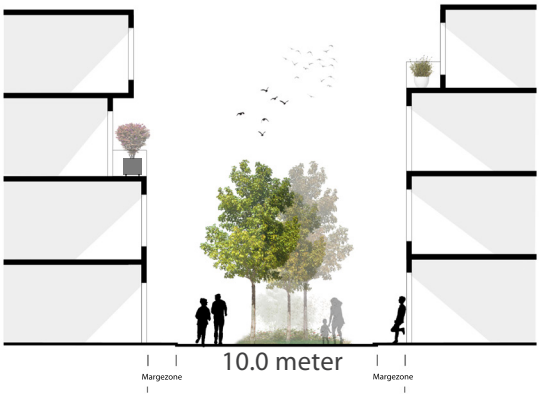
De bouwhoogtes in het Ontwikkelkader en dit Beeldkwaliteitsplan zijn grotendeels overgenomen uit de Ontwikkelvisie met dit verschil dat de maximale bouwhoogtes nu vertaald zijn naar gemiddelde bouwhoogtes om een gevarieerder beeld te krijgen en om de kleine korrel te benadrukken. In de zuidoosthoek is de bouwhoogte ten opzichte van de Ontwikkelvisie (april 2015) van maximaal 8 lagen naar gemiddeld 7 bouwlagen gegaan. In het middengebied is de bouwhoogte gedeeltelijk van maximaal 3 naar maximaal 4 bouwlagen gegaan.

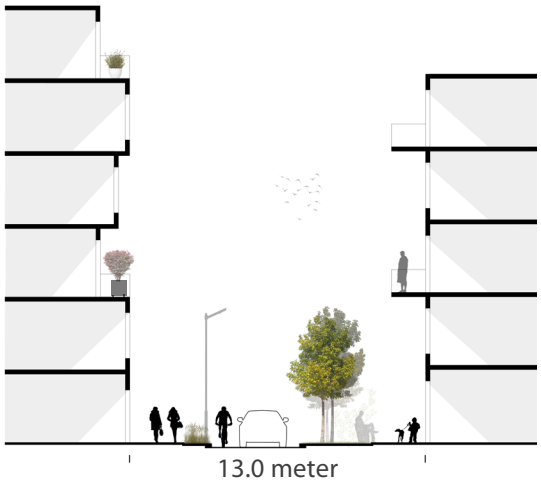
De bouwhoogte sluit aan bij de schaal van de omgeving. Aan de 2e Daalsedijk wordt aangesloten bij de kleinschalige bebouwing aan de 2e Daalsedijk met een hoogte van maximaal 3 bouwlagen. Aansluitend op de 3 laagse bebouwing geldt een maximale bouwhoogte van 4 bouwlagen. De lage bebouwingshoogte maakt het mogelijk om de woonstraten smal en intiem te maken.

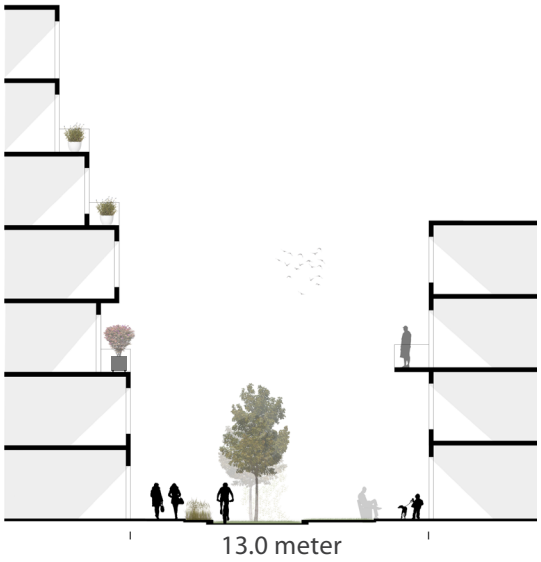
In de ontwikkelvelden aan het spoor en langs de Reparatie-loods geldt een bouwhoogte van gemiddeld 5 bouwlagen, met een bandbreedte van 3 tot en met 7 bouwlagen. Zo kan de kleine korrel ook door middel van de bouwhoogte benadrukt worden. Bouwlagen hoger dan 5 worden met name aan de spoorzijde gerealiseerd, zodat in de binnenwereld met een lagere bouwhoogte kan worden volstaan. Zo ontstaat een robuust bouwblok dat past bij de (grote) schaal van de cultuurhistorische bebouwing en het industriële verleden.
Een gemiddelde bouwhoogte wil zeggen dat bij een bouwhoogte van 5 bouwlagen de bouwhoogte kan variëren van 3 tot en met 7 bouwlagen. Dit middel wordt ingezet om een gevarieerder beeld met een kleinere korrel te kunnen realiseren. De gemiddelde bouwhoogte gaat uit van communicerende vaten als in een bouwblok 5 in plaats van 7 bouwlagen gebouwd worden, dan moet daar op een andere plek in het bouwblok 3 bouwlagen tegenover staan.

Voor de ontwikkelvelden ten zuiden van de Wagenmakerij gelden verschillende bouwhoogtes. De maximale bouwhoogte van de bebouwing grenzend aan het pocketpark bij de Wagenmakerij is 4 bouwlagen. Het ontwikkelveld aan het spoor heeft een bouwhoogte van gemiddeld 7 bouwlagen met een bandbreedte van 5 tot en met 10 bouwlagen.
Door middel van hoogtescheidingslijnen op de verbeelding van het bestemmingsplan worden de gemiddelde bouwhoogtes aangegeven. In de Ontwikkelvisie wordt gesproken over een hoogteaccent van maximaal 10 bouwlagen. Deze is gesitueerd in de zuidoosthoek. Het stedelijke karakter van deze hoek wordt benadrukt door de hogere bouwhoogte.







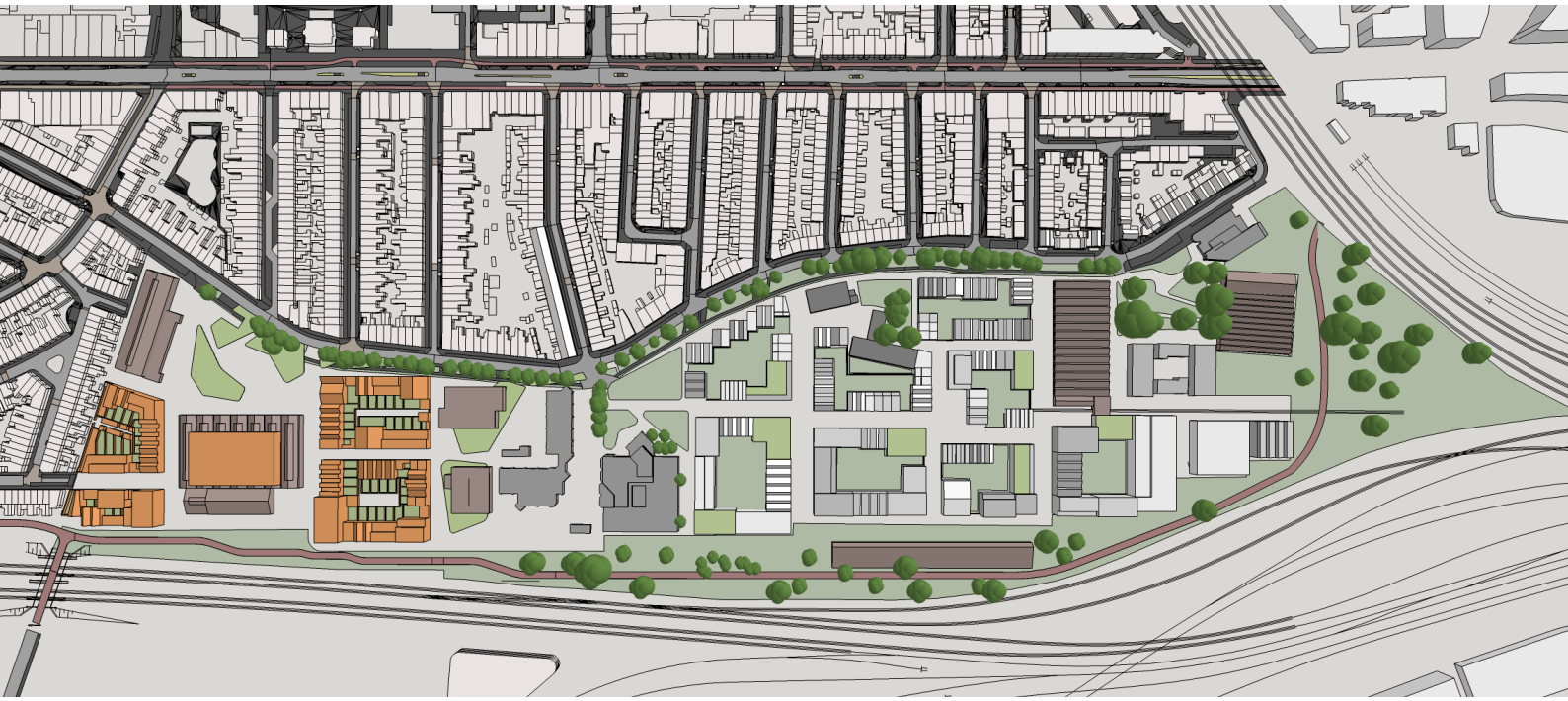


Profielen openbare ruimte

Profielen en bouwlagen

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

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



Proefverkaveling Wisselspoor deelgebied 2-4 zowel de openbare ruimte als de gebouwen zijn indicatief



Stedenbouwkundige randvoorwaarden

Stedenbouwkundige randvoorwaarden

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

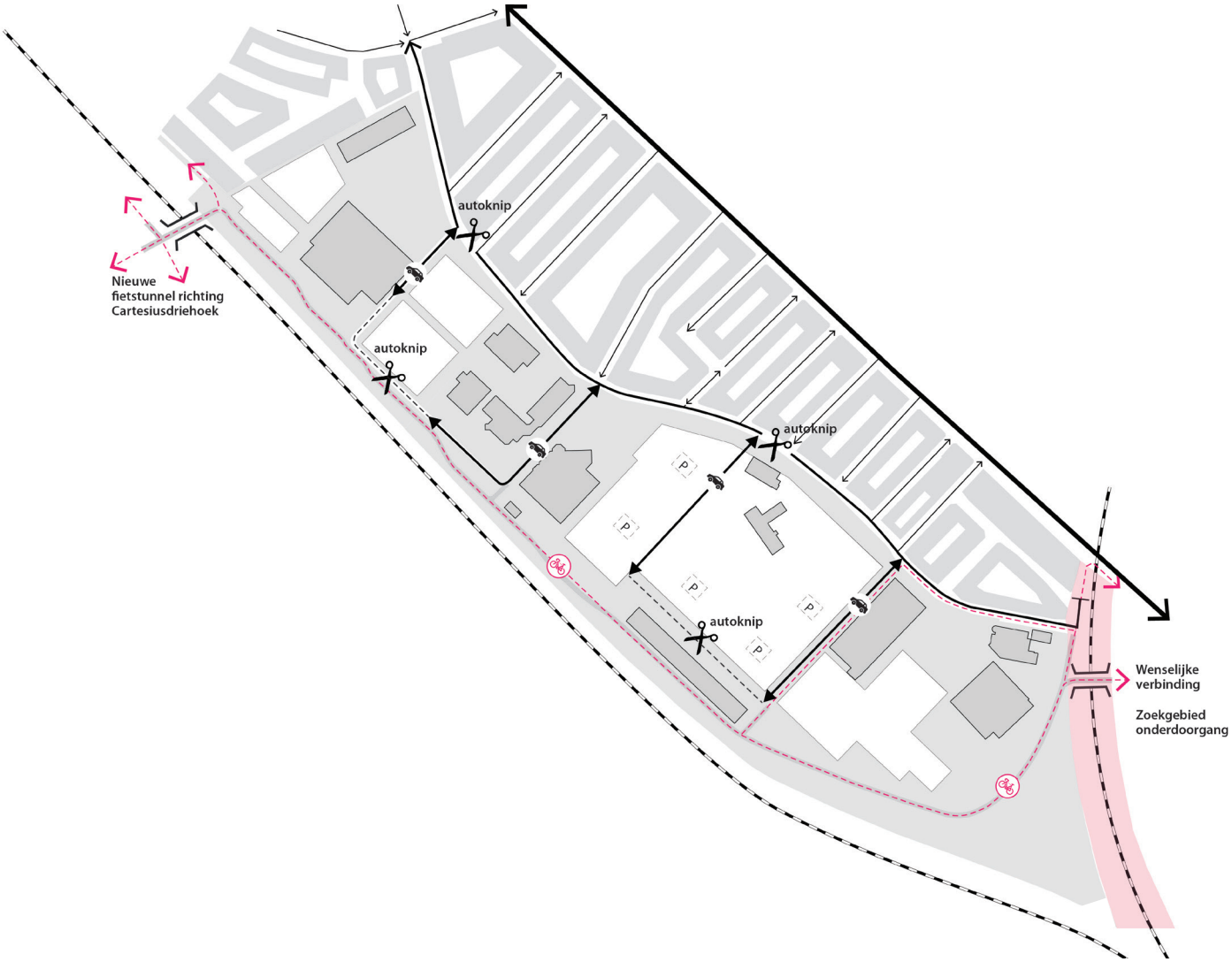
- Er moet een programmatisch stedelijke mix worden gerealiseerd waarbij naast wonen ruimte is voor bijzonder programma wat het karakter van het gebied versterkt.
- In de toekomstige uitwerking wordt deelgebied 2-4 verder verkaveld en worden woonstraten toegevoegd. De woonstraten vormen samen de binnenwereld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

Ontsluiting

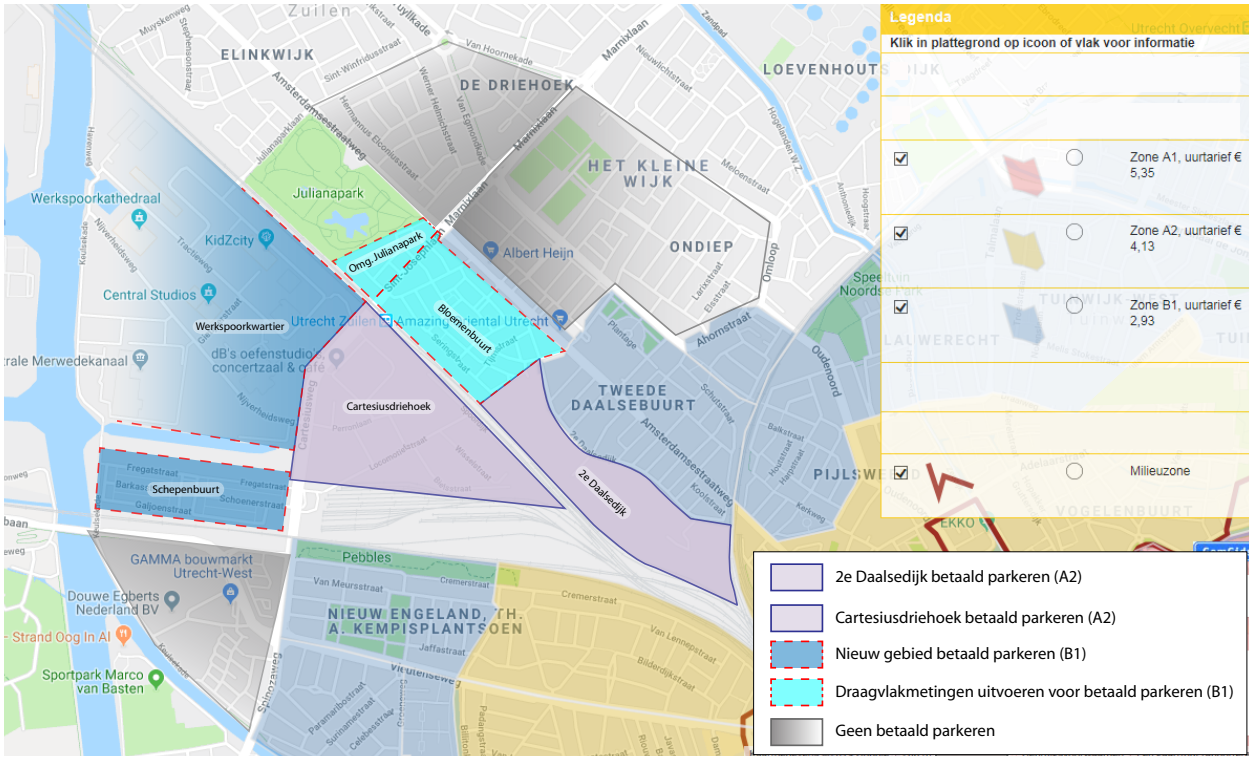
De Amsterdamsestraatweg is de belangrijkste toegangsweg naar het gebied. Het Wisselspoor is met de auto alleen te bereiken via smalle eenrichtingsstraten in de Daalsebuurt. Om het rustige karakter van de woonstraten in de Daalsebuurt te behouden, is een autoluw karakter randvoorwaarde voor de toekomstige ontwikkelingen van het Wisselspoor. Zo mag de totale verkeersdruk in de plansituatie (Bloemenbuurt en ontwikkeling 2e Daalsedijk deelgebied 1 t/m 4) maximaal 5.800 motorvoertuigen per etmaal bedragen.
Twee lussen zullen het grootste deel van het autoverkeer naar het plangebied dirigeren en ontsluiten elk een gelijkwaardig deel van het nieuwe programma, dusdanig dat een goede spreiding van het verkeer over de bestaande woonstraten gewaarborgd wordt. Een deel van het nieuwe programma in de oostelijke punt wordt voor een specifieke doelgroep (bijvoorbeeld starters, ouderen) en volledig autovrij. Tussen de lussen komen twee verkeerskundige autoknips op de 2e Daalsedijk. Eén tussen de Knopstraat en Papaverstraat en een autoknip tussen de Goudsbloemstraat en Jasmijnstraat. Op deze plekken worden veilige oversteken voor voetgangers gemaakt. De knips worden opengesteld voor vrachtverkeer, waardoor vrachtverkeer via de 2e Daalsedijk het plangebied in- en uitrijdt. De knips worden zodanig uitgevoerd dat het voor vrachtverkeer mogelijk wordt om via een vrachtwagensluis door te rijden, maar voor auto's niet. Hierdoor blijft de situatie met betrekking tot vrachtverkeer in de dwarsstraten van de Bloemenbuurt ongewijzigd.

Fietsen

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



Ontsluiting 2e Daalsedijk



Parkeerplattegrond Utrecht (Gemeente Utrecht)

Er moeten voldoende zeer toegankelijke en uitnodigende inpandige fietsenstallingen gerealiseerd worden in de appartementengebouwen zodat de openbare ruimte niet helemaal vol komt te staan met fietsen. Fietsparkeren voor bezoekers moet voorzien worden in de openbare ruimte met voldoende fietsparkeervoorzieningen. Hierbij hanteren we een norm van 0,5 per woning, waarbij dubbelgebruik met andere functies mogelijk is.

Parkeren

Vanwege de goede bereikbaarheid per fiets, te voet en via openbaar vervoer én de wenselijkheid om het gebied zo veel mogelijk autoluw te ontwikkelen is voor de 2e Daalsedijk het uitgangspunt dat de minimale parkeernorm, uit de nota Stallen en Parkeren 2013, ook de maximum parkeernorm is voor het gehele plangebied.

Gelijktijdig met de ontwikkeling wordt betaald parkeren ingevoerd voor het gehele plangebied. Om invulling te geven aan de ambitie om een zo autoluw mogelijk karakter, en daardoor de auto verkeersdruk zoveel mogelijk te beperken, wordt een parkeerregime volgens A2-norm voorgesteld. Het A2-parkeerregime biedt de mogelijkheid om 10% lagere autoparkeernormen te hanteren en iets hogere parkeertarieven, waardoor de verkeersgeneratie ook lager wordt. Het invoeren van een A2-regime vereist een functioneren van het plangebied als centrumgebied. Daarbij moet worden aangetoond:

- De centraal stedelijke ligging van het plangebied, dat wil zeggen: nabijheid van Utrecht Centraal en het stadscentrum, voldoende voorzieningen in de nabijheid en een relatief grote afstand ten opzichte van de Ring Utrecht.
- Goede ontsluitingsroutes voor fiets en voetganger en voldoende ruimte voor fietsparkeren voor bewoners, werkenden en bezoekers én deelauto's.
- Het organiseren van voldoende deelauto's en actief integraal parkeerbeheer bestaande uit voldoende ruimte -eventueel met dubbelgebruik- voor de beoogde doelgroepen (naar tijd en plaats) en passende tarieven gericht op beperking autoverkeer en tegengaan van uitwijkgedrag naar omliggende buurten.
- Zo nodig: aanvullende Mobility as a Service (MaaS) oplossingen inclusief ruimte voor eventuele haal- en brengservices (HUB-voorzieningen). In het vigerende parkeerbeleid gaan we ervan uit dat een A2-gebied wordt omringd door B1-gebied. In ieder geval moet een eventueel effect op naastgelegen gebieden worden afgewogen bij de planvorming. Indien het college het raadsvoorstel 'Maatwerk Parkeren' heeft vastgesteld kan dit worden toegepast voor de 2e Daalsedijk.

Parkeren voor auto en fiets wordt binnen de bebouwing opgelost (zowel voor bezoekers als voor bewoners en andere gebruikers van het gebied). De geparkeerde auto's zijn niet zichtbaar vanuit het openbaar gebied. Hierdoor wordt het overgrote deel van het gebied ontzien van autoverkeer en geparkeerde auto's op straat. De (gezamenlijke) fietsenstalling van woningen is zeer eenvoudig te bereiken vanuit de woningen en is (nagenoeg) direct verbonden met de openbare ruimte. De gebruikskwaliteit van de openbare ruimte wordt op deze manier versterkt en er kan een grotendeels autovrije buitenruimte ontstaan. Parkeren wordt zo veel mogelijk uit het zicht opgelost binnen een bepaald bouwblok, in parkeergebouwen of in (half)verdiepte parkeergarages onder het bouwblok.
Binnen de parkeergebouwen is een deel openbaar toegankelijk voor bezoekersparkeren. Het overige deel is gereserveerd voor bewoners en ondernemers. Parkeerplekken voor deelauto's kunnen eventueel deels op straat gesitueerd worden, mits dit niet ten koste gaat van de belevings- en gebruikskwaliteit van de openbare ruimte. Minder valide parkeerplaatsen worden op straat gesitueerd. Zo ontstaat een autoluwe wijk, waar vrijuit gefietst, gewandeld en gespeeld kan worden.



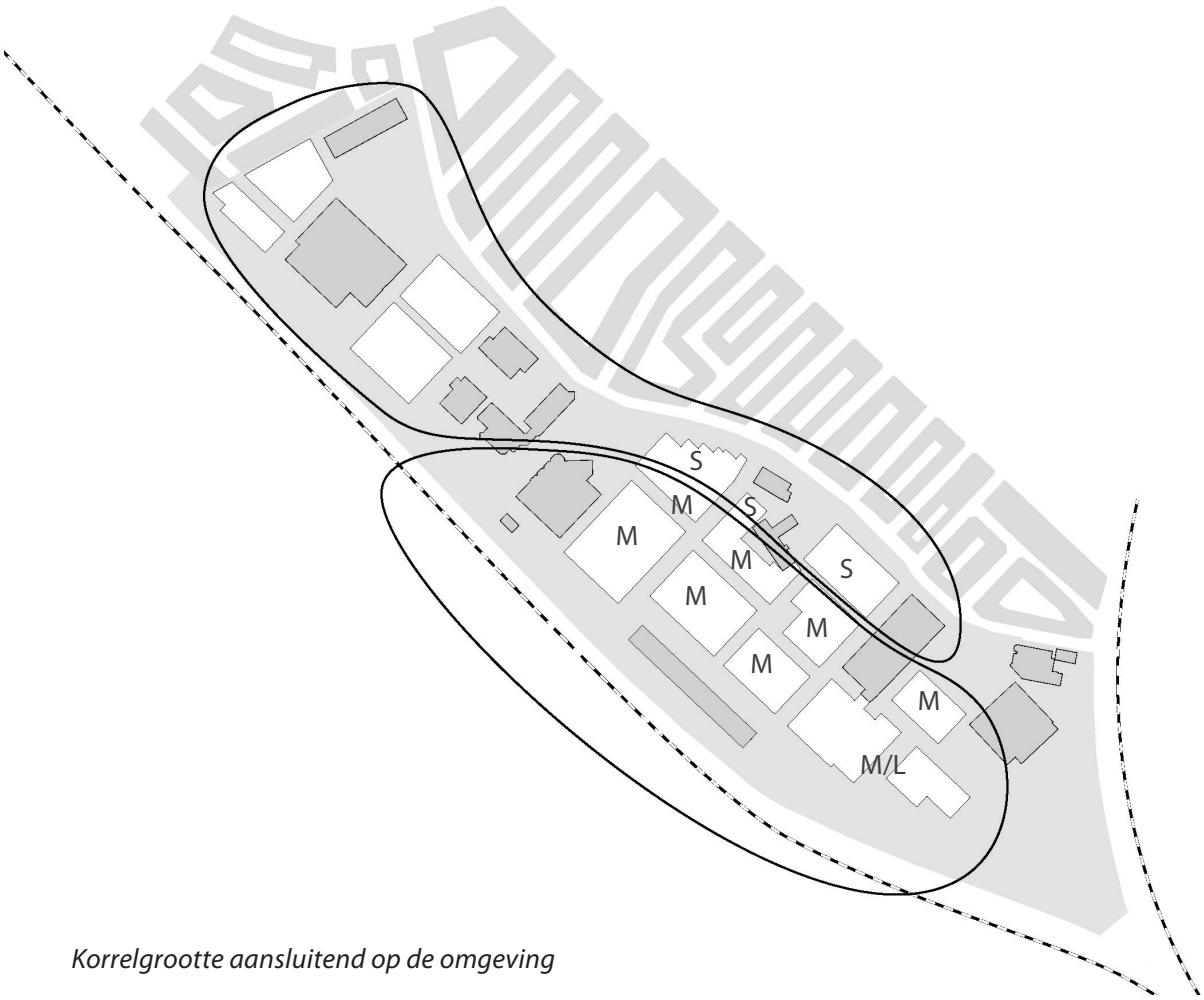


Proefverkaveling Wisselspoor deelgebied 2-4
zowel de openbare ruimte als de gebouwen zijn indicatief

Parkeergebouwen hebben een hoogwaardige architectonische uitwerking en zijn bijzondere eyecatchers binnen een bouwblok. Een parkeergebouw kan onderdeel zijn van een hybride bouwblok met wonen en parkeren. Je kan hierbij ook denken aan een bijzondere integrale parkeeroplossing op de verdieping of het dak, waarbij de auto's uit het zicht worden opgelost. Een parkeergebouw kan dienst doen voor meerdere bouwblokken en tevens ingericht worden als mobiliteitshub.
(Half)verdiepte parkeergarages worden gesitueerd binnen een bouwblok. De parkeergarage is kleiner dan het bouwblok zodat aan de randen minimaal 5m over blijft om woningen te situeren met hun entree en een leefruimte aan de straat. De woningen hebben een terras of gezamenlijke binnentuin op de parkeergarage.

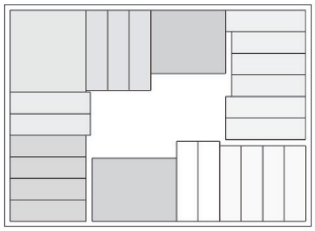
Openbaar vervoer

Het gebied wordt per openbaar vervoer ontsloten via de bestaande bushaltes en buslijnen op de Amsterdamsestraatweg. De loopafstand van de 2e Daalsedijk naar de Amsterdamsestraatweg is ruim 100 meter. Op de Amsterdamsestraatweg halteren 2 buslijnen, te weten; buslijn 3 (Utrecht Centraal - Zuilen) en buslijn 120 (Utrecht Centraal - Amsterdam Bijlmer Arena).
Daarnaast ligt het plangebied op fietsafstand van het Centraal Station en Station Zuilen, dit maakt de combinatie fiets-OV aantrekkelijk vanwege de ligging van het gebied en de goede fietsverbindingen naar beide stations.

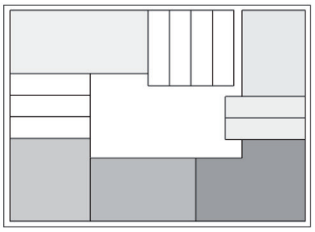


Korrelgrootte aansluitend op de omgeving

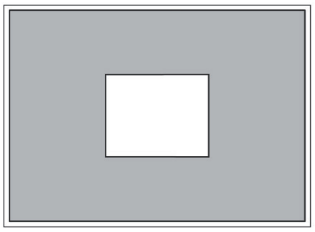
S: Kleine korrel



M: Middelgrote korrel



L: Alzijdig bouwblok



ontwikkelvelden | kleine korrel

Woningtypes De ontwikkelvelden met kleine korrel zijn opgebouwd uit een mix van grondgebonden stadswoningen en kleinschalige appartementenblokken. Er werken hier minimaal 3 verschillende architecten aan één blok.

Bouwhoogte De bouwhoogte sluit aan op de bestaande bebouwing van de Daalsebuurt en is maximaal 3 bouwlagen langs de 2e Daalsedijk. Voor de overige bebouwing geldt een maximale bouwhoogte van 4 bouwlagen. De lage bebouwingshoogte maakt het mogelijk om de woonstraten smal en intiem te maken.

Korrel De ontwikkelvelden hebben een fijnmazige korrelstructuur en zijn opgebouwd uit meerdere kleiner korrels. Er is geen ritme dat zich herhaald en er zijn geen dezelfde korrels naast elkaar gepositioneerd. Iedere korrel heeft zijn eigen architectonische uitstraling, materialisering, kleur en hoogte. De korrel van een rijtje is maximaal 5 woningen.

Hoeken De ontwikkelvelden hebben gesloten hoeken die worden gevormd door bebouwing of gebouwde erfscheidingen.

Rooilijn De bebouwing wordt aaneengesloten gebouwd en vormt samen een rooilijn. Als er een extra woonstraat binnen het ontwikkelveld wordt gerealiseerd grenst de bebouwing eveneens aan de uitgiftegrens. Langs de 2e Daalsedijk moet de bebouwing deels met een gestaffelde rooilijn verkaveld worden.

Oriëntatie De bebouwing is georiënteerd op en grenst met de voorzijde aan het openbaar gebied. Appartementen hebben een levendige plint met op de begane grond een eigen voordeur of een woonruimte aan de straat.

Overgang openbaar-privé Rondom ieder ontwikkelveld ligt een margestrook van 1,2 meter. De margestrook vormt een overgangszone tussen openbaar gebied en de entree van de woning of het appartement. Erfafscheidingen die grenzen aan het openbaar gebied zijn 'gebouwd' of zoals omschreven in Hoofdstuk 4.



Referentiebeelden small-ontwikkelvelden

ontwikkelvelden | middelgrote korrel

Woningtypes De ontwikkelvelden met middelgrote korrel zijn opgebouwd uit een mix van stadswoningen en kleinschalige- en grotere appartementenblokken. Er werken hier minimaal 3 verschillende architecten aan één blok.

Bouwhoogte De bouwhoogte binnen een ontwikkelveld varieert om de korrel te benadrukken. De hogere bouwlagen worden met name aan de spoorzijde gerealiseerd, zodat in de binnenwereld met een lagere bouwhoogte kan worden volstaan. De bouwhoogte varieert stapsgewijs.

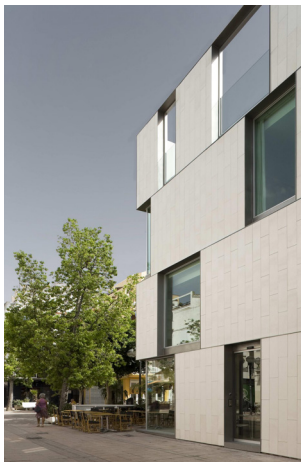
Korrel De ontwikkelvelden hebben een stevigere massa en zijn opgebouwd uit meerdere korrels. De korrel is groter dan die van de ontwikkelvelden met kleine korrel. Er is eveneens geen ritme dat zich herhaald en er zijn geen zelfde korrels naast elkaar gepositioneerd. Iedere korrel heeft zijn eigen architectonische uitstraling, materialisering, kleur en hoogte.

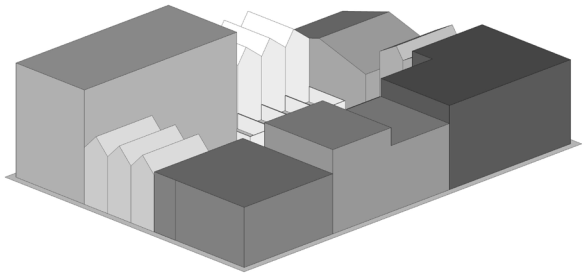
Hoeken De ontwikkelvelden hebben gesloten hoeken die worden gevormd door appartementenblokken met een stevige massa. Gesloten hoeken die gevormd worden door stadswoningen hebben een gebouwde erfscheiding.

Rooilijn De bebouwing wordt aaneengesloten gebouwd en vormt samen een rooilijn.

Oriëntatie De bebouwing is georiënteerd op en grenst met de voorzijde aan het openbaar gebied. Appartementen hebben een levendige plint met op de begane grond een eigen voordeur of een woonruimte aan de straat.

Overgang openbaar-privé Rondom ieder ontwikkelveld ligt een margestrook van 1,2 meter. De margestrook vormt een overgangszone tussen openbaar gebied en de entree van de woning of het appartement. Erfafscheidingen die grenzen aan het openbaar gebied zijn ‘gebouwd’ of zoals omschreven in Hoofdstuk 4.








Referentiebeelden medium-ontwikkelvelden

ontwikkelvelden | alzijdig bouwblok

Woningtypes Een ontwikkelveld wordt ingevuld met een alzijdig bouwblok. Het gehele blok wordt uitgewerkt door 1 architect.

Bouwhoogte Binnen een alzijdig bouwblok hoeft de bouwhoogte niet te varieren, er kan worden volstaan met 1 bouwhoogte, de footprint is dan beperkt. Met de bouwhoogte wordt aangesloten op de grote schaal van het spoorpark en het industriële verleden.

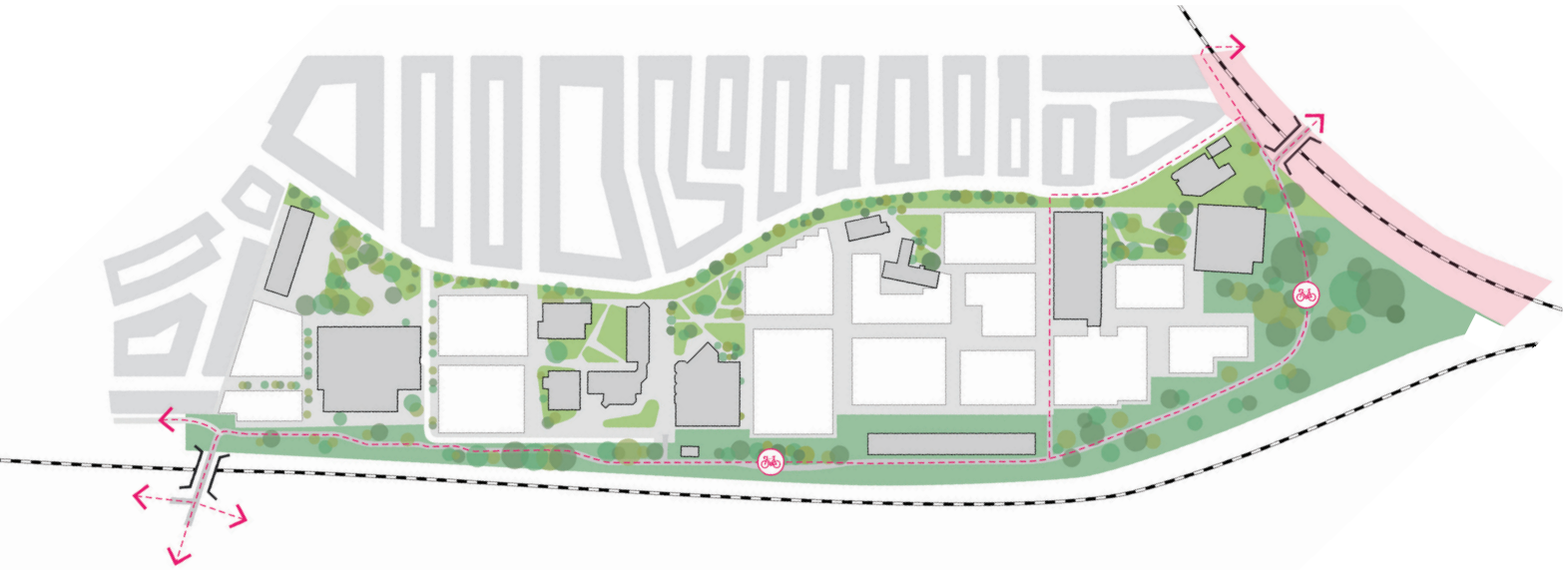
Korrel Het ontwikkelveld is opgebouwd uit één korrel met een eenduidige eigen architectonische uitstraling en materialisering.

Rooilijn De bebouwing grenst zo veel mogelijk aan de rooilijn van het ontwikkelveld.

Oriëntatie De bebouwing is alzijdig georiënteerd en is uitnodigend vormgegeven naar alle zijdes van het aangrenzende openbaar gebied. Alzijdige plots worden gerealiseerd door de bebouwing rondom te ontsluiten en te voorzien van ramen en deuren en een levendige plint.



Referentiebeelden large-ontwikkelvelden



Groen raamwerk

3 | Landschap

De openbare ruimte van Wisselspoor deelgebied 2-4 heeft een eenduidige identiteit die aansluit op de kaders, afspraken en ontwerp voor deelgebied 1 van Wisselspoor. Dit is vastgelegd in het beeldkwaliteitsplan voor deelgebied 1, het ontwerp en de nadere uitwerking. De identiteit van de buitenruimte is stoer en robuust en sluit aan op het industriële karakter van het voormalig NS-terrein. Karakteristieke elementen zoals sporen, bielzen en stelconplaten worden teruggebracht en bestaande bomen worden zoveel mogelijk behouden. De openbare ruimte binnen het raamwerk wordt onderverdeeld in vier sferen die van elkaar verschillen in karakter, functie, inrichting en beplanting.

Het groene raamwerk bestaat uit twee hoofddragers: een langgerekt plantsoen langs de 2e Daalsedijk met pocket parks en een ruig Spoorpark langs de spoorlijnen aan de zuidkant van het plangebied. Tussen deze hoofddragers liggen vanuit de Daalsebuurt meerdere straten opgespannen die het langgerekte plantsoen en het Spoorpark met elkaar verbinden. Aan de kant van de Daalsebuurt wordt het langgerekte plantsoen verbreed tot een lineair park en op verschillende plaatsen worden grote openbare tuinen, pocket parks toegevoegd aan het openbaar groen met een eigen karakter en programma. Deze nieuwe groenstructuur biedt de bewoners van de Daalsebuurt aangename plekken om te wandelen, spelen en te recreëren. In de pocket parks aan de 2e Daalsedijk worden speel- en verblijfsplekken ingericht. Het lineaire park en de pocket parks vormen qua sfeer, functie en materiaal de schakel tussen Wisselspoor en de bestaande Bloemenbuurt.

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

Aan de zuidzijde verbreedt het Spoorpark zich tot een grote onbebouwde parkruimte. De doorfietsroute ligt hierin. De opgave voor het gehele Spoorpark, maar zeker ook voor de zuidelijke punt, is om een goede balans te vinden tussen de dynamiek van de fietsroute en de verblijfskwaliteit van het park. De punt is een bijzondere plek vanwege het zicht op de sporen (ook de spoorlijn richting Amersfoort) en op de skyline van het centrumgebied. Voor de uitwerking van de punt kunnen de volgende randvoorwaarden worden gesteld:

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

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

Waterbergingsmogelijkheden moeten worden gezocht in zowel het spoorpark als ook in de pocketparks en het lineaire park. Andere mogelijkheden, zoals bijvoorbeeld een goed gekozen drempelhoogte ten opzichte van het midden van de weg, kunnen een positieve effect hebben op de hoeveelheid waterberging. Voor alle groene en openbare ruimtes is een veilige inrichting met een goede verlichting van belang.



Lineair park

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

Beplanting

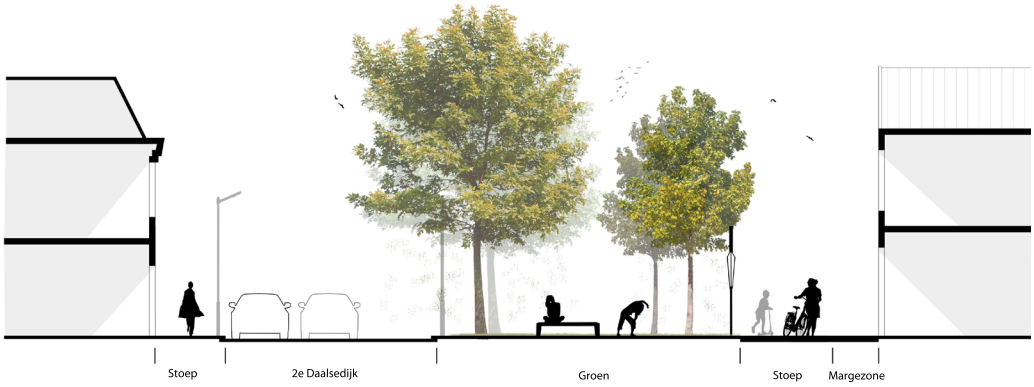
De beplanting in het lineair park heeft een ingetogen maar divers karakter. De beplanting bestaat uit (sier)grassen die elkaar afwisselen en hiermee het eenduidige en rustige beeld van het historische lint van de 2e Daalsedijk ondersteunen en begeleiden.

Inrichtingselementen

Uit het participatietraject is gebleken dat er een zeer nadrukkelijke wens is om de bestaande voetbalkooi terug te brengen in het lineaire park. Samen met (voornamelijk) speelaanleidingen zoals een schommel in een boom of betonsculpturen vormen deze elementen de speelelementen in lineaire het park. Inrichtingselementen zoals zitranden en fietsnietjes sluiten aan op het industriële karakter van het Wisselspoor.

Verharding

Door een brede band aan te brengen aan weerszijden van de rijbaan, wordt de vloeiende lijn benadrukt. Langsparkeren blijft geconcentreerd aan de noordzijde. Aan de zuidzijde wordt niet geparkeerd langs de weg, waardoor de toegang tot het lineair park en de pocket parks niet wordt geblokkeerd voor de huidige bewoners van de Daalsebuurt.



Doorsnede lineair park





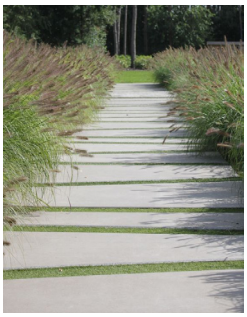






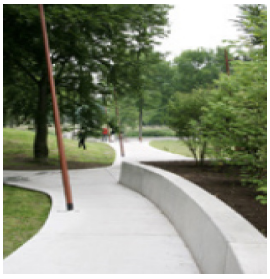












Referentiebeelden lineair park



Pocket parks

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

Beplanting

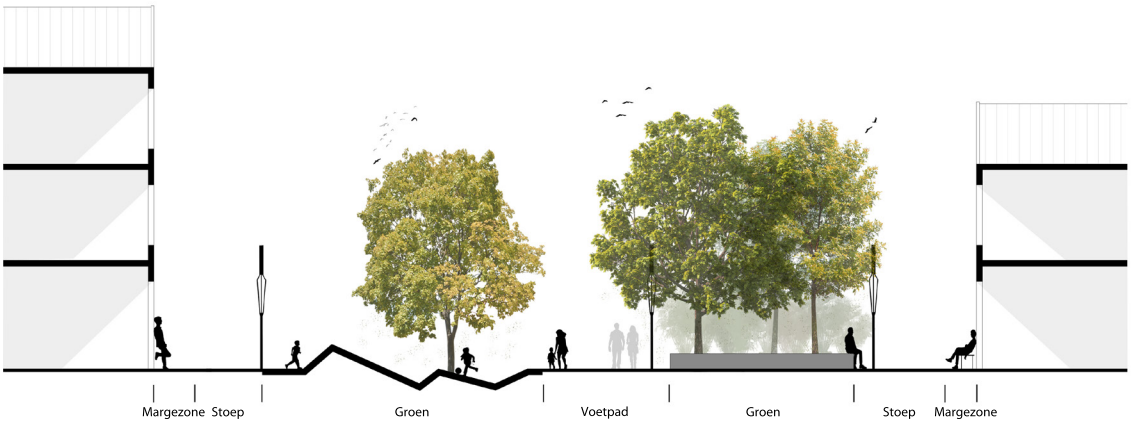
In de pocket parks worden waar mogelijk de bestaande bomen behouden. Hiermee wordt het huidige karakter behouden en zullen op plaatsen waar geen bestaande bomen aanwezig zijn forse boomgroepen aangeplant worden. De ondergrond sluit aan bij het lineair park en zal hoofdzakelijk bestaan uit gras.

Inrichtingselementen

Bijzondere elementen als de bestaande bomen, een waterelement of een voetbalkooi geven het pocket park een eigen uitstraling, waardoor er straks een rijke serie aan plekken en gebruiksmogelijkheden ontstaat. Speeltoestellen, moestuinen en bankjes worden geen losstaande elementen, maar integraal vormgegeven en daarmee een logisch onderdeel van de ruimte.

Verharding

De verharding die wordt toegepast in het lineaire park wordt doorgezet in de pocket parks.



Doorsnede pocket park





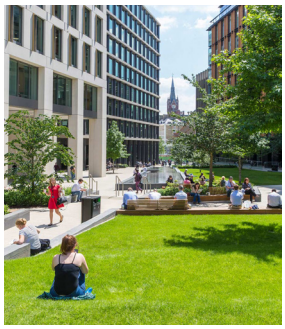














Referentiebeelden pocket parks



Spoorpark

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

Beplanting

Een weelderige groene sfeer ontstaat door het aanplanten van bloeiende vaste planten en fijn vertakte en meerstammige bomen. Zo wordt het contrast met de grove industriële materialen vergroot. Het spoorpark wordt gekenmerkt door stoere zones die ontstaan door het toepassen van diverse typen siergrassen. Door de variatie in de bodem (hoog/laag, droog/nat) zal er een diverse vegetatie ontstaan die ecologisch zeer waardevol

Inrichtingselementen

In het spoorpark zullen kinderen spelen in het gras of op speelaanleidingen als een boomstam of stapstenen. Het spoorpark leent zich samen met het lineaire park en de Cartesiusdriehoek uitstekend om een rondje te joggen, te wandelen of te bootcampen. Hiermee wordt het bewegen in de buurt en daarmee de gezondheid van de bewoners van Utrecht bevorderd. Ook biedt het spoorpark de gelegenheid om elkaar te ontmoeten of met de buurt een barbecue te organiseren.

Verharding

De reeds aanwezige sfeerbepalende bielzen, stelconplaten en sporen in deze zone blijven waar mogelijk op hun plek liggen. Ook kunnen ze worden hergebruikt of verplaatst. Bielzen worden banken, stelconplaten worden gebruikt om plekken en pleinen te maken en spoorrails worden hergebruikt als opsluiting voor wandelpaden. De overige elementen zoals prullenbakken en verlichting hebben een eigen uitstraling die afwijkend is van de rest van het Wisselspoor.



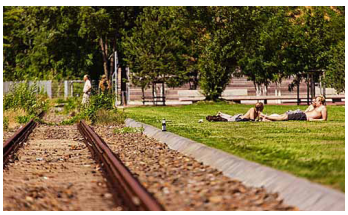
Doorsnede spoorpark





















Referentiebeelden spoorpark





Binnenwereld

De bestaande bebouwing vormt samen met de ontwikkelvelden een binnenwereld met een stedelijk en groen karakter. Het contrast tussen oud en nieuw is één van de grote charmes van de binnenwereld. De binnenwereld kent een grote diversiteit aan gebouwen met hun eigen kleuren, texturen en gevelopeningen. Dit diverse geheel wordt samengebracht door het continue karakter van de binnenwereld. De overgangen van openbaar naar privé worden gemarkeerd door integraal vormgegeven erfafscheidingen. Rondom de bebouwing ligt een margezone van 1,2 meter die onderdeel uitmaakt van de openbare ruimte, maar visueel een gevoel geeft van een private en door bewoners te gebruiken zone.
De profielen van de binnenwereld zijn terug te vinden op bladzijde 14.

Beplanting

De binnenwereld heeft een stedelijk maar groen karakter. Halfopen verharding waartussen gras groeit, rijk bloeiende bomen en geveltuinen zorgen voor een stedelijk en groen karakter in de binnenwereld. De margezones zorgen voor een zachte overgang tussen het openbaar gebied en de aangrenzende woningen. Op de margestroken kunnen bewoners een bankje of potten met bloemen en planten zetten die bijdragen aan de groene uitstraling van de binnenwereld.

Inrichtingselementen

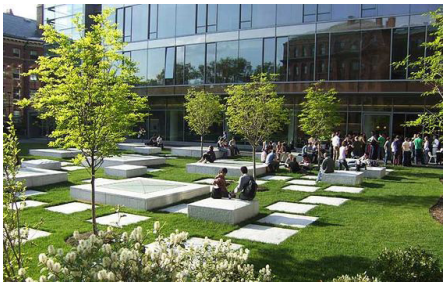
De autoluwe binnenwereld is uiterst geschikt voor kinderen om, voor de deur, te spelen. De pleinachtige ruimtes zijn geschikt voor skaten en bijvoorbeeld een potje straatvoetbal. Op de meer intiemere plekken is er ruimte om te fietsen of voor het plaatsen van een waterelement als interactief speelelement. De verlichting wordt tussen de gevels bevestigd en (wenselijk) voorzien van energie opgewekt door zonnepanelen.

Verharding

Om de samenhang in het Wisselspoor te bewaken wordt er in de binnenwereld één type verharding toegepast. Stelconplaten worden zoveel mogelijk hergebruikt waardoor het stedelijke en industriële karakter benadrukt wordt. Door het weglaten van stelconplaten in een groot vlak ontstaan ruimtes voor bomen en/of beplanting. Bij bijzondere plekken worden spoorelementen op subtiele wijze in de verharding zichtbaar gemaakt of onderscheidt de openbare ruimte zich door nuances; een ander bestratingspatroon of materiaal toont het verschil. De afwatering van hemelwater via het oppervlak wordt door bijzondere lijnelementen beleefbaar gemaakt.

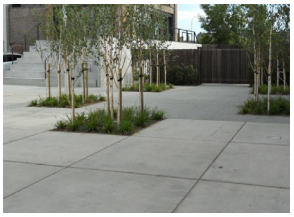
Speel- en verblijfsplekken in de buurt

In de pocket parks en de bestaande gebouwen is ruimte om de functies voor de buurt te faciliteren. Hierbij kan gedacht worden aan een speeltuin, trapveldje, kinderopvang, daghoreca etc.
In de buurten en wijken moeten voldoende speelplekken voor kinderen en jongeren zijn, formele en informele speelplekken. Formele speelplekken variëren van enkele speeltoestellen in een plantsoen tussen woonblokken, tot een clustering van speeltoestellen, zichtbaar en centraal gelegen in een buurt. Ook openbare sportplekken zoals tafeltennistafels, basketbalveldjes, voetbalveldjes en -kooien, skate obstakels en playgrounds, vallen onder de formele speelruimte. Informele speelplekken zijn pleintjes, plantsoentjes, groenstroken, etc. waar kinderen kunnen spelen zonder toestellen. Hier kunnen ze stoepkrijten, steppen, touwtjespringen, verstoppertje spelen, etc.







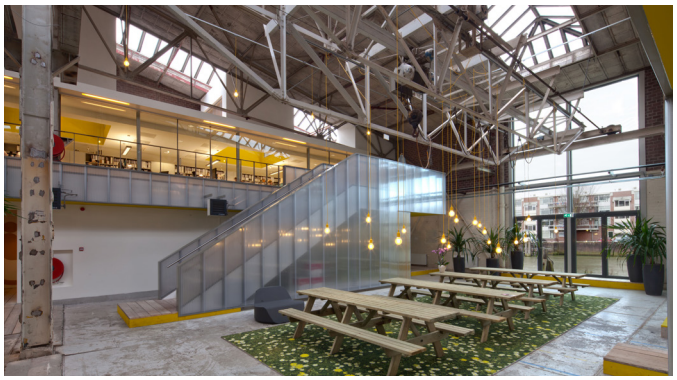


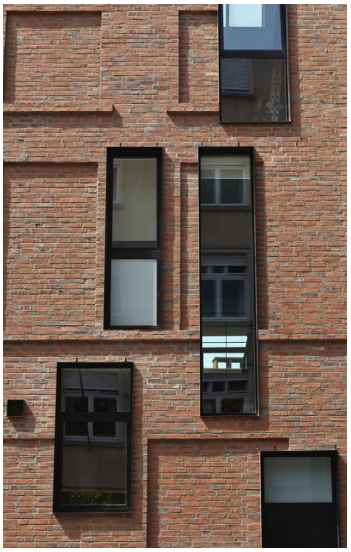

Referentiebeelden binnenwereld








Transformatie van cultuurhistorische bebouwing

4 | Architectuur

Wisselspoor is een verrassend stuk stad dat het spanningsveld zoekt tussen rauwe stedelijkheid en een kleinschalig en ontspannen woon-, werk- en verblijfsmilieu. Het wordt een bijzonder gebied, waar men verrast wordt door de aangename contrasten.

De bestaande industriële gebouwen zijn herkenbaar door de rood bruine baksteen, de grote gevelopeningen en stalen kozijnen. Ook vormen de betonnen vloeren, de ritmiek in het gevelontwerp en de herhalende kappen (sheddaken) herkenbare elementen. De robuustheid van de oude industrie vormt de basis van het karakter van de nieuwbouw. De poort boven de oude spoorrails in deelgebied 4 blijft behouden als kenmerkend element.

Cultuurhistorische bebouwing

De transformatie van de te handhaven cultuurhistorische gebouwen draagt bij aan de identiteit van het gebied en zorgt voor een substantiële verlenging van de levensduur van die gebouwen.
Waardevolle gevels zullen zoveel mogelijk in ere worden hersteld. Daarbij vormt de waardestelling, opgesteld door de afdeling Erfgoed van de gemeente Utrecht in de publicatie 'Werken aan het Spoor' van september 2008, het uitgangspunt.

- Daar waar de originele gevel teveel is aangetast of ontbreekt zal een invulling worden toegepast met een hoge mate van abstractie.
- Nieuwe bestemmingen binnen de cultuurhistorisch waardevolle gebouwen activeren de omgeving. Hiertoe dient de uitstraling van de begane grond van de gebouwen transparant en toegankelijk te zijn.
- Nieuwe aan- of opbouwen ten gevolge van toe te voegen programma die een wezenlijke impact hebben op het bestaande gebouwen, contrasteren zodanig met het bestaande dat het ensemble wordt versterkt.
- Welstand kan afwijken van de criteria indien er een oplossing geboden wordt van een dusdanige goede kwaliteit dat afwijking gerechtvaardigd is. Op deze manier kan maatwerk geboden worden.

Nieuwbouw

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

Materiaal en kleurstelling

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

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



Baksteen in rood bruin tinten



Beton, natuursteen, stucwerk, keramiek metaal



Behandeld of verduurzaamd hout: onbehandeld hout is niet toegestaan

Plinten, entrees en bergingen

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



Uitnodigende en open entrees

Dakvorm

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

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



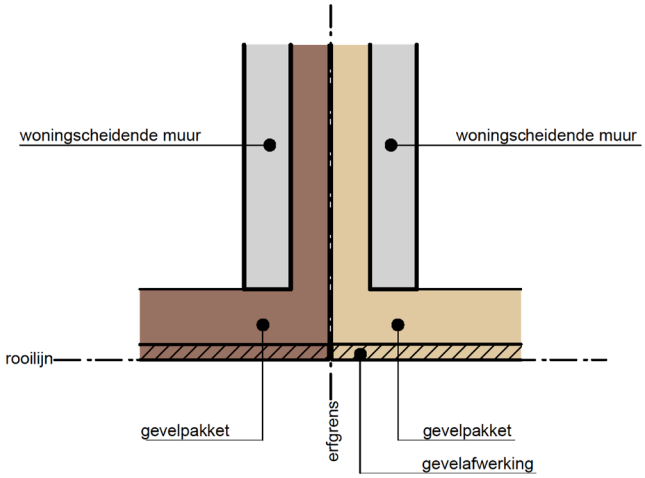
Dakvormen

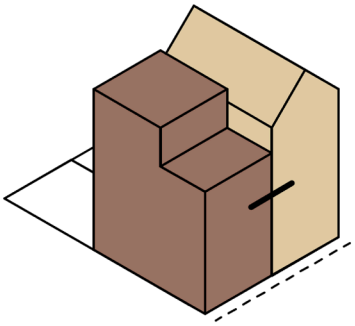
Uitkragingen

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

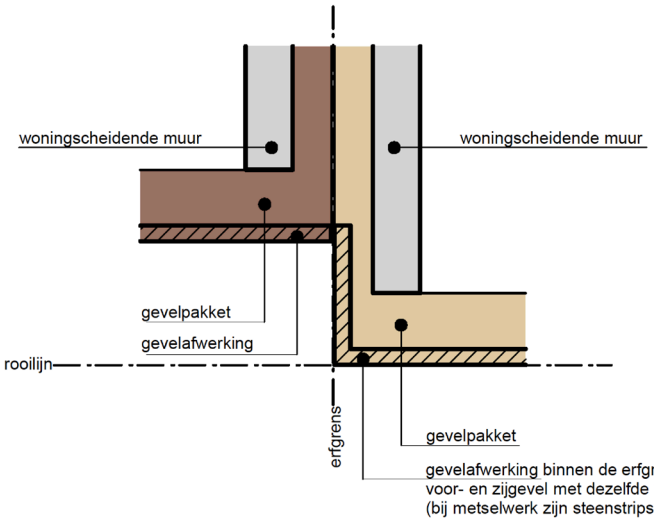


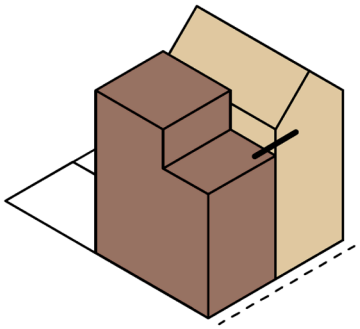
Uitkragingen





detail horizontaal:
gevelaansluiting in hetzelfde vlak





detail horizontaal:
gevelaansluiting bij verschillende diepte

Detaillering tussen de woningen

Detaillering

De detaillering is geraffineerd. De gevelopbouw is consequent en goed van verhoudingen. Kozijnprofielen zijn minimaal, zodat een maximale glasopening ontstaat. De hwa aan de zijde van het openbaar gebied is inwendig opgelost of in het gevelvlak. Goothoogten worden onderling afgestemd om storende verspringingen die kleiner zijn dan 25 cm te voorkomen.



Detaillering is geraffineerd

Erfafscheidingen

Wanneer de erfafscheiding grenst aan de openbare ruimte wordt deze vormgegeven als onderdeel van de bebouwing. De muur wordt mee-ontworpen met het gebouw en heeft een maximale hoogte van 2,1 m ten opzichte van de tuin. Een muur, grenzend aan de openbare ruimte moet voor minimaal 30% worden vormgegeven als opening met bijvoorbeeld een open hekwerk. Schuttingen aan het openbaar gebied zijn niet toegestaan.



Erfafscheiding mee-ontwerpen met het gebouw

Nutsruimten, trafo's en instalatietechnische ruimtes

Nutsruimten en trafo's worden ingepast in de bebouwing (nieuwbouw of bestaand). Instalatietechnische ruimtes als liften of ventilatievoorzieningen moeten onderdeel zijn van de architectuur.



Nutsruimten worden ingepast in de bebouwing

5 | Proces

Dit beeldkwaliteitsplan geeft samen met het Ontwikkelkader de ambities, kaders en spelregels aan waarbinnen een verkavelingsplan, gebouwontwerpen en inrichtingsplannen voor de openbare ruimte gemaakt moeten worden. Met het Ontwikkelkader en het beeldkwaliteitsplan worden de kwalitatieve uitgangspunten voor Wisselspoor deelgebied 2-4 bewaakt.

Stedenbouw in 3 stappen:

1) Verantwoordelijkheid ontwikkelaar zorgt ervoor dat definitieve verkaveling wordt gemaakt door stedenbouwkundig ontwerper.
2) Toets van definitieve verkaveling aan de stedenbouwkundige randvoorwaarden en het beeldkwaliteitsplan door gemeente.
3) Na goedkeuring gemeente (stedenbouw) verkaveling voorleggen aan welstand.

Architectuur in 3 stappen:

1) Verantwoordelijkheid ontwikkelaar zorgt ervoor dat plannen technisch en esthetisch goed op elkaar aansluiten: ontwikkelaar stelt een coördinerend architect aan.
2) Toets van bouwplannen aan stedenbouwkundige randvoorwaarden en het beeldkwaliteitsplan door gemeente Bij bestaande cultuurhistorisch waardevolle gebouwen is er tevens goedkeuring nodig van erfgoed.
3) Na goedkeuring gemeente (stedenbouw en erfgoed) bouwplannen voorleggen aan welstand.

Openbare ruimte in 3 stappen:

1) Verantwoordelijkheid ontwikkelaar zorgt ervoor dat inrichtingsplannen worden opgesteld door landschapsontwerper.
2) Toets van inrichtingsplannen aan stedenbouwkundige randvoorwaarden en het beeldkwaliteitsplan door gemeente. Uitgangspunt is om de ontwerpkeuzes en materialen uit fase 1 door te zetten.
3) Na goedkeuring gemeente (stedenbouw) inrichtingsplannen voorleggen aan BING.

BGSV | bureau voor stedenbouw en landschap

Bijlage 2 Lijst van Bedrijven functiemenging

Lijst van afkortingen in de Lijst van Bedrijven functiemenging:

- niet van toepassing of niet relevant < kleiner dan > groter = gelijk aan cat. categorie e.d. en dergelijke kl. klasse n.e.g. niet elders vermeld		o.c. opslagcapaciteit p.c. productiecapaciteit p.o. productieoppervlak b.o. bedrijfsoppervlak v.c. verwerkingscapaciteit u uur d dag w week j jaar

SBI-CODE 1993	**SBI-CODE 2008**		**OMSCHRIJVING**	
		nummer		**CATEGORIE**
01	01	-	LANDBOUW EN DIENSTVERLENING TEN BEHOEVE VAN DE LANDBOUW	
014	016	0	Dienstverlening ten behoeve van de landbouw:	
014	016	2	- algemeen (onder andere loonbedrijven), b.o < 500 m²	**B1**
014	016	4	- plantsoenendiensten en hoveniersbedrijven, b.o. < 500 m²	**B1**
15	10, 11	-	VERVAARDIGING VAN VOEDINGSMIDDELEN EN	
151	101, 102	0	Slachterijen en overige vleesverwerking:	
151	101	6	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken, p.o. < 200 m²	**B2**
1552	1052	2	Consumptie-ijsfabrieken, p.o. < 200 m²	**B1**
1581	1071	1	Broodfabrieken, brood- en banketbakkerijen, v.c. < 2.500 kg meel/week	**B1**
1584	10821	0	Verwerking cacaobonen en vervaardiging chocolade- en suikerwerk:	
1584	10821	3	- cacao- en chocoladefabrieken, vervaardigen van chocoladewerken met p.o. < 200 m²	**B1**
1584	10821	6	- suikerwerkfabrieken zonder suiker branden, p.o. < 200 m²	**B1**
1593 t/m 1595	1102 t/m 1104		Vervaardiging van wijn, cider en dergelijke	**B1**
17	13	-	VERVAARDIGING VAN TEXTIEL	
174, 175	139		Vervaardiging van textielwaren	**B2**
176, 177	139, 143		Vervaardiging van gebreide en gehaakte stoffen en artikelen	**B2**
18	14	-	VERVAARDIGING VAN KLEDING; BEREIDEN EN VERVEN VAN BONT	
181	141		Vervaardiging kleding van leer	**B2**
20	16	-	HOUTINDUSTRIE EN VERVAARDIGING ARTIKELEN VAN HOUT, RIET, KURK EN DERGELIJKE	
203, 204, 205	162	1	Timmerwerkfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout, p.o. < 200 m²	**B2**
205	162902		Kurkwaren-, riet- en vlechtwerkfabrieken	**B1**

22	58	-	UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUCTIE VAN OPGENOMEN MEDIA	
2222.6	18129		Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	**B1**
2223	1814	A	Grafische afwerking	**A**
2223	1814	B	Binderijen	**B1**
2224	1813		Grafische reproductie en zetten	**B1**
2225	1814		Overige grafische activiteiten	**B1**
223	182		Reproductiebedrijven opgenomen media	**A**
24	20	-	VERVAARDIGING VAN CHEMISCHE PRODUCTEN	
2442	2120	0	Farmaceutische productenfabrieken:	
2442	2120	2	- verbandmiddelenfabrieken	**B1**
26	23	-	VERVAARDIGING VAN GLAS, AARDEWERK, CEMENT-, KALK- EN GIPSPRODUCTEN	
2615	231		Glasbewerkingsbedrijven	**B2**
262, 263	232, 234	0	Aardewerkfabrieken:	
262, 263	232, 234	1	- vermogen elektrische ovens totaal < 40 kW	**B1**
267	237	0	Natuursteenbewerkingsbedrijven:	
267	237	2	- zonder breken, zeven en drogen indien p.o. < 2.000 m²	**B2**
2681	2391		Slijp- en polijstmiddelen fabrieken	**B2**
28	25	-	VERVAARDIGING EN REPARATIE VAN PRODUCTEN VAN METAAL (EXCLUSIEF MACHINES/ TRANSPORTMIDDELEN)	
281	251, 331	1a	- gesloten gebouw, p.o. < 200 m²	**B2**
284	255, 331	B1	Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen en dergelijke, p.o. < 200 m²	**B2**
2852	2562, 3311	2	Overige metaalbewerkende industrie, inpandig, p.o. < 200 m²	**B2**
287	259, 331	B	Overige metaalwarenfabrieken n.e.g.; inpandig, p.o. < 200 m²	**B2**
30	26, 28, 33	-	VERVAARDIGING VAN KANTOORMACHINES EN COMPUTERS	
30	26, 28, 33	A	Kantoormachines- en computerfabrieken, inclusief reparaties	**B1**
33	26, 32, 33	-	VERVAARDIGING VAN MEDISCHE EN OPTISCHE APPARATEN EN INSTRUMENTEN	
33	26, 32, 33	A	Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten en dergelijke, inclusief reparaties	**B**
36	31	-	VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.	
361	9524	2	Meubelstoffeerderijen b.o. < 200 m²	**A**
362	321		Fabricage van munten, sieraden en dergelijke	**B1**
363	322		Muziekinstrumentenfabrieken	**B1**
3663.1	32991		Sociale werkvoorziening	**B1**
40	35	-	PRODUCTIE EN DISTRIBUTIE VAN STROOM, AARDGAS, STOOM EN WARM WATER	
40	35	C0	Elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen:	
40	35	C1	- < 10 MVA	**B1**
40	35	D0	Gasdistributiebedrijven:	
40	35	D3	- gas: reduceer-, compressor-, meet- en regelinstallaties categorie A	**A**
40	35	D4	- gasdrukregel- en meetruimten (kasten en gebouwen), categorie B en C	**B1**

40	35	E0	Warmtevoorzieningsinstallaties, gasgestookt:	
40	35	E2	- blokverwarming	**B1**
41	36	-	WINNING EN DISTRIBUTIE VAN WATER	
41	36	B0	Waterdistributiebedrijven met pompvermogen:	
41	36	B1	- < 1 MW	**B1**
45	41, 42, 43	-	BOUWNIJVERHEID	
45	41, 42, 43	3	Aannemersbedrijf met werkplaats, b.o. < 1.000 m²	**B1**
50	45, 47	-	HANDEL/REPARATIE VAN AUTO'S, MOTORFIETSEN; BENZINESERVICESTATIONS	
501, 502, 504	451, 452, 454		Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven	**B1**
5020.4	45204	B	Autobeklederijen	**A**
5020.5	45205		Autowasserijen	**B1**
503, 504	453		Handel in auto- en motorfietsonderdelen en -accessoires	**B1**
51	46	-	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING	
5134	4634		Groothandel in drank	**C**
5135	4635		Groothandel in tabaksproducten	**C**
5136	4636		Groothandel in suiker, chocolade en suikerwerk	**C**
5137	4637		Groothandel in koffie, thee, cacao en specerijen	**C**
514	464, 46733		Groothandel in overige consumentenartikelen	**C**
5148.7	46499	0	Groothandel in vuurwerk en munitie:	
5148.7	46499	1	- consumentenvuurwerk, verpakt, opslag < 10 ton	**C**
5153	4673	0	Groothandel in hout en bouwmaterialen:	
5153	5153	1	- algemeen	**C**
5153	4673	2	- indien b.o. < 2.000 m²	**B1**
5153.4	5153.4	4	Zand en grind:	
5153.4	46735	6	- indien b.o. < 200 m²	**B1**
5154	4674	0	Groothandel in ijzer- en metaalwaren en verwarmingsapparatuur:	
5154	5154	1	- algemeen	**C**
5154	4674	2	- indien b.o. < 2.000 m²	**B1**
5156	4676		Groothandel in overige intermediaire goederen	**C**
52	47	-	DETAILHANDEL EN REPARATIE TEN BEHOEVE VAN PARTICULIEREN	
527	952		Reparatie ten behoeve van particulieren (exclusief auto's en motorfietsen)	**A**
60	49	-	VERVOER OVER LAND	
6022	493		Taxibedrijven	**B1**
6024	494	0	Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks), b.o. < 1.000 m²	**C**
603	495		Pomp- en compressorstations van pijpleidingen	**B1**
63	52	-	DIENSTVERLENING TEN BEHOEVE VAN HET VERVOER	
64	53	-	POST EN TELECOMMUNICATIE	
641	531, 532		Post- en koeriersdiensten	**C**
71	77	-	VERHUUR VAN TRANSPORTMIDDELEN, MACHINES, ANDERE ROERENDE GOEDEREN	
711	7711		Personenautoverhuurbedrijven	**B2**
712	7712, 7739		Verhuurbedrijven voor transportmiddelen (exclusief personenauto's)	**C**

713	773		Verhuurbedrijven voor machines en werktuigen	**C**
72	62	-	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE	
72	62	A	Computerservice- en informatietechnologiebureaus en dergelijke	**A**
72	58, 63	B	Datacentra	**B1**
73	72	-	SPEUR- EN ONTWIKKELINGSWERK	
732	722		Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek	**A**
74	63, 69 t/m 71, 73, 74, 77, 78, 80 t/m 82	-	OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING	
7481.3	74203		Foto- en filmontwikkelcentrales	**C**
7484.4	82992		Veilingen voor huisraad, kunst en dergelijke	**A**
90	37, 38, 39		MILIEUDIENSTVERLENING	
9001	3700	B	Rioolgemalen	**B1**
93	96	-	OVERIGE DIENSTVERLENING	
9301.3	96013	A	Wasverzendinrichtingen	**B1**

Bijlage 3 Lijst van Horeca-activiteiten

Lijst van Horeca-activiteiten

De horeca categorieën en de hinderprofielen naar hun invloed op het woon- en leefklimaat.

Type	Globale beschrijving activiteiten	Hinderprofiel
Lichte horeca (Categorie D2)	Daghoreca waarbij de bedrijfsactiviteit is gericht op het al dan niet ter plaatse verstrekken van etenswaren en dranken en is gebonden aan de openingstijden zoals die gelden voor detailhandel, conform de winkeltijdenwet en de gemeentelijke regelgeving aangaande winkeltijden.	**Weinig hinder verwacht** Horeca die zich richt op verstrekken van eten en drinken gedurende de dag en/of avond en daarmee weinig overlast veroorzaakt.
Lichte horeca plus (Categorie D3)	Dag- en avondhoreca voor consumptie ter plaatse, waarbij de sluitingstijd om 23.00 uur is.	**Weinig hinder verwacht** Horeca die zich richt op verstrekken van eten en drinken gedurende de dag en/of avond en daarmee weinig overlast veroorzaakt. Doordat deze een uur later sluit dan de normale lichte horeca (D2) is de overlast groter dan normale lichte horeca.
Middelzware horeca (Categorie D1)	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van maaltijden, en serveren van dranken en kleine consumpties voor consumptie ter plaatse. Geen activiteiten na restauranttijden*.	**Enige hinder verwacht** Enige hinder door piek van komende bezoekers aan het begin van de avond. Gaande bezoekers vertrekken in het algemeen gespreid aan het eind van de avond.
Snelle horeca (Categorie C)	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van (al dan niet voor consumptie ter plaatse) bereide kleine etenswaren, met als nevenactiviteit het verstrekken van alcoholvrije dranken. Geen actieve bediening aan tafel, het eten kan snel bereid worden en de gast verblijft gemiddeld 30 minuten in deze horecagelegenheid.	**Hinder verwacht** Hinder door hoge frequentie van komende en gaande gasten en klanten (afhaal) inclusief verkeers- en parkeerbewegingen. Buiten het centrum en doorgaande wegen neemt overlast in de nacht af door lagere frequentie van bezoekers.
Zware horeca (Categorie B)	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van dranken voor consumptie ter plaatse, al dan niet met als nevenactiviteit het verstrekken van maaltijden. Mogelijkheid tot dansen in het weekend.	**Hinder verwacht** Hinder door hogere frequentie van komende en gaande bezoekers, ook 's nachts. Door consumptie van alcohol kan overlast hoger zijn dan snelle horeca.
Grootschalige zware horeca (Categorie A2)	Een horecabedrijf dat voorziet in zaalverhuur voor grootschalige, besloten feesten, zoals bruiloften. Al dan niet met muziek, verstrekking van dranken en etenswaren.	**Veel hinder verwacht** Grote aantallen van bezoekers, inclusief verkeersbewegingen en (fiets)parkeren met veel dynamiek, ook de nachtelijke uren.
Grootschalige zware horeca (Categorie A1)	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het bedrijfsmatig ten gehore brengen van muziek en het geven van gelegenheid tot dansbeoefening, al dan niet met levende muziek en al dan niet met de verstrekking van dranken en kleine etenswaren, alsmede de verstrekking van dranken ter plaatse, al dan niet met levende muziek en al dan niet met kleine etenswaren. Het accent ligt op het ten gehore brengen van muziek en het gelegenheid geven tot dansen.	**Veel hinder verwacht** Grote aantallen van bezoekers, inclusief (fiets)parkeren met veel dynamiek, vooral in de nachtelijke uren.

* Met uitzondering van eventuele vergunde vrijstelling voor Vermaakjes (zie toelichting).

Toelichting bij de Lijst van horeca-activiteiten

Waterpijpen (shisha)

In toenemende mate wordt er in horeca-inrichtingen gelegenheid geboden om waterpijp te roken. Voor sommige horecaondernemingen is dit een zelfstandige en/of de belangrijkste activiteit geworden. Omdat de aanloop van bezoekers op dergelijke inrichtingen effect heeft op het woon- en leefklimaat, kan deze activiteit alleen onder categorie Zware Horeca (B) worden uitgevoerd en valt deze niet onder een eventuele vergunde vrijstelling voor vermaak.
Specifiek aandachtspunt bij het roken van waterpijp verdient de ventilatie van de ruimte in verband met het ontstaan van koolmonoxide (CO) als gevolg van de onvolledige verbranding van de kooltjes.

Beperkte extra activiteiten voor restaurants met aandacht voor de buurt ('Vermaakjes')

Het komt voor dat restauranthouders speciale activiteiten willen organiseren, die verder gaan dan het verstrekken van eten en drinken. Bijvoorbeeld door het aanbieden van entertainmentactiviteiten, zoals een optreden van een muziekgroep of een DJ. Hiervoor is ruimte voor ondernemers in de middelzware horeca, zonder dat het woon- en leefklimaat hierdoor wordt aangetast. Soms zal dit moeten worden aangetoond met een akoestisch onderzoek. Ondernemers die actief rekening houden met hun omgeving en waarvan geen klachten van bekend zijn, komen voor deze mogelijkheid in aanmerking. Om dit te waarborgen gelden de volgende randvoorwaarden:

1. In beginsel kan er voor 4 dagen per jaar een vergunning voor vermaak activiteiten worden gegeven.
2. Deze vergunning moet vooraf worden aangevraagd. Bij de aanvraag dient een plan te worden ingediend, waarin wordt aangegeven:
    a. Voor welke dag(en) deze vergunning wordt aangevraagd.
    b. Dat er met de buurt is gecommuniceerd en op welke wijze dit is gebeurd. De buurt betreft in ieder geval: de drie naastgelegen panden aan beide zijden van het horecabedrijf, de direct aansluitende achtergelegen panden en het direct aan de voorzijde gelegen pand en de drie panden aan weerszijde daarvan, tenzij de afstand meer is dan 50 meter.
    c. Op welke wijze de buurt op de dag zelf direct contact kan opnemen met de aanvrager en/of leidinggevende over mogelijke overlast.
    d. Dat er tegelijkertijd of binnen een te korte periode binnen een buurt niet dusdanig veel vergunningen worden verleend, waardoor de woon- en leefbaarheid wordt aangetast.

Bij aangeven van overlast door omwonenden kan de vergunning worden ingetrokken. De vergunning betreft nadrukkelijk een mogelijkheid voor het uitvoeren van extra activiteiten en niet voor overschrijding van de geluidsnormen. Voor dit laatste kan ook nu al voor twee keer per jaar een aparte vergunning worden aangevraagd.

Additionele Horeca

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

1. De uitstraling van deze horeca moet passen bij de hoofdfunctie. Passend betekent dat deze horeca hoort bij de hoofdfunctie en open is tijdens de openingstijden van de hoofdfunctie. Daarbij is het niet toegestaan dat de additionele horecaruimte wordt verhuurd of anderszins in gebruik wordt gegeven aan derden ten behoeve van feesten en andere partijen.

2. De horecagelegenheid moet ondergeschikt zijn aan en aanvullend zijn op de hoofdfunctie en moet de hoofdfunctie ondersteunen. Aanvullend wil zeggen dat de additionele horeca de kwaliteit van de hoofdfunctie vergroot of completeert. Ondergeschikt betekent dat er duidelijk sprake is van een waarneembare ondergeschiktheid van de horecafunctie, waarbij een percentage van 30% van de bebouwde vloeroppervlakte van de hoofdfunctie als absoluut maximum geldt. Dit maximum geldt voor kleinschalige functies; voor grootschalige functies kan door de gemeente een maximumomvang in m^2 worden vastgesteld. Er moet duidelijk sprake zijn van een waarneembare ondergeschiktheid van de horecafunctie, qua vloeroppervlak, inzet van personeel en onderdeel van de begroting.
3. De horeca niet zelfstandig mag worden uitgeoefend of toegankelijk is los van de hoofdfunctie. Wanneer er sprake is van zelfstandige toegankelijkheid of van uitoefening los van de hoofdfunctie is er geen directe relatie meer met de hoofdfunctie, maar gaat het om zelfstandige horeca-activiteiten. Deze vallen dan onder één van de horecacategorieën.

In een algemene regel is in bestemmingsplannen geregeld bij welke functies additionele horeca is toegestaan en welke voorwaarden daarbij gelden.
Zo is duidelijk dat er bij die functies kantines, bedrijfsrestaurants en dergelijke zijn toegestaan. Als voldaan wordt aan de criteria, past deze vorm van horeca binnen de hoofdfunctie.

Detailhandel met ondersteunende horeca

In de detailhandel is er een groeiende behoefte aan mengmogelijkheden van allerlei functies en ondersteunende horeca. Vooral bij ondernemers die vanuit een bijzonder of onderscheidend winkelconcept willen ondernemen. Dat is van belang voor de kwaliteit en aantrekkelijkheid van de detailhandelsstructuur, die door onder meer internetverkoop sterk onder druk staat. Het is belangrijk te vermelden dat de Drank en Horecawet detailhandel met alcohol uitsluit.
Ondergeschikte horeca is toegestaan onder de volgende randvoorwaarden:

1. De horeca is ondergeschikt aan de andere verkopen. De winkel is de belangrijkste activiteit – ook qua omzet – en de horeca-activiteit is bijzaak.
2. De winkelbestemming verandert niet; het ziet er bijvoorbeeld niet uit als een cafetaria. De winkel wordt ook niet verhuurd voor feesten, partijen enzovoorts.
3. De horecaruimte neemt maximaal 40% (bij bedrijven tot 250 m^2) of maximaal 30% (bij bedrijven vanaf 250 m^2 tot 1000 m^2) van het netto vloeroppervlak van de winkel in beslag. Tot het netto vloeroppervlak wordt het deel van de winkel gerekend, dat voor het publiek toegankelijk is. Ruimten voor opslag, privégebruik, toiletten of buitenruimten tellen niet mee. De ruimte achter de toonbank valt niet onder de winkelruimte.
4. De horecaruimte is uitsluitend bereikbaar via de ingang van de winkel. Een hoekje met tafels en stoelen mag. Een aparte ingang mag niet.
5. Het horecagedeelte in de winkel moet een aaneengesloten gedeelte zijn. Fragmentatie – binnen één winkelpand – waarbij het horecagedeelte is opgedeeld in verschillende horecahoekjes – is niet toegestaan.
6. Er mag geen reclame voor het horecagedeelte worden gemaakt. Dit betekent geen posters met bijvoorbeeld 'Broodje bal' of 'Turkse pizza' op het raam, geen reclamebord op straat en geen vermelding op maaltijdbezorgsites.
7. De regelgeving voor winkeltijden is leidend. Er vindt geen verkoop plaats (inclusief bezorgen) buiten de normale winkeltijden. De horecagelegenheid in de winkel mag niet langer open zijn dan de winkel.
8. De winkel en de horeca-activiteit worden door dezelfde ondernemer geëxploiteerd.
9. Er is geen geluidsoverlast. Alleen zachte achtergrondmuziek is toegestaan. Livemuziek is verboden.
10. Er moet een toilet voor bezoekers aanwezig zijn.

11. Het Activiteitenbesluit milieubeheer is van toepassing. Zo is bijvoorbeeld een goede afzuiginstallatie nodig voor het bakken, en bij gebruik van bestek en servies dat moet worden afgewassen, is een vetafscheider vereist.
12. Voor winkels boven de 1.000 m² bvo geldt dat een ondersteunende horecafunctie kan worden toegestaan op maximaal 20% van het bebouwd oppervlak.

Ondersteunende verkoop in horecazaken

Naast een sterkere detailhandelsstructuur door ondersteunende horeca in winkels, kan het voorzieningenniveau ook stijgen door ondersteunende verkoop in horecabedrijven toe te staan. Op deze manier ontstaat een gelijk speelveld voor detailhandel en horeca. De Drank en Horecawet sluit verkoop in combinatie met het schenken van alcohol uit.
Ondersteunende verkoop in horecazaken is toegestaan onder de volgende voorwaarden:

1. De verkoopruimte neemt maximaal 40% (bij bedrijven tot 250 m²) of maximaal 30% (bij bedrijven vanaf 250 m² tot 1.000 m²) van het netto vloeroppervlak van het horecabedrijf in beslag.
2. Geen ter plaatse en vers bereide etenswaren (dus geen afhaalzaakfunctie).
3. De winkelruimte is uitsluitend bereikbaar via de ingang van het horecabedrijf. Een hoekje met tafels en stoelen mag. Een aparte ingang mag niet.
4. Het winkelgedeelte in het horecabedrijf moet een aaneengesloten gedeelte zijn. Fragmentatie, waarbij het winkelgedeelte is opgedeeld in verschillende hoekjes, is niet toegestaan.
5. Er mag geen reclame voor het winkelgedeelte worden gemaakt.

Afhaalzaken

Afhaalzaken – zonder horeca – zijn een bijzondere vorm van detailhandel. In die zin vallen ze buiten de scoop van het horecakader. Door gebleken kans op hinder zoals afval en parkeerproblemen – is hier wel een exploitatievergunning voor nodig. Van de in de lijst opgenomen horecacategorieën kennen alleen snelle horeca (C) en lichte horeca (D2) afhaalmogelijkheden. Vanwege de kans op overlast zoals afval, zijn gevelbankjes bij afhaalzaken niet toegestaan.

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

Gemeente Utrecht

Bestemmingsplan



2e Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4

Vastgesteld, datum volgt na vaststelling



2e Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding 7

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

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders 11

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

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie 35

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

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving 43

4.1 Projectbeschrijving 43

Hoofdstuk 5 Onderzoek en randvoorwaarden 69

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

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid 105

6.1 Economische uitvoerbaarheid 105
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 105

Hoofdstuk 7 Juridische plantoelichting 111

7.1 Inleiding 111
7.2 Planvorm 111

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

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Doelstelling

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

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

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

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

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

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

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

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



ligging plangebied

1.3 Geldende plannen

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

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

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

1.4 Leeswijzer

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

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.2 Provinciaal en regionaal beleid

2.2.1 Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en Verordening 2013

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

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

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

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

Utrecht aantrekkelijk te houden als vestigingsplaats:

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

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

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

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

2.2.2 Beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling (2016)

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

De drie hoofdambities voor binnenstedelijke ontwikkeling zijn:

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

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

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

2.2.3 Economische visie 2020

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

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

De economische strategie van de provincie bestaat uit:

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

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

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

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

2.2.4 Bodem-, Water- en Milieuplan 2016-2021

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

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

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

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

2.2.5 Mobiliteitsplan 2015-2028

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

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

Van belang hierbij is:

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

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

2.2.6 Cultuur- en erfgoednota 2016-2019

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

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

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

2.2.7 Waterkoers 2016-2021

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

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

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

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Collegeprogramma 'Utrecht Utrecht: ruimte voor iedereen'

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

- Plaats voor iedereen

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

- Gezonde groei voor iedereen

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

- De kracht van iedereen

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

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

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

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

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

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

2.3.2 Omgevingsvisie Utrecht

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

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

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

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

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

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

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

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

2.3.2.1 De Koers

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

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

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

2.3.2.2 Thematisch beleid

2.3.2.2.1 Wonen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.3.2.2.2 Natuur

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.3.2.2.3 Bouwen

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

Voor de hoogbouwvisie is gewerkt met de volgende vaststaande uitgangspunten:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Voor vergunningplichtige bouwwerken geldt het volgende:

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

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

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

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

B. Respect

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

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

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

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

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

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

2.3.2.2.4 Erfgoed en cultuurhistorie

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

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

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

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

Conclusie

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

2.3.2.2.5 Verkeer en mobiliteit

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

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

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

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

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

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

De belangrijkste uitgangspunten van het beleid zijn:

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

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

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

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

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

2.3.2.2.6 Gezond stedelijk leven

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

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

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

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

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

Geluidnota Utrecht 2014-2018 (2014)

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

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

De belangrijkste regels uit de Geluidnota zijn:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.3.2.2.7 Bodem, ondergrond en water

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

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

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

2.3.2.2.8 Sport recreatie en toerisme

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

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

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

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

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

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

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

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

2.3.2.3 Gebiedsbeleid

2.3.3 Gebiedsgericht beleid

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie

3.1 Inleiding

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

3.2 Beschrijving van het plangebied

3.2.1 Historische ontwikkeling

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

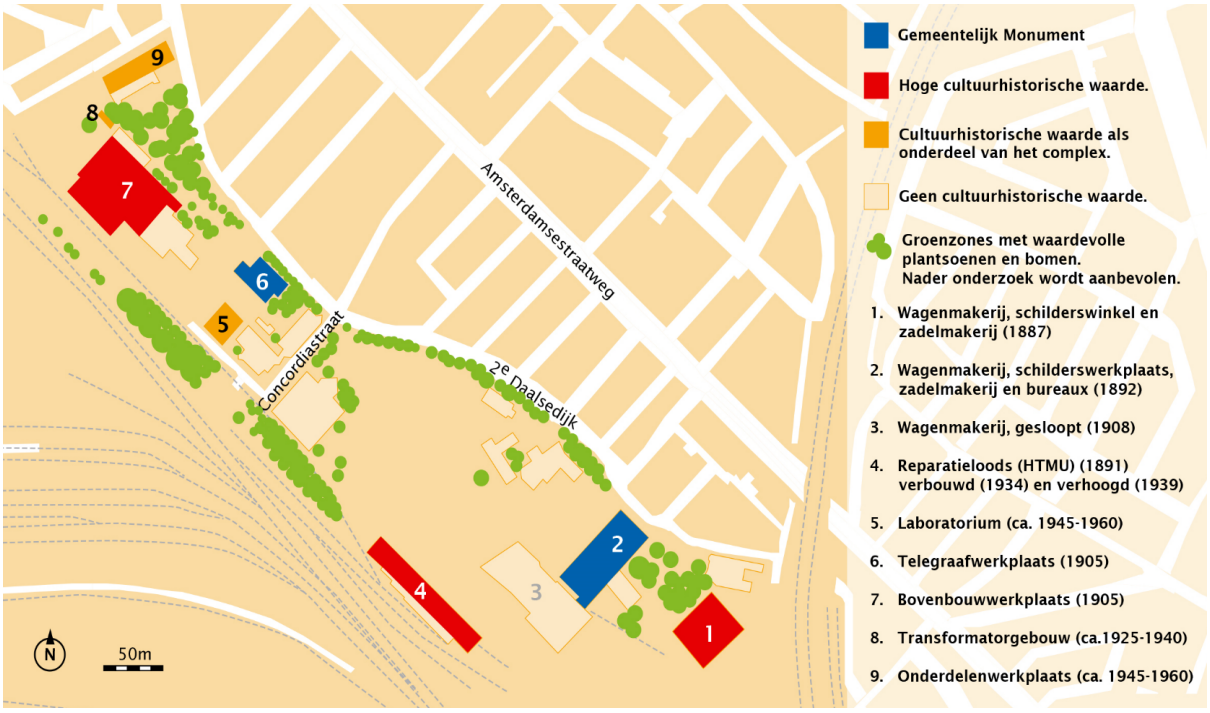
Die behoefte nam verder toe met de aanleg van de spoorverbinding van Utrecht naar Zwolle in 1863. Vanaf omstreeks 1860 bouwden diverse spoorwegmaatschappijen het gebied tussen de 2e Daalsedijk en beide spoorverbindingen van zuid naar noord om tot een industrieel terrein met werkplaatsen, loodsen, rails,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

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

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

3.2.2 Monumenten, beeldbepalende elementen en cultuurhistorie

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



overzicht gebouwen met cultuurhistorische waarde

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

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





impressie plangebied met waardevolle bebouwing

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

3.2.3 Structuurbepalende elementen

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

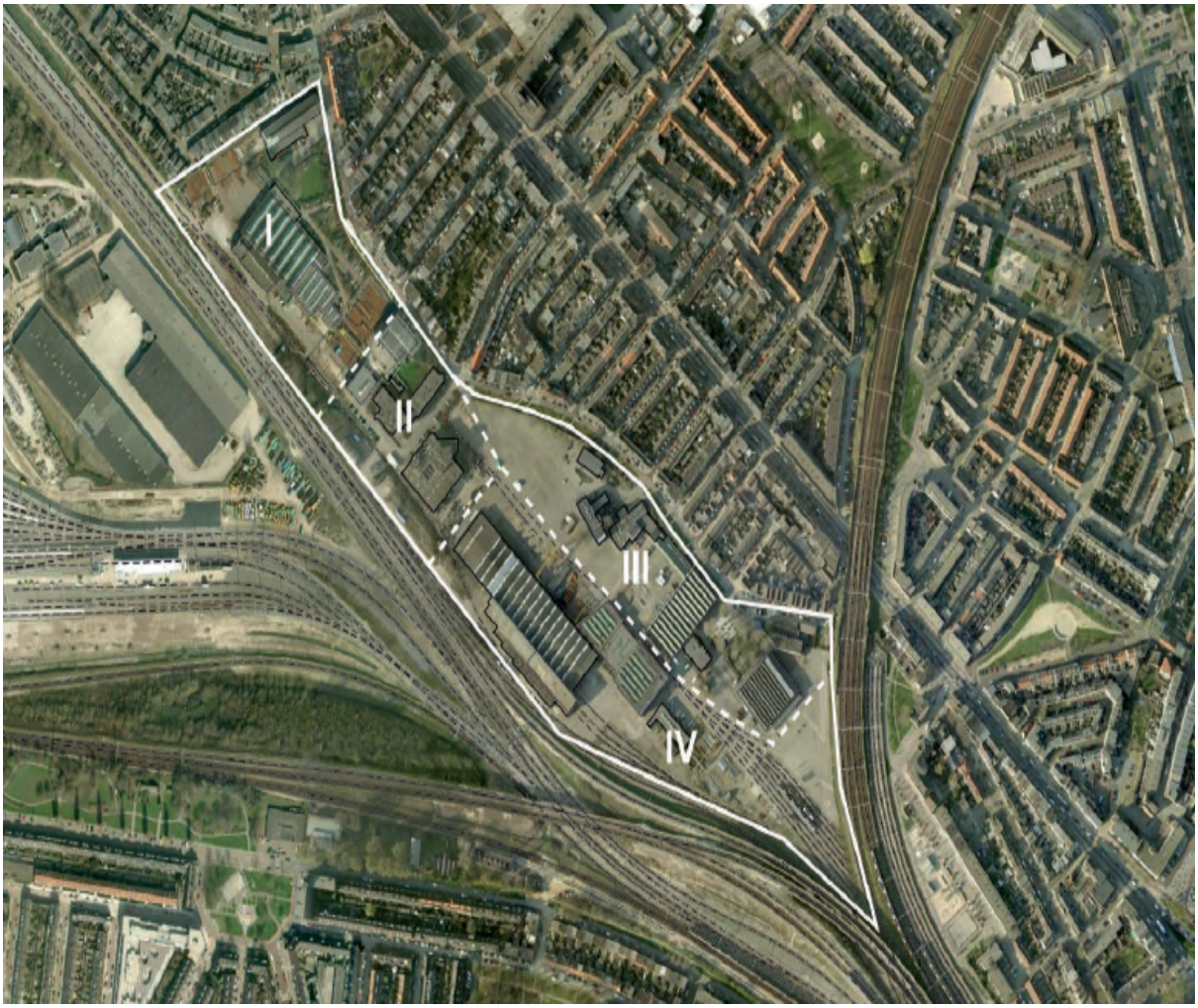
De 2e Daalsedijk is onderdeel van de Daalsebuurt. De Daalsebuurt maakt deel uit van de Bloemenbuurt. De Daalsebuurt ligt ten zuiden van de buurt Ondiep. De Daalsebuurt is een stenige buurt die bestaat uit smalle woonstraten met arbeiderswoningen. De bouwblokken hebben een ondiepe maat en de bebouwing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

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

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



overzijde plangebied aan de 2e Daalsedijk



ligging deelgebieden langs spoor en woongebied



vogelvlucht bestaande situatie plangebied

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

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

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

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

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

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

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

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

3.3 Beschrijving van de bestaande functies in het plangebied

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

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

3.4 Conclusie

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

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

4.1 Projectbeschrijving

4.1.1 Ontwikkelkader

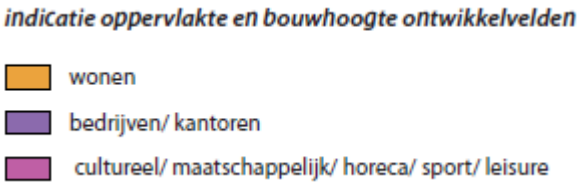
Zoals in de eerder genoemde Ontwikkelvisie (2015) aangegeven voegt de ontwikkeling van de 2e Daalsedijk een bijzonder stedelijk milieu toe aan de stad. Het plangebied zal in de komende jaren van bedrijfslocatie geleidelijk transformeren naar gemengd stedelijk gebied en voegt daarmee een gebied met een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

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

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



Ontwikkelvisie en ontwikkelkader 2015; een mix van wonen en werken



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

4.1.2 Functies

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

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

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

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

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

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

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

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

Mogelijkerwijs kunnen de volgende woonvormen worden gerealiseerd:

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

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

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

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

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

4.1.2.2 Creatieve bedrijvigheid, dienstverlening en cultuur

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.1.2.3 Horeca, detailhandel, maatschappelijke voorzieningen en sport

Horeca

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

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

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

Detailhandel

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

Maatschappelijke voorzieningen

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

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

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

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

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

4.1.2.4 Hotel

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

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

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

4.1.3 Verkeer en parkeren

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

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

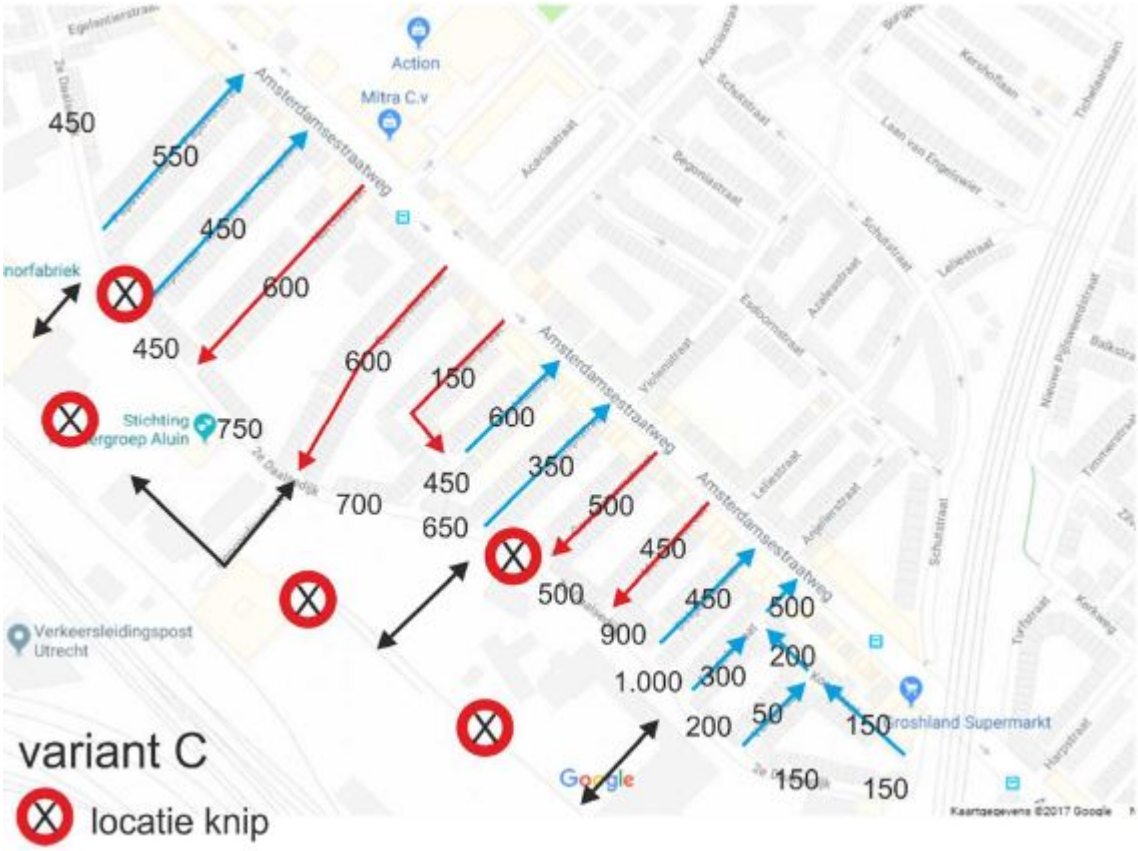
De ontwikkeling Wisselspoor bestaat uit nieuwbouw, maar ook uit een herbestemming van bestaande gebouwen. De Bloemenbuurt en de gebouwen die blijven, genereren een verkeersdruk van 2.710 motorvoertuigen per etmaal. De nieuwe ontwikkeling van Wisselspoor mag daarmee maximaal 5.800 - 2.710 = 3.090 motorvoertuigen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

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

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

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

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



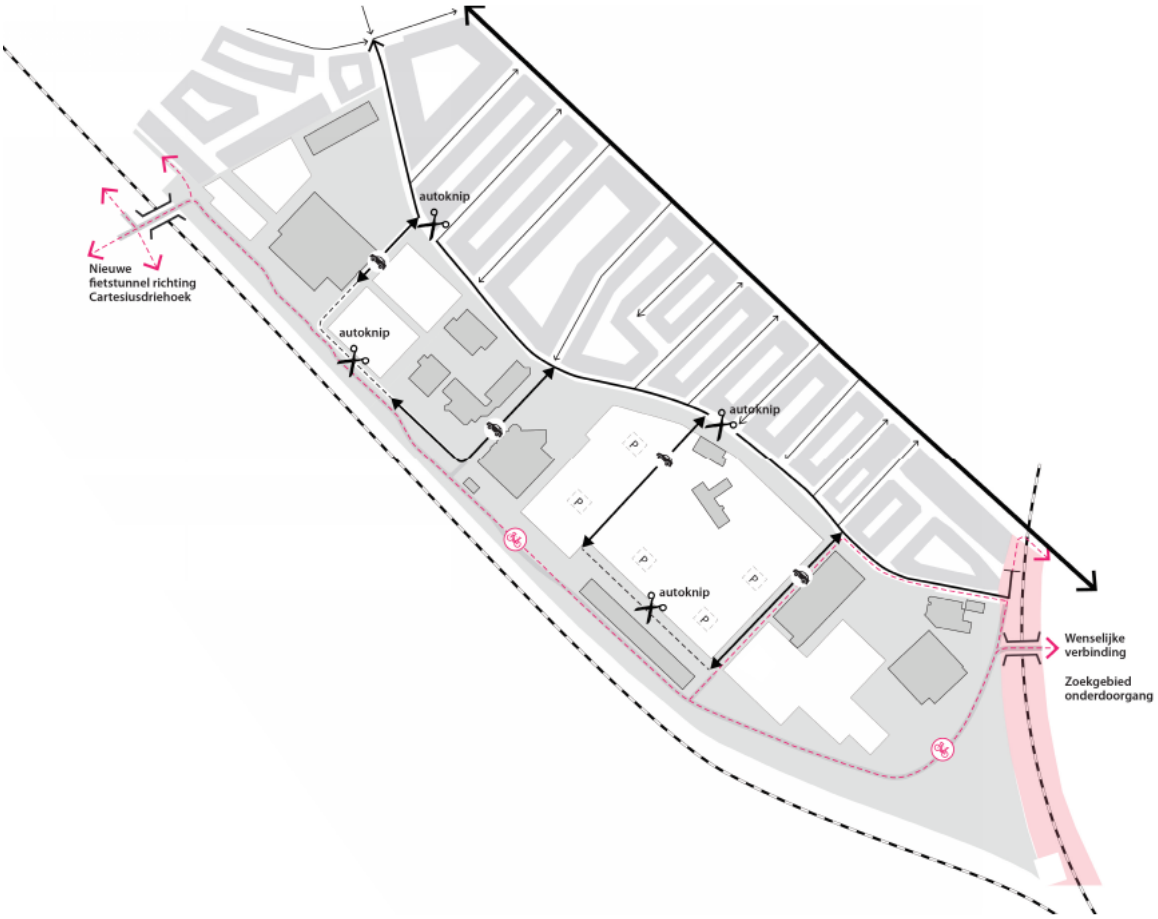
Locaties knips voor het autoverkeer en ingaande- en uitgaande wegen (motorvoertuigen per etmaal) A2-gebied

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

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

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

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



ontsluiting 2e Daalsedijk

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

parkeerbehoefte A2-gebied per functie

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

parkeerbehoefte B1-gebied per functie

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

aanwezigheidspercentages

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

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

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

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

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

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

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

overzicht parkeerbehoefte fiets

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

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

4.1.4 Ruimtelijke structuur

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

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

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

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

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

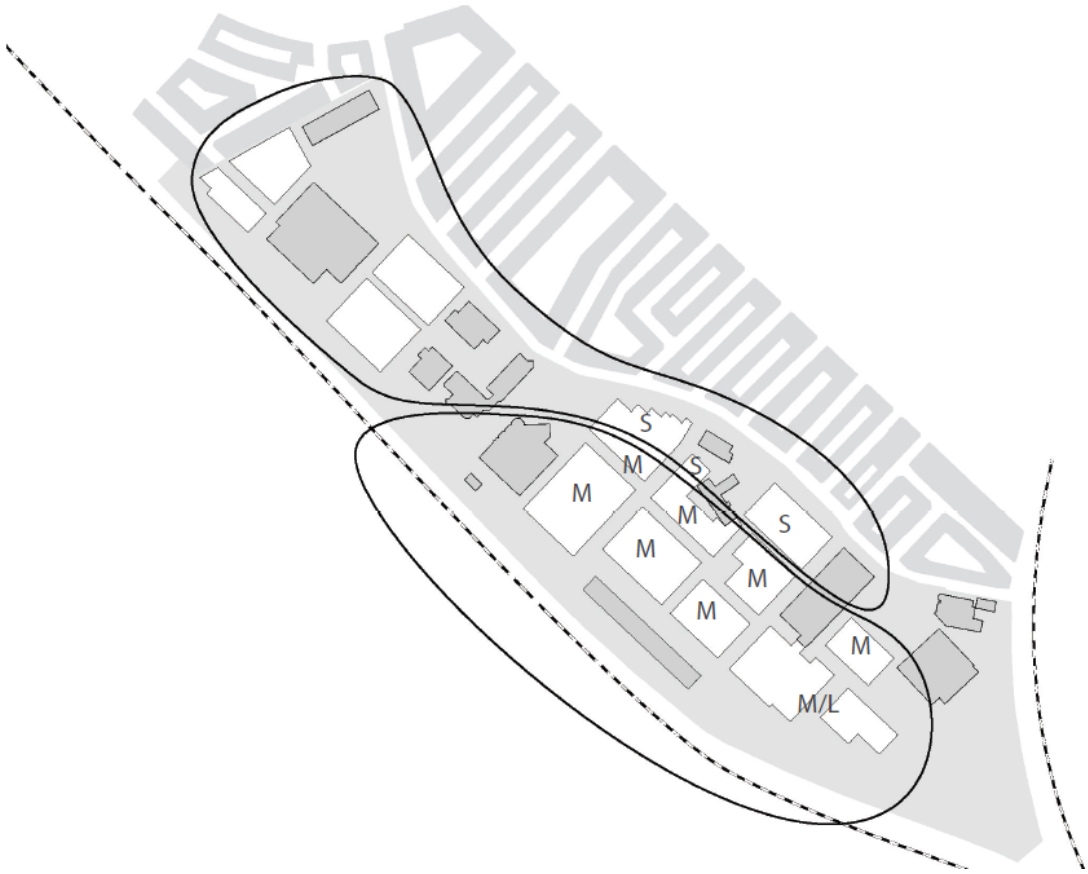
Deze uitgangspunten zijn beschreven in de Ontwikkelvisie '2015'. Het Ontwikkelkader voor deelgebied 2-4 vormt een nadere uitwerking en concretisering van de Ontwikkelvisie die een globaal en abstract karakter heeft. Het Ontwikkelkader voor deelgebied 2-4 sluit naadloos aan op het Ontwikkelkader voor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

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

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

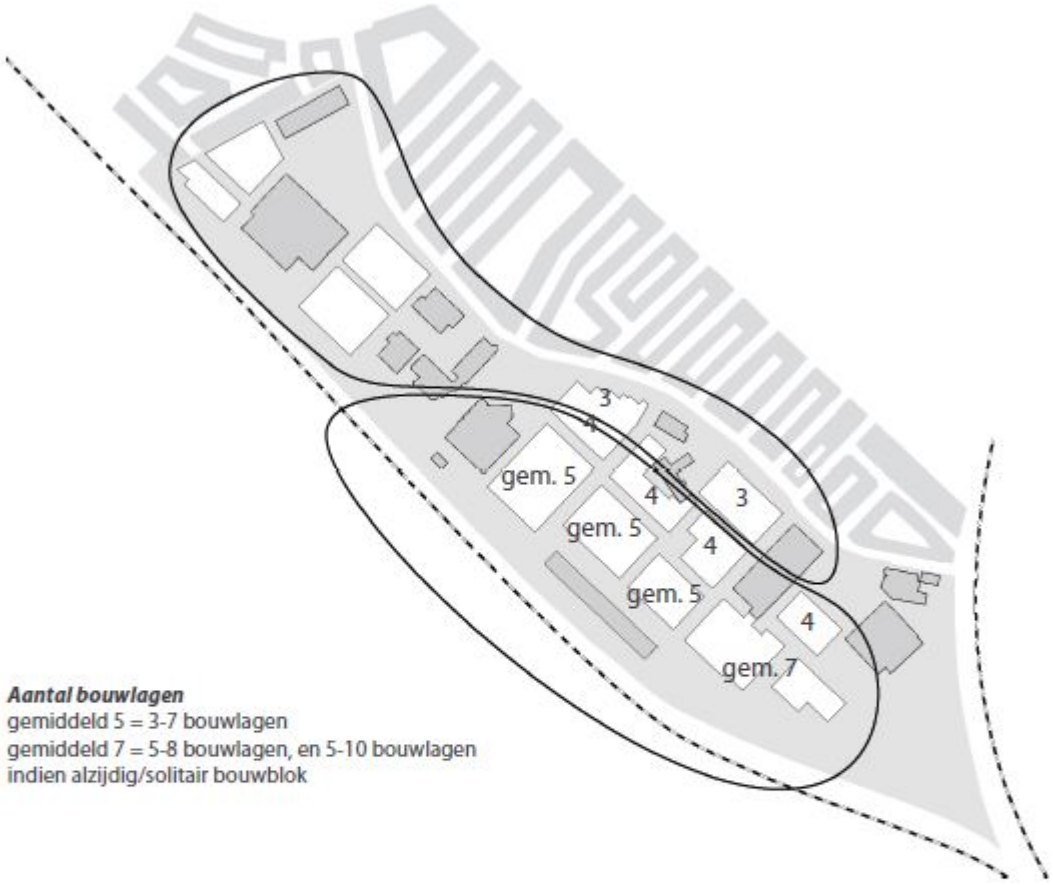
De bijzondere cultuurhistorische bebouwing in het gebied, maar ook de recentere bedrijfsbebouwing geven het gebied een spannend karakter. De bestaande gebouwen zijn gelijkmatig over het gebied verspreid waardoor er op iedere plek een verrassende mix ontstaat tussen bestaande en nieuwe bebouwing. Aan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

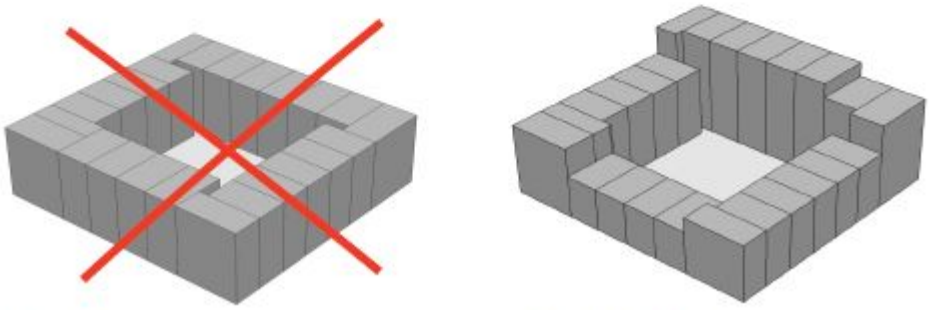
Afwisseling korrelgrootte
Het Wisselspoor deelgebied 2-4 sluit aan bij deelgebied 1. Een goede aansluiting op de kleine korrel van de Daalsebuurt vormt evenals in Wisselspoor deelgebied 1 een belangrijk uitgangspunt voor de ontwikkeling van het Wisselspoor deelgebied 2-4. Meer richting het spoor en de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



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

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





5 bouwlagen

gemiddeld 5 bouwlagen

gemiddelde bouwlagen zijn communicerende vaten

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

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

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

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

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

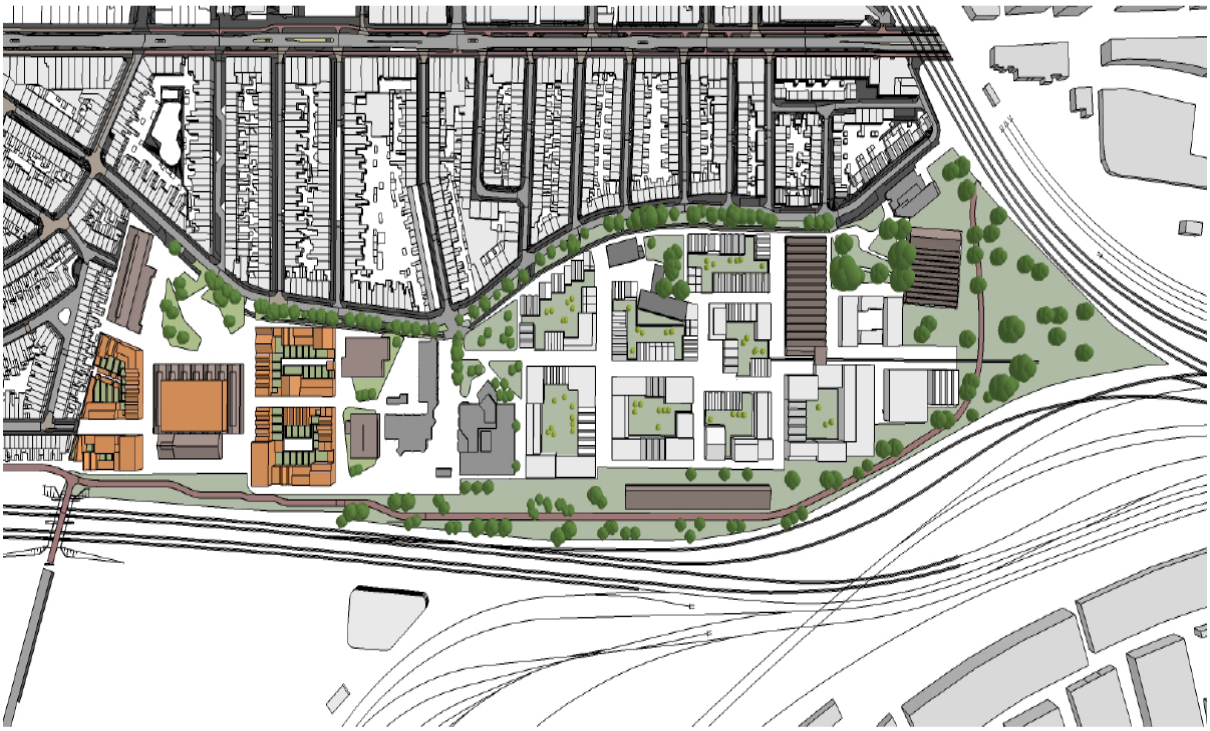
Bouwhoogte
De bouwhoogtes in het Ontwikkelkader en dit bestemmingsplan zijn grotendeels overgenomen uit de Ontwikkelvisie. De bouwhoogte sluit aan bij de schaal van de omgeving. Aan de 2e Daalsedijk wordt aangesloten bij de kleinschalige bebouwing aan de 2e Daalsedijk met een hoogte van maximaal 3 bouwlagen.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

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

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

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

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



proefverkaveling ontwikkelkader



proefverkaveling ontwikkelkader vogelvlucht

4.1.4.1 Profielen en bouwlagen

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

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

4.1.4.2 Stedenbouwkundige spelregels

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

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



stedenbouwkundige randvoorwaarden Ontwikkelkader 2020

4.1.4.3 Openbare ruimte

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

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

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

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

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

maar ook met ouderen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Lineair park

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



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



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



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

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



4.1.5 Beeldkwaliteit

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

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

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

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

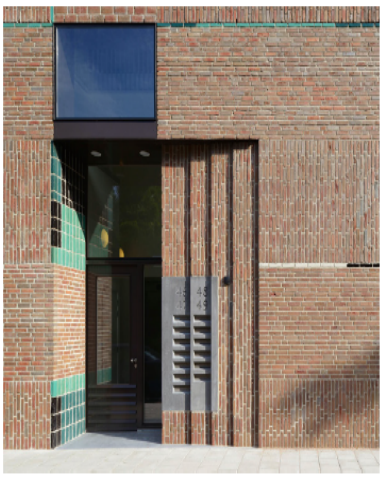
De nieuwe bebouwing heeft een moderne uitstraling en een hoogwaardige detaillering. In de nieuwbouw wordt enerzijds gezocht naar verwantschap met de cultuurhistorische bebouwing en anderzijds naar contrast. Verwantschap in de toepassing van baksteen, de grote gevelopeningen en de ritmiek van de kappen.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

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

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

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





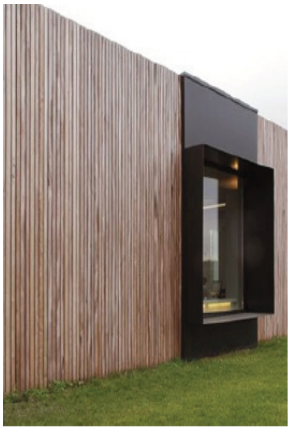
Dakvorm
De noklijn van de kappen staat altijd haaks op de rooilijn, behalve bij kopgevels. De detaillering van de kappen is modern zonder uitkraging van goot of dakrand. Gestreefd wordt naar een integrale materialisering en kleurstelling van gevel en dak. Indien eenzelfde kleur en materialisering van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

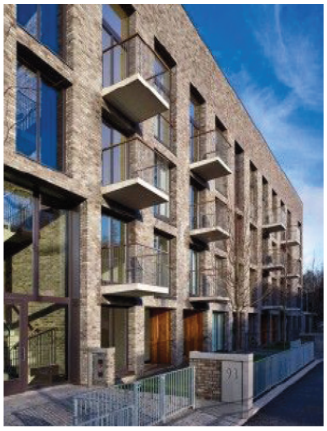
De platte daken moeten het regenwater zo lang mogelijk bufferen om het daarna vertraagd af te voeren naar de openbare ruimte. Daarnaast worden ze meestal gebruikt voor het opwekken van energie of als buitenruimten. Zonnepanelen worden in het dakvlak geïntegreerd of uit het zicht geplaatst. Voor platte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





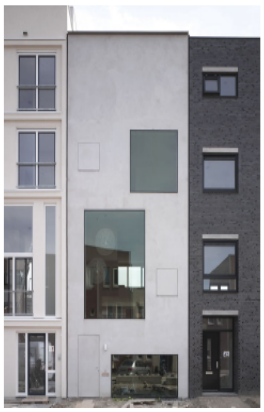
Uitkragingen
Bij appartementenblokken wordt ruimte geboden aan uitkragende delen, zoals balkons of erkers. De uitkragingen moeten in vorm en uitstraling ondergeschikt zijn aan het hoofdvolume. De maximale uitkraging is 2,0 m. In de binnenstraten is de uitkraging maximaal 1,2 m, zodat deze niet uitsteekt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



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






Hoofdstuk 5 Onderzoek en randvoorwaarden

5.1 Inleiding

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

5.2 Milieueffectrapportage

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

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

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

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

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

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

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

5.3 Geluidhinder

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

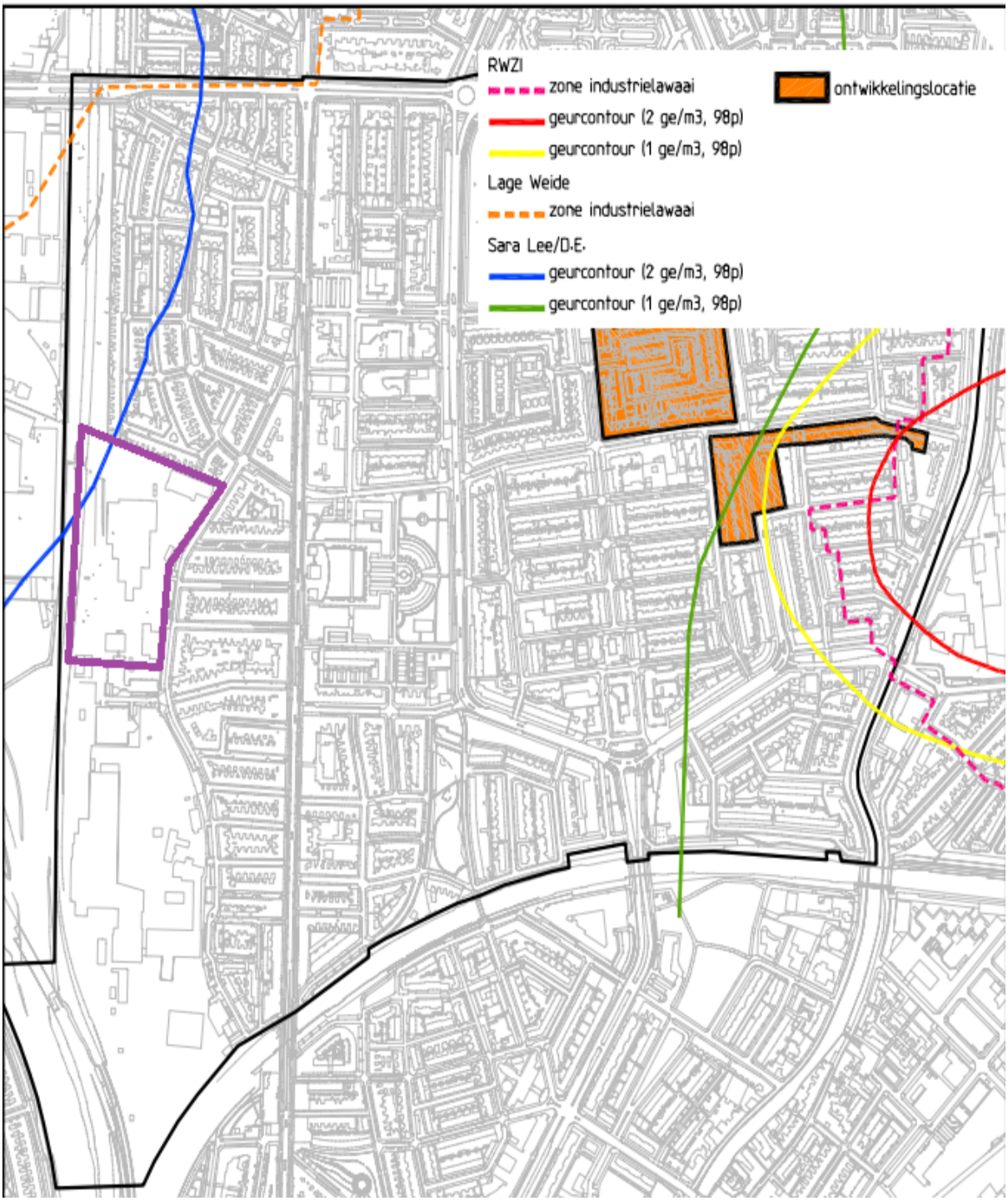
De berekende geluidbelasting voor de straten voor het autoverkeer in en buiten het plangebied is vanuit een goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar. De geluidbelasting vanwege de Amsterdamsestraatweg overschrijdt de voorkeursgrenswaarde niet. De verhoging van de geluidbelasting op de bestaande woningen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

5.4 Geur

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

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

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



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

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

5.5 Bedrijven en milieuzonering

Kader

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

Plansituatie

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

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

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

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



ligging bedrijvigheid buiten het plangebied

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

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

5.6 Externe veiligheid

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.7 Luchtkwaliteit

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

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

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

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

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

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

5.8 Bodem

Kader

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

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

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

Plansituatie

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

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

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

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

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

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

vastgelegd.



contouren met restverontreinigingen en gesaneerde delen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.9 Bomen

Kader

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

Plansituatie

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

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

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

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

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

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



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

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

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

5.10 Natuurbescherming

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

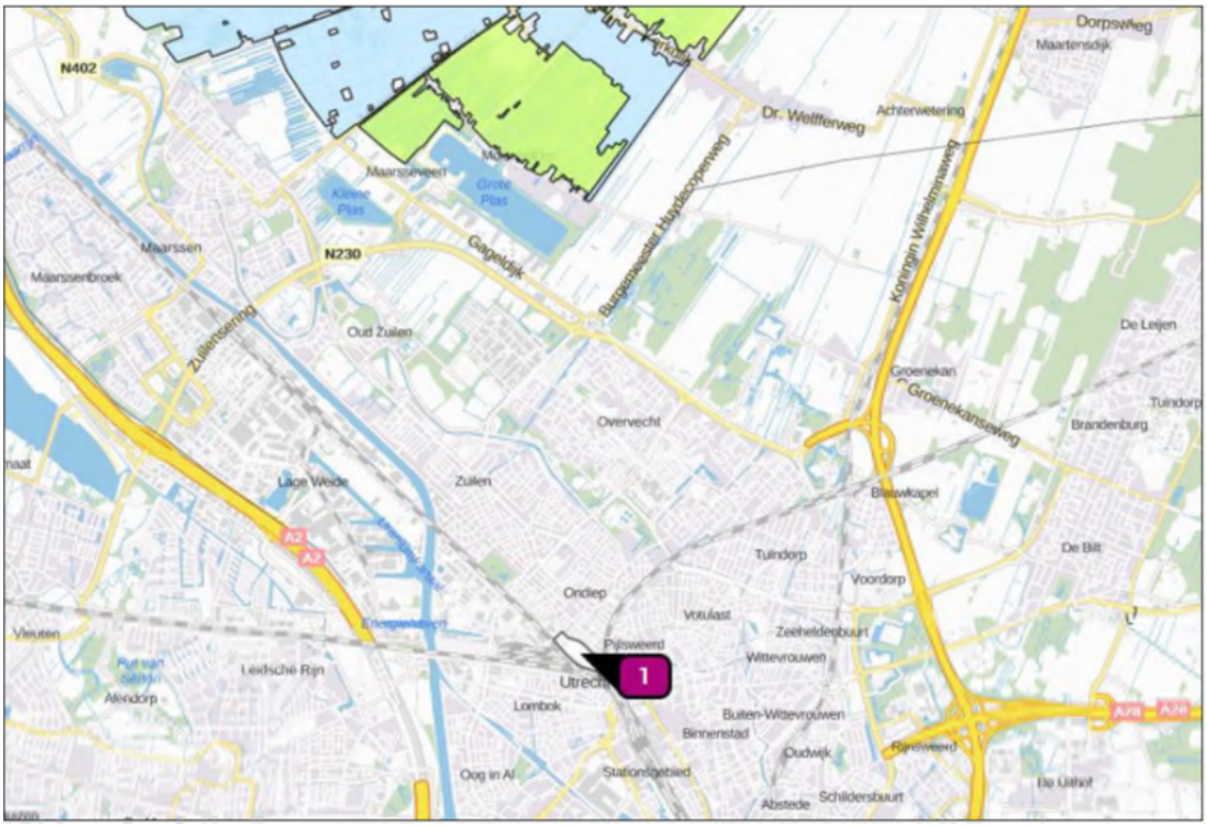
Als het plan een herhaling of voortzetting is van een plan of project waarvoor al eerder een passende beoordeling is gemaakt, hoeft er niet opnieuw een passende beoordeling te worden gemaakt (voor zover deze redelijkerwijs geen nieuwe gegevens of inzichten kan opleveren over de significante gevolgen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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.11 Water

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Waterhuishouding

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

Grondwater

1e watervoerend pakket

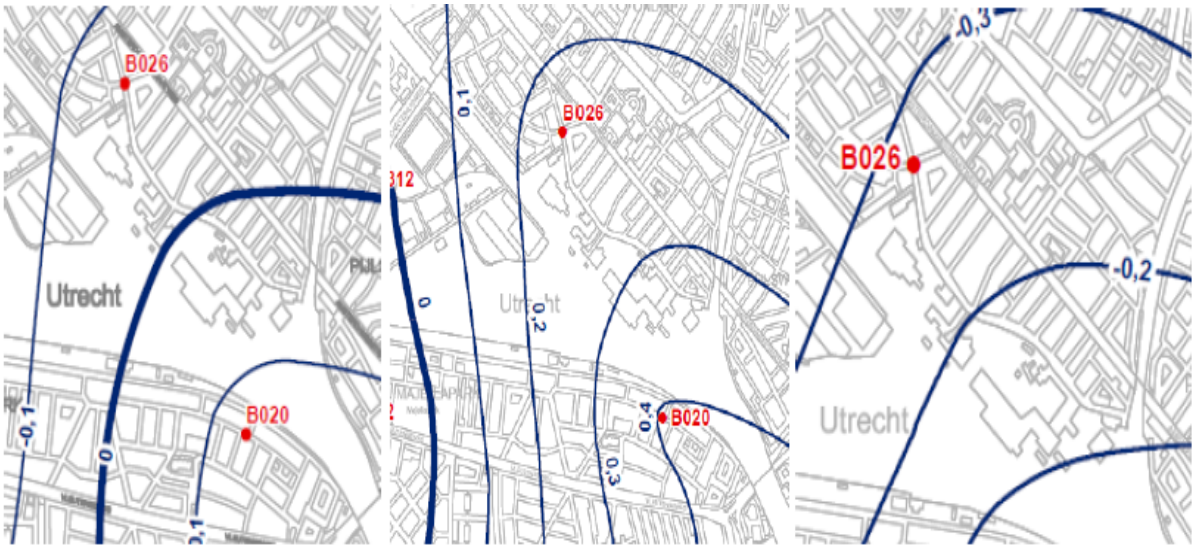
Het langjarige grondwaterregime in de diepere ondergrond wordt gereguleerd door de grondwaterstroming in het eerste watervoerend pakket (1e WVP). De gemeente Utrecht beschikt sinds 1962 over een peilbuizenmeetnet. Sinds 2002 worden de grondwaterstanden automatisch opgeslagen door dataloggers die tweemaal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

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

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

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

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



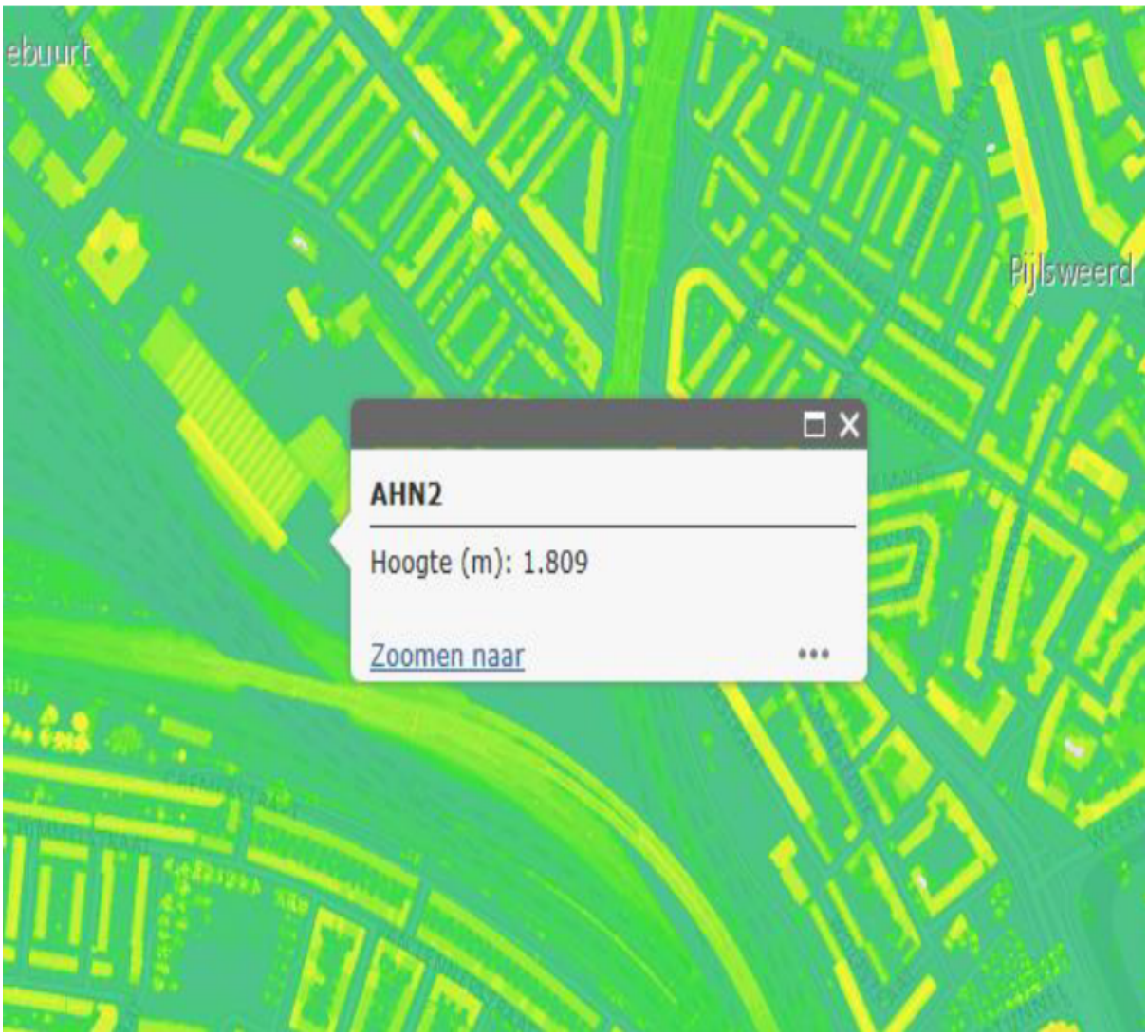
Isohypsen GGG, GHG en GLG (bron gemeente Utrecht)

Freatisch pakket

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

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

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



hoogteligging 2e Daalsedijk (bron AHN2)

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

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

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

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

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

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

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

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

overzicht verhard en onverhard oppervlak bestaande situatie

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

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

Met deze eisen kan de herontwikkeling als waterneutraal worden beschouwd.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.12 Archeologie en cultuurhistorie

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

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

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

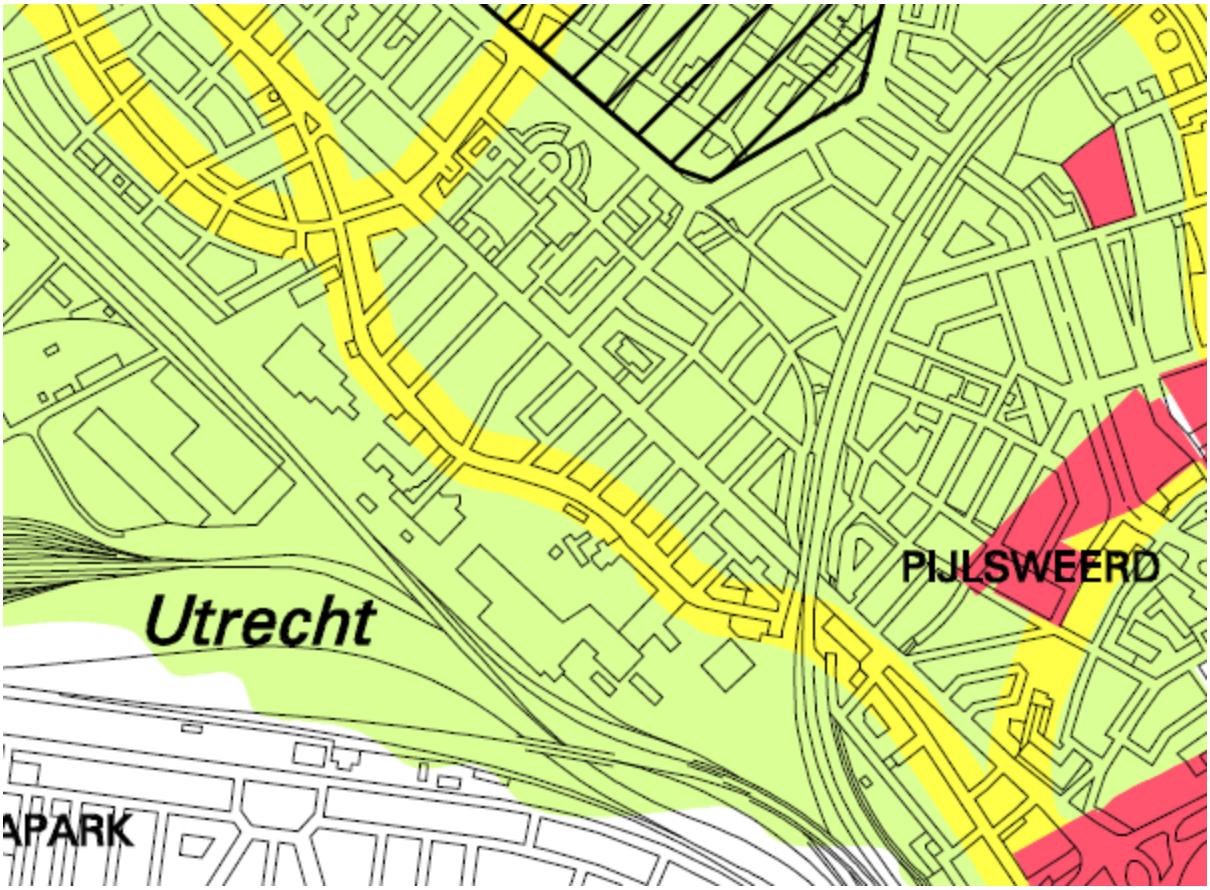
wordt geregeld dat onder een met het bestemmingsplan strijdig gebruik in ieder geval wordt begrepen het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg. Door de verordening en de daarbij behorende archeologische waardenkaart is de bescherming van de archeologische waarden en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

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

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

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

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

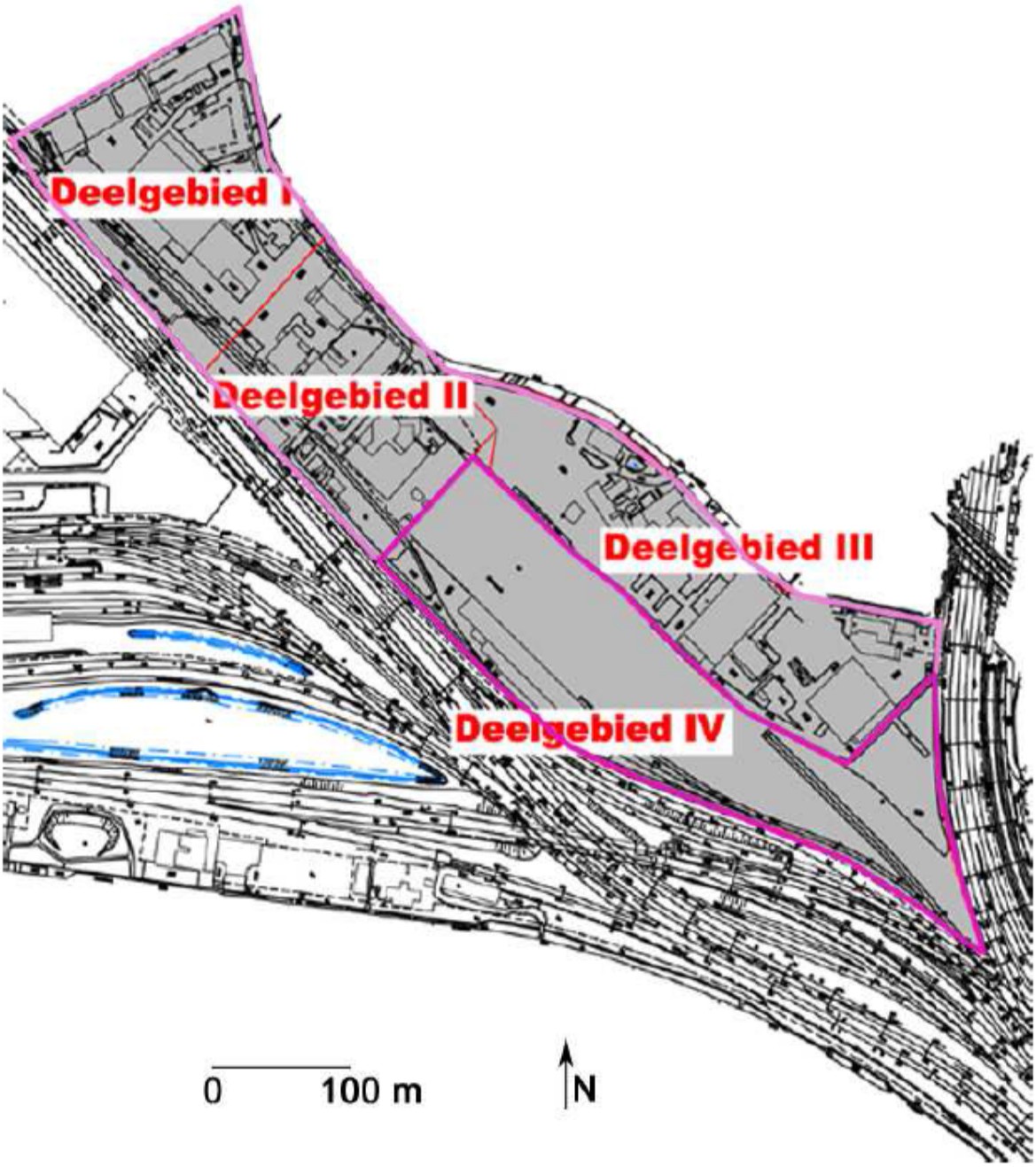


uitsnede archeologische waardenkaart Gemeente Utrecht; groen is een gebied van archeologische verwachting, geel is een gebied van hoge archeologische verwachting

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

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

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



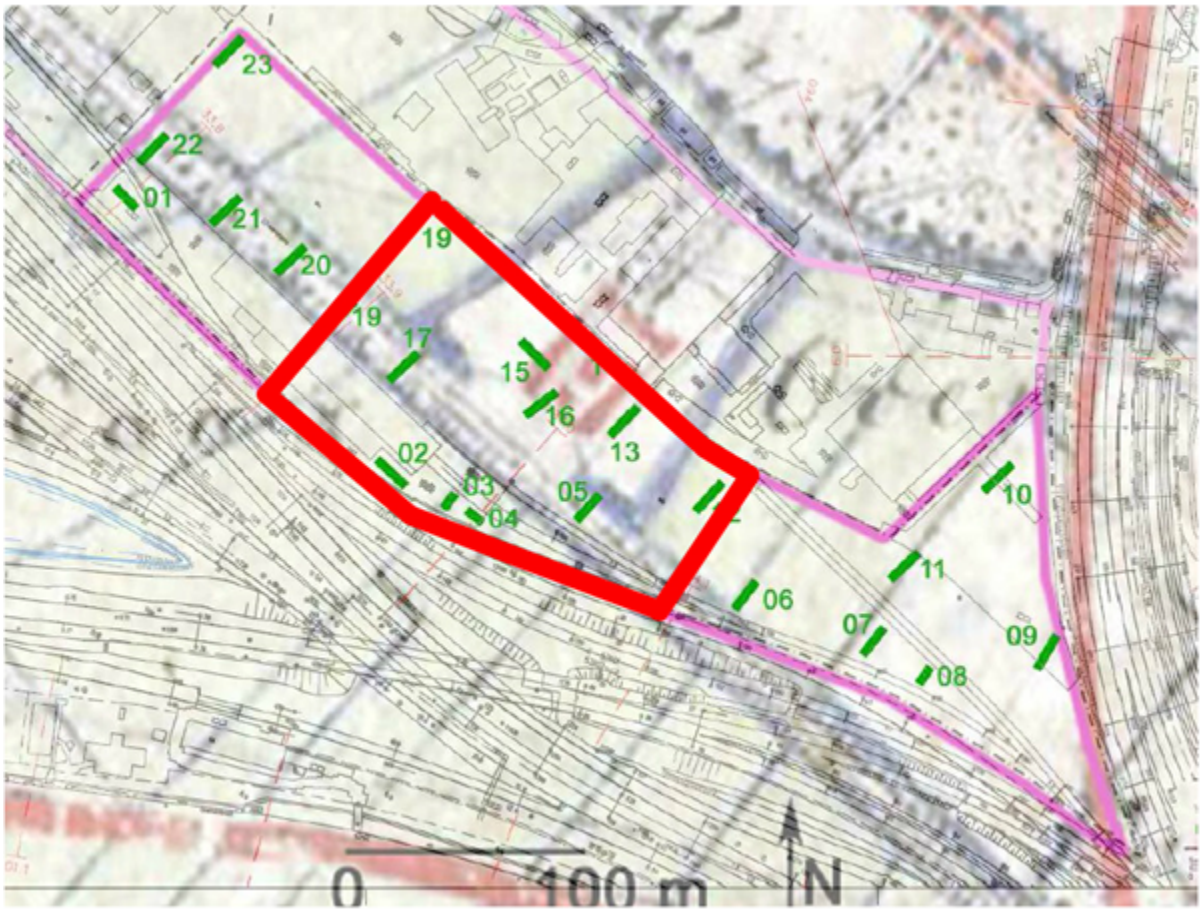
ligging deelgebieden

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

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

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

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



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

Op basis van het proefsleuvenonderzoek zijn de conclusies:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



overzicht gebouwen met cultuurhistorische waarde

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.13 Kabels en leidingen

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

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

5.14 Gezondheid

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

De gezonde verstedelijking toetsen we op onderstaande punten:

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

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

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

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

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

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

5.15 Duurzaamheid

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

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

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

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

5.15.1 Energie

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

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

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

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

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

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

Individuele of collectieve biomassaketels zullen niet worden toegepast.

5.15.2 Circulair bouwen

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

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

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

We hanteren de volgende leidende principes voor circulair bouwen:

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

5.15.3 Klimaatadaptie

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.15.4 Diervriendelijk bouwen

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

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

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

5.16 Bezonning

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

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

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

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

5.17 Trillingshinder

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

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

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

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

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

5.18 Windhinder

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

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

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

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

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

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

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

5.19 Conclusies

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

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

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

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

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

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

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

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1 Participatie

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

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

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

6.2.2 Technische uitvoerbaarheid

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

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

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

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

6.2.3 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

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

ProRail

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

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

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

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

Gasunie B.V.

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

Reactie:
Deze reactie nemen we voor kennisgeving aan.

HoogheemraadschapStichtse Rijnlanden

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

Reactie:
Deze reactie nemen we voor kennisgeving aan.

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

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

Veiligheidsregio Utrecht

Beschouwing risico's

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

Reactie:
Deze reactie nemen we voor kennisgeving aan.

Opmerkingen t.a.v. verantwoording groepsrisico

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Reactie:
De tekst is hierop aangepast.

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

Reactie:
De genoemde maatregel is toegevoegd aan de tekst.

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

Reactie:
De tekst is hierop aangepast.

Advies

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

Reactie:
Ad 1.
Zie reactie op genoemde opmerkingen.

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

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

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

Tekstaanpassingen in bijlage 7

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

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

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

6.2.4 Advies wijkraad

De wijkraad Noordwest heeft geen reactie ingediend.

Hoofdstuk 7 Juridische plantoelichting

7.1 Inleiding

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

7.2 Planvorm

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

7.3 Opbouw regels

De opzet van de bestemmingsregels is steeds gelijk:

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

7.4 Artikelsgewijze toelichting

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

Artikel 1 Begrippen

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

Artikel 2 Wijze van meten

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

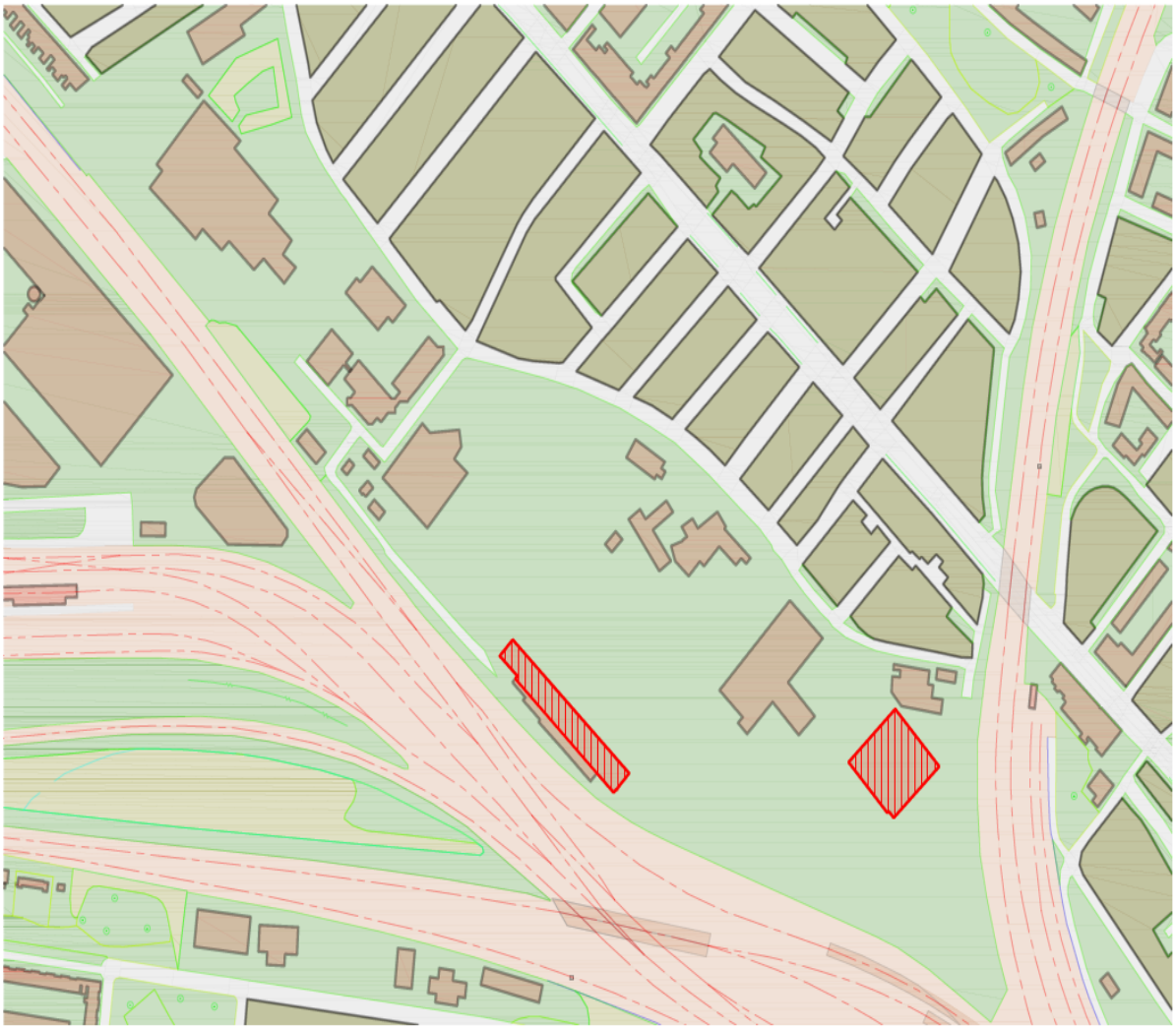
Artikel 3 Gemengd

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

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

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

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



delegatiebevoegdheid

Kaart behorende bij het delegatiebesluit

Artikel 4 Groen

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

Artikel 5 Verkeer - Verblijfsgebied

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

Artikel 6 Woongebied

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

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

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

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

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

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

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

ontwikkelvelden waarschijnlijk in fases worden aangevraagd, is het misschien nodig dat de parkeerbehoefte in eerste instantie tijdelijk wordt opgelost tot dat de definitieve parkeervoorziening (bijvoorbeeld een parkeergarage ter plaatse van een ander ontwikkelveld) in gebruik kan worden genomen. Deze mogelijkheid wordt in de regel geboden. Met voorgaande is invulling gegeven aan de op 2 april 2015 aangenomen motie 2015/M20, omdat op deze locatie woningbouw plaatsvindt zonder parkeerplaatsen voor bewoners.

Aan-huis-verbonden bedrijf
Een onderdeel van de bestemming Woongebied is de regeling van de aan-huis-verbonden bedrijven als ondergeschikte functie bij het wonen. Zoals de naam al aangeeft, gaat het bij een aan-huis-verbonden bedrijf om een beroeps- of bedrijfsuitoefening in combinatie met wonen en dus door één van de bewoners van de woning. De maximale oppervlakte die daarvoor is toegestaan is 1/3 deel van het vloeroppervlak van de woning (inclusief aanbouwen) en vrijstaande bijgebouwen met een maximum van 60 m². Bij een aan-huis-verbonden bedrijf mag geen sprake zijn van detailhandel, horeca, afhaalzaken of belhuizen.

Er is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen voor het toestaan van milieucategorie B2 voor een aan-huis-verbonden beroep of bedrijf, echter onder de voorwaarde dat de bedrijfsactiviteit in kwestie naar aard en invloed op de omgeving gelijk kan worden gesteld met bedrijfsactiviteiten in milieucategorie A of B1 van de Lijst van bedrijven.

Bed & breakfast
Bij de woonbestemming is het eveneens mogelijk om een bed & breakfast te hebben, als ondergeschikte functie bij het wonen. De uitoefening van een bed & breakfast in samenhang met wonen is dan ook uitsluitend toegestaan wanneer de hoofdbewoner minimaal 50% van de woning in gebruik houdt voor wonen.

Artikel 7 Waarde - Archeologie

Vanwege de archeologische verwachtingswaarde in een deel van het gebied een (dubbel)bestemming opgenomen ter bescherming van mogelijk aanwezig bodemarchief. Er dient getoetst te worden aan de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 8 Anti-dubbeltelregel

Deze bepaling is opgenomen om te voorkomen dat een stuk grond dat al eens was betrokken bij het verlenen van een omgevingsvergunning bij de beoordeling van latere bouwplannen nogmaals wordt betrokken.

Artikel 9 Algemene bouwregels

Dit artikel regelt de mogelijkheid voor (beperkte) overschrijdingen van bebouwingsgrenzen die op de kaart zijn aangegeven, een voorwaardelijke verplichting over parkeren en verkeersbewegingen en regels voor woningvorming en omzetting.

Voorwaardelijke verplichting ter uitvoering van het parkeerbeleid
Artikel 9 lid 9.3 regelt dat de parkeergelegenheid voor auto's en fietsen voldoet aan het gemeentelijk beleid. Bij het toetsen van omgevingsvergunningen aan het bestemmingsplan, zal onderzocht worden of de aanvraag voldoet aan de voorwaarde om voldoende parkeergelegenheid te regelen. Het college heeft normen vastgesteld die aangeven wat als 'voldoende' moet worden beschouwd. In een bestaande situatie wordt de bestaande parkeergelegenheid voor auto's en fietsen als voldoende beschouwd. Bij sloop- nieuwbouw wordt het bestaande aantal parkeerplaatsen (het rechtens verkregen niveau) in mindering gebracht op het aantal dat nodig is bij de nieuwe ontwikkeling, een en ander conform het geldende gemeentelijk beleid. Met parkeervoorzieningen worden parkeervoorzieningen voor auto's en fietsen bedoeld.

Omdat de deelgebieden 2 t/m 4 autoluw worden ontwikkeld, verbiedt artikel 9 lid 9.3 onder 2 dat er meer parkeerplaatsen worden aangelegd, dan wat uit de berekeningen in het kader van de betreffende omgevingsvergunningen volgt.

Motie maximaal de minimale parkeernorm
In dit plangebied wordt de minimale parkeernorm gehanteerd als maximaal aan te leggen parkeerplaatsen. Dit is in overeenstemming met de op 2 april 2015 aangenomen motie 2015/M27.

Voorwaardelijke verplichting over verkeersbewegingen
In het kader van de ontwikkeling 'Wisselspoor' (deelgebied 1-4) heeft de gemeente Utrecht

bestuurlijk vastgesteld dat de verkeersdruk in de bestaande omgeving niet meer dan 2.400 motorvoertuigen per etmaal mag toenemen ten opzichte van de referentiesituatie van 3.400 motorvoertuigen per etmaal. Dit betekent dat de verkeersgeneratie van deelgebied 2, 3 en 4 maximaal 2.604 motorvoertuigen per etmaal met zich mag meebrengen. Om ervoor te zorgen dat dit vastgestelde aantal motorvoertuigen niet wordt overschreden geldt voor een omgevingsvergunning voor het bouwen de voorwaardelijke verplichting dat met behulp van een berekening moet vaststaan dat het totaal aantal aan extra verkeersbewegingen dat de aangevraagde ontwikkeling met zich meebrengt niet wordt overschreden. Deze berekening moet worden uitgevoerd aan de hand van de berekeningswijze van de Beleidsregels autoverkeersbewegingen bij toepassen maatwerk. Deze berekeningswijze gaat uit van de aanname dat door het beperken van de hoeveelheid parkeerplaatsen ook de hoeveelheid verkeersbewegingen (de verkeersgeneratie) afneemt.

Omzetting en woningvorming
In artikel 9 lid 9.4 is het in 2019 (gewijzigde) vastgestelde beleid over omzetting en woningvorming vertaald in een regeling. In de paragraaf 2.3 is de beleidsmatige achtergrond kort toegelicht. De regels in dit lid zien, met toepassing van 3.1.2 lid 3 Besluit ruimtelijke ordening, op het in stand houden van een goed woon- en leefklimaat.

Artikel 9 lid 9.5 onder 1 verbiedt woningvorming en omzetting. Met woningvorming wordt bedoeld: een woning door bouwkundige splitsing zodanig opdelen dat nieuwe woningen ontstaan die afzonderlijk verhuurd kunnen worden of waarop een appartementsrecht gevestigd kan worden. De definitie van woningvorming wijkt enigszins af van de definitie die in het huisvestingsbeleid wordt gehanteerd. In dat beleid wordt namelijk een onderscheid gemaakt in woningvorming door het creëren van verhuurbare wooneenheden en in kadastrale splitsing. Ruimtelijk gezien is dat onderscheid niet relevant en wordt alleen het resultaat, namelijk: meer woningen, in ogenschouw genomen.

Met omzetting wordt bedoeld het veranderen van een (zelfstandige) woning in een woning waar kamerverhuur (onzelfstandige bewoning) plaatsvindt.

Het verbod onder 1 kan met een omgevingsvergunning voor het afwijken als bedoeld onder artikel 2.1, eerste lid, onder c, met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 1o, van de Wet algemene bepalingen Omgevingsrecht (Wabo) toegestaan worden. Een dergelijke vergunning wordt verleend als voldaan wordt aan de leefbaarheidseisen uit de Beleidsregels van de Huisvestingsverordening 2019, wat betekent dat de te veranderen woning groot genoeg is, de te vormen woningen groot genoeg zijn of de omgezette woonruimte voldoende verblijfruimte heeft, sprake is van een goede daglichttoetreding en de overlast voor de directe buren door geluid aanvaardbaar is. Ook moet voldaan worden aan de algemene leefbaarheidseisen die in dezelfde beleidsregels te vinden zijn, als hulpmiddel bij de beoordeling in hoeverre er geen onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat plaatsvindt.

Artikel 10 Algemene gebruiksregels

Algemeen gebruiksverbod
Om te kunnen toetsen of het totaal aantal aan extra verkeersbewegingen, dat bestuurlijk is vastgelegd, wat de ontwikkelingen in deelgebied 2 tot en met 4 met zich mogen meebrengen niet wordt overschreden zijn de beleidsregels autoverkeersbewegingen toepassen bij maatwerk opgesteld. Ook wanneer de woningen en voorzieningen zijn gebouwd, is het belangrijk dat bij het wijzigen van het vergunde gebruik van de gebouwen nog steeds wordt getoetst of hiermee de verkeersgeneratie die deelgebied 2 tot en met 4 met zich mag meebrengen niet wordt overschreden. Dit is ook belangrijk wanneer het gebruik van de bestaande gebouwen met de bestemming Gemengd wordt gewijzigd. Dit algemene gebruiksverbod houdt in dat ook wanneer dit bestemmingsplan een ander gebruik in principe toestaat, hiervoor toch een omgevingsvergunning voor het afwijken benodigd is, zodat getoetst kan worden of met de wijziging van het gebruik het totaal aantal aan extra verkeersbewegingen van 2.604 motorvoertuigen per etmaal (24 uur) niet wordt overschreden. De berekening kan dus ook uitwijzen dat het nieuwe gebruik tot minder of evenveel verkeersbewegingen leidt. Ook dan moet dit via een omgevingsvergunning worden vastgelegd.

Strijdig gebruik
De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Een algemeen gebruiksverbod hoeft derhalve niet meer in de planregels te worden opgenomen. Het is wel mogelijk om in het

bestemmingsplan aan te geven wat onder verboden gebruik in ieder geval wordt verstaan. In dit artikel is opgenomen dat onder verboden gebruik wordt verstaan: onbebouwde gronden te gebruiken als standplaats voor onderkomens als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan of als stortplaats voor puin en afvalstoffen.

Het gebruik of bouwen in strijd met het bestemmingsplan was vroeger onder de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening via een algemene gebruiksbepaling en strafbepaling geregeld in het bestemmingsplan. Onder de Wet ruimtelijke ordening was een en ander geregeld in de wet zelf. Met de invoering van de Wabo is dat opnieuw gewijzigd. Nu is het als volgt geregeld.

Voor elke verandering van gebruik (in ruime zin) die in strijd komt met een bestemmingsplan is volgens artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo een omgevingsvergunning nodig. Indien voor een dergelijk planologisch strijdig gebruik geen omgevingsvergunning wordt gevraagd of een gevraagde vergunning niet wordt verleend, komt dit gebruik dus in strijd met artikel 2.1, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wabo. Dat artikel kan vervolgens bestuursrechtelijk of strafrechtelijk via de Wet op de economische delicten worden gehandhaafd.

Strijdig gebruik met planologische regelingen waarvan afwijking niet is toegestaan valt niet onder artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo. Met het oog op dergelijk gebruik is in artikel 7.2 Wet ruimtelijke ordening een verbodsbepaling opgenomen bij de invoering van de Wabo.

Voorwaardelijke verplichting over parkeren
De voorwaardelijke verplichting geldt niet alleen bij de aanvraag om omgevingsvergunning voor het bouwen, maar ook voor het gebruik. Voor het overige wordt verwezen naar de toelichting onder artikel 9.

Artikel 11 Algemene afwijkingsregels

Dit artikel regelt de bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders om af te wijken van de regels. Dit heeft primair tot doel enige flexibiliteit in de regels aan te brengen. Ze kunnen worden toegepast als er niet op grond van de bestemmingsregelingen in hoofdstuk 2 al een afwijkingsmogelijkheid is. Het gaat dan om een afwijking van maten, afmetingen en percentages, het plaatsen van objecten van beeldende kunst, het realiseren van kleine nutsgebouwtjes.

Artikel 12 Overige regels

Geluidsonderzoek wijst uit dat er in het plangebied als gevolg van het wegverkeer een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder zal zijn. Hiervoor wordt een besluit hogere waarde afgegeven. Er mogen uitsluitend gevoelige bestemmingen worden opgericht wanneer het bouwplan in overeenstemming is met de Wet geluidhinder of met het besluit hogere waarde en de daarin genoemde randvoorwaarden.

Artikel 13 Overgangsrecht

In het Besluit ruimtelijke ordening is overgangsrecht opgenomen dat in elk bestemmingsplan moet worden overgenomen.

Indien de in het plan opgenomen regels, voor wat betreft gebruik of bebouwing, afwijken van een bestaande legale situatie, dan zijn daarop de overgangsregels van toepassing. De overgangsregel heeft tot doel bestaande belangen te respecteren totdat realisering van de nieuwe regels plaatsvindt.

Voor bouwwerken die onder het overgangsrecht vallen, is bepaald dat deze gedeeltelijk mogen worden vernieuwd of veranderd, mits de bestaande afwijking niet wordt vergroot. Gehele vernieuwing is in principe uitgesloten, waaronder ook gefaseerde vernieuwing van een bouwwerk wordt verstaan. Het doel van het overgangsrecht is dat het bestaande bouwwerk in de bestaande staat in stand mag worden gehouden. Uitsluitend na het tenietgaan van het bouwwerk door een calamiteit, waarmee onder andere brand of extreme weersomstandigheden wordt bedoeld, is onder voorwaarden gehele vernieuwing toegestaan.

Vergunningplichtige bouwwerken die zonder vergunning zijn opgericht, kunnen door overgangsrecht niet gelegaliseerd worden. Bouwen zonder vergunning is immers een overtreding van de Wabo die niet door een regeling in een bestemmingsplan ongedaan kan worden gemaakt.

Wel kan met een beroep op het overgangsrecht een aanvraag worden ingediend voor de verbouw van een illegaal bouwwerk. Om te voorkomen dat een dergelijke aanvraag moet worden gehonoreerd, is in de overgangsbepaling van dit plan opgenomen dat deze slechts van toepassing is op legale bouwwerken.

Voor het gebruik dat onder het overgangsrecht valt, is bepaald dat dat gebruik mag worden voortgezet. Het gebruik mag eveneens worden gewijzigd, voor zover de afwijking ten opzichte van het toegestane gebruik niet vergroot wordt.

Hiervoor is reeds aangegeven dat illegale bouwwerken niet gelegaliseerd kunnen worden door overgangsrecht. Voor gebruik is dat in principe wel mogelijk maar vanuit het oogpunt van handhaving ongewenst. Gezien het voorgaande is in de overgangsbepaling opgenomen dat het gebruik, dat reeds in strijd was met het voorheen geldende plan, van het overgangsrecht is uitgesloten.

Ook na het van kracht worden van dit plan kan dus nog met succes handhavend worden opgetreden tegen gebruik dat reeds in strijd was met het voorgaande bestemmingsplan. Dit laatste is uiteraard mede afhankelijk van andere aspecten, waaronder de vraag of het strijdige gebruik reeds zolang plaatsvindt dat de gemeente haar rechten heeft verwerkt.

Artikel 14 Slotregel

In dit artikel is de naam van het bestemmingsplan, de citeertitel, omschreven.

7.5 Lijst van Bedrijven functiemenging

Toepassing Lijst van Bedrijven functiemenging

Algemeen

In de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009) zijn twee voorbeeldstaten voor milieuzonering opgenomen, namelijk de 'Staat Bedrijfsactiviteiten bedrijventerreinen' en de 'Staat Bedrijfsactiviteiten functiemenging'.

De aanpak van milieuzonering en de in dit plan gebruikte Lijst van Bedrijven functiemenging is gebaseerd op de Staat Bedrijfsactiviteiten functiemenging in de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009). De Lijst van Bedrijven functiemenging wordt gehanteerd in gebieden waar bedrijven of andere milieubelastende functies verspreid zijn gesitueerd tussen woningen of andere gevoelige functies. Onderstaand wordt hier meer in detail op ingegaan. Het gaat in dergelijke gebieden in het algemeen om relatief kleinschalige bedrijvigheid die op korte afstand van woningen kan worden toegestaan. De toelaatbaarheid van activiteiten wordt voor dergelijke gebieden in de VNG-publicatie (en de Lijst van Bedrijven functiemenging) bepaald met behulp van op deze situaties toegesneden toelatingscriteria.

Functiemengingsgebieden

In bestaande gebieden waar in enige vorm sprake is van functiemenging, of in gebieden waar bewust functiemenging wordt nagestreefd (bijvoorbeeld om een grotere levendigheid tot stand te brengen), wordt de Lijst van Bedrijven functiemenging toegepast. Zoals in de VNG-publicatie is aangegeven kan bij functiemengingsgebieden gedacht worden aan:

- stadscentra, dorpskernen en winkelcentra;
- horecaconcentratiegebieden;
- zones met functiemenging langs stedelijke toegangswegen en in lintbebouwingen;
- (delen van) woongebieden met kleinschalige of ambachtelijke bedrijvigheid.

Daarnaast kan ook in (delen van) woongebieden waar enige vorm van bedrijvigheid aanwezig of gewenst is de Lijst van Bedrijven functiemenging worden toegepast.

Kenmerken van de activiteiten

De activiteiten in dergelijke gebieden verschillen in het algemeen qua aard en schaal sterk van de activiteiten op een bedrijventerrein. Behalve in historisch gegroeide situaties gaat het voornamelijk om:

- kleinschalige, meestal ambachtelijke bedrijvigheid;
- bedrijven waarbij de productie of laad- en loswerkzaamheden alleen in de dagperiode plaatsvindt;
- activiteiten die hoofdzakelijk inpandig geschieden.

De toegepaste Lijst van Bedrijven functiemenging

De bovenvermelde criteria liggen mede ten grondslag aan de selectie van activiteiten die zijn opgenomen in de Lijst van Bedrijven functiemenging. In de Lijst van Bedrijven functiemenging zijn de aspecten geluid, geur, stof en gevaar en de index voor verkeersaantrekkende werking in de categorisering opgenomen. Deze Lijst is samengesteld volgens dezelfde methodiek als de betreffende Staat Bedrijfsactiviteiten functiemenging uit de VNG-publicatie. Op twee punten is een andere werkwijze toegepast:

1. In dit plan wordt alleen de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten gekoppeld aan de Lijst. In de Lijst van Bedrijven functiemenging zijn daarom alleen de activiteiten opgenomen die passen binnen de definitie van bedrijf volgens de begripsbepalingen in de regels van dit bestemmingsplan. De toelaatbaarheid van andere functies wordt in dit plan indien nodig op een andere wijze in de regels en op de plankaart van dit bestemmingsplan geregeld (bijvoorbeeld horecabedrijven via een afzonderlijke Lijst van Horeca-activiteiten). Toegevoegd zijn enkele regelmatig voorkomende bedrijfsactiviteiten die in de lijst van de VNG-publicatie niet specifiek zijn opgenomen, maar wel aan de vermelde criteria voldoen zoals een ambachtelijke glas-in-loodzetterij en caravanstalling. Voor aannemers, SBI-code 45, heeft een nadere specificatie van de activiteiten plaatsgevonden met bijbehorende categorie-indeling die is afgestemd op de verwachte milieueffecten van deze activiteiten.

2. In de Lijst van Bedrijven functiemenging is in de categorie-indeling een nader onderscheid gemaakt tussen categorie B1 en B2. Voor de toepassing in dit bestemmingsplan blijkt het onderscheid tussen categorie A en categorie B zoals beschreven in de VNG-publicatie te groot om de toelaatbaarheid van activiteiten voldoende af te kunnen stemmen op de kenmerken van de functiemengingsgebieden en het daarin te volgen beleid.

Categorie-indeling
Zoals in de VNG-publicatie is aangegeven kan, vanwege de bijzondere kenmerken van gebieden met enige vorm van functiemenging, niet worden gewerkt met een systematiek van richtafstanden en afstandsstappen: vanwege de zeer korte afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies is een dergelijke systematiek niet geschikt voor functiemengingsgebieden. De Lijst van Bedrijven functiemenging hanteert vier categorieën A, B1, B2 en C met specifieke criteria voor de toelaatbaarheid die onderstaand uiteen zijn gezet.

Categorie A
Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies zijn toegestaan, desgewenst in daarvoor omschreven zones binnen rustige woongebieden. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B1
Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies in een daarvoor omschreven gebied met functiemenging zijn toegestaan. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B2
Bedrijfsactiviteiten die in een gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter bouwkundig afgescheiden van woningen/andere gevoelige functies. Bouwkundig afgescheiden betekent dat de panden los van elkaar dienen te staan. Uitzondering hierop vormen binnenterreinen omringd door voornamelijk woningen: ook al zijn bedrijven bouwkundig afgescheiden van woningen, op deze locaties zijn hooguit categorie B1 bedrijven toegestaan.

Categorie C
Activiteiten vermeld onder categorie B2, waarbij vanwege relatief grote verkeersaantrekkende werking een directe ontsluiting op hoofdinfrastructuur gewenst is.

Flexibiliteit
De Lijst van Bedrijven functiemenging blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. De inschalingen gaan uit van een gemiddeld bedrijf met een moderne bedrijfsvoering. Het komt in de praktijk voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Lijst van Bedrijven functiemenging is verondersteld. In de regels is daarom bepaald dat het college van burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf toch kan toestaan, indien dit bedrijf niet binnen de algemene toelaatbaarheid past. Bij de Lijst van Bedrijven functiemenging is deze mogelijkheid beperkt tot maximaal 1 categorie (dus bijvoorbeeld categorie B1 in plaats van A of categorie B2 in plaats van B1). Om te kunnen afwijken moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten in de Lijst van Bedrijven functiemenging niet zijn vermeld, maar die qua aard en invloed overeenkomen met bedrijven die wel zijn toegestaan. Met het oog hierop is in de regels bepaald dat het college van burgemeester en wethouders kan afwijken en vestiging van een dergelijk bedrijf kan toestaan. Om te kunnen afwijken moet op basis van milieutechnisch onderzoek worden aangetoond dat het bedrijf

naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met direct toegelaten bedrijven.

7.6 Lijst van Horeca-activiteiten

Een horecabedrijf heeft door het komen en gaan van bezoekers invloed op de beleving van zijn omgeving. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening kan het nodig zijn de omgeving te beschermen tegen geluids- en verkeersoverlast als gevolg van horecabedrijven. In hoofdstuk 5 van het Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2018 is een lijst opgenomen, waarin horeca-activiteiten aan de hand van ruimtelijk relevante criteria zoals de omvang, de ruimtelijke uitstraling en de parkeerdruk naar zwaarte in categorieën zijn ingedeeld. Met 'zwaarte' wordt het normaal te verwachten effect op het woon- en leefklimaat van de omgeving bedoeld. Bij de zwaarste categorie, discotheek, is het effect het grootst door de grote aantallen bezoekers en de harde muziek en bij de lichtste categorie, lunchroom, is het effect het kleinst, vanwege het kleinschalige karakter en omdat deze vorm van horeca alleen open is, als de winkels open mogen zijn. Het beleid over hotels is niet in het Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2018 opgenomen. De uitleg hieronder gaat alleen over horecabedrijven die geen hotel zijn.

In de regels van het bestemmingsplan wordt gebruik gemaakt van de Lijst van Horeca-activiteiten die inhoudelijk gelijk is aan de lijst in hoofdstuk 5 van het Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2018. Bij het opstellen van de lijst is uitgegaan van de volgende begripsomschrijving van een horecabedrijf:

een horecabedrijf is een bedrijf of instelling waar:

- bedrijfsmatig drank en etenswaren voor gebruik ter plaatse worden verstrekt of
- bedrijfsmatig een zaalaccommodatie wordt geëxploiteerd.

De activiteit 'hotel' valt niet onder deze definitie en een coffeeshop of een shishalounge ook niet. Deze activiteiten zijn dus niet in de lijst opgenomen en zijn op grond van de regels van dit bestemmingsplan niet toegestaan. De lijst bevat de volgende categorieën, van 'licht' naar 'zwaar': D3 (lichte horeca plus), D2 (lichte horeca), D1 (middelzware horeca), C (snelle horeca), B (zware horeca), A2 (grootschalige zware horeca) en A1 (grootschalige zware horeca).

Onderscheid tussen de categorieën A2 , A1 en B
Bij de activiteit A2 ligt het accent op zaalverhuur voor grootschalige, besloten feesten, zoals bruiloften, al dan niet met muziek, verstrekking van dranken en etenswaren. Bij de activiteit A1, disco, ligt het accent op het gelegenheid geven tot dansen op muziek, als wezenlijk onderdeel van de inrichting. In een café is het schenken van dranken voor consumptie ter plaatse de belangrijkste activiteit.

Onderscheid tussen de categorieën C en D
Een cafetaria of snackbar (categorie C) is een laagdrempelige inrichting met veel in- en uitgaande bewegingen, die vaak laat open is. Bij deze categorie ligt het accent op het snel verstrekken van etenswaren en alcoholvrije dranken voor consumptie ter plaatse. Bij dit soort gelegenheden nemen bezoekers de gekochte waren ook vaak mee, in plaats van ze ter plaatse te nuttigen. De aantasting van het woon- en leefklimaat wordt vooral veroorzaakt door geluidsoverlast van bezoekers die komen en gaan, of door bezoekers die buiten de inrichting eten en door stankoverlast.
In restaurants of lunchrooms worden de maaltijden rustig in het pand gegeten. De lichtere variant, categorie D2, richt zich op het winkelende publiek en is gebonden aan de sluitingstijden zoals die gelden voor detailhandel. De lichte horeca plus, categorie D3, is dag- en avondhoreca voor consumptie ter plaatse met een sluitingstijd om 23.00 uur.

Coffeeshop, shishalounge
In de APV is de regulering van coffeeshops opgenomen die voorziet in een maximaal aantal gedoogde vestigingen. De vestigingsvereisten zijn vastgelegd in het Cannabisbeleid. Een coffeeshop is veelal een horecavestiging in de categorie D en past dan alleen in panden met die bestemming. Een shishalounge is een bedrijf dat zich vooral richt op het aanbieden van een ruimte waar een waterpijp gerookt kan worden. Daarbij wordt ook wel een drankje en een hapje aangeboden, waarmee zo'n bedrijf horeca-achtig wordt. Dergelijke bedrijven hebben niet de naam een positieve bijdrage te leveren aan het verbeteren van de leefkwaliteit van een straat. Daar komt bij dat shishalounges zich vaak niet aan winkeltijden houden en zich niet richten op winkelend publiek. In een rustige woonwijk en in een wijkwinkelcentrum zijn dergelijke bedrijven daarom niet gewenst.

Horeca-achtige activiteiten

Afhaalzaak
Een afhaalzaak is een bijzondere vorm van detailhandel. In een afhaalzaak worden etenswaren bereid die niet ter plaatse genuttigd worden. Het horeca-aspect, het bereiden van het voedsel, is

een ondergeschikt deel. In bestemmingsplannen worden afhaalzaken apart bestemd, omdat de planologische uitstraling vaak lijkt op een cafetaria, door de openingstijden, de geur, de brommers van de bezorgservice, het komen en gaan van bezoekers en het voor de deur opeten van het voedsel.

Ondersteunende horeca
In de detailhandelsbranche is een groeiende behoefte aan ondersteunende horeca. Dit is horeca die een relatie heeft met en ondergeschikt is aan de hoofdfunctie. Dat moet blijken uit de aard van de hoofdfunctie en uit de omvang van de horecafunctie.

Het Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2018 geeft hiervoor de volgende randvoorwaarden:

- het horecadeel mag niet direct vanaf de straatzijde zichtbaar zijn en het pand moet het aanzicht behouden van een winkel;
- het vloeroppervlak van de horecafunctie bedraagt voor vestigingen met een bruto vloeroppervlak tot 1.000 m^2 maximaal 30% van het bruto vloeroppervlak van de vestiging en voor vestigingen met een bruto vloeroppervlak dat groter is dan 1.000 m^2 maximaal 20% van het bruto vloeroppervlak van de vestiging;
- in vestigingen met een bruto vloeroppervlak tot 1.000 m^2 moet er een directe relatie zijn met de producten die in de winkel verkocht worden;
- de vestiging moet zich houden aan de algemeen gehanteerde winkeltijden.

Additionele horeca
Additionele horeca is een horeca-activiteit die als vanzelfsprekend hoort bij de hoofdfunctie. Deze activiteit wordt gezien als normale activiteit bij de hoofdfunctie. Voorbeelden van additionele horeca zijn de kantines bij buurthuizen, scholen, sportfaciliteiten, kantoren, bedrijven, theaters, bioscopen en musea. De bestemming is in deze voorbeelden 'maatschappelijk', 'sport', 'kantoor', 'bedrijf' en 'cultuur en ontspanning'. Uit de jurisprudentie (ECLI:NL:RVS:2015:4039) volgt dat duidelijk moet zijn waar de additionele horeca-activiteiten mogen plaatsvinden. Daarom is additionele horeca alleen in een bovengenoemde bestemmingen toegestaan, als additionele horeca in de bestemmingsomschrijving van die bestemmingen is opgenomen.

Kenmerken van additionele horeca zijn:

- de horeca-activiteit hoort bij de hoofdfunctie en is alleen open tijdens de openingstijden van de hoofdfunctie;
- de ruimte voor de horeca-activiteit wordt niet los van de hoofdfunctie gebruikt; de ruimte wordt dus niet verhuurd of anderszins in gebruik gegeven aan derden, bijvoorbeeld ten behoeve van feesten en partijen;
- de horeca-activiteit completeert of vergroot de kwaliteit van de hoofdfunctie;
- de horeca-activiteit is ondergeschikt aan de hoofdfunctie, wat blijkt uit het feit dat de horecafunctie een beperkt vloeroppervlak gebruikt, waarbij een percentage van 30% van de bebouwde vloeroppervlakte van de hoofdfunctie doorgaans als maximum geldt.

7.7 Handhaving

Door handhaving controleert de overheid of burgers, bedrijven en bijvoorbeeld overheidsorganen zich aan de wet- en regelgeving houden. Onder handhaving wordt verstaan het door controle (toezicht en opsporing) en het toepassen (of dreigen daarmee) van bestuursrechtelijke sancties, bereiken dat het bepaalde bij of krachtens enig wettelijk voorschrift wordt nageleefd. De handhaving van de van toepassing zijnde regeling binnen de gemeente Utrecht, wordt uitgevoerd door diverse diensten en afdelingen. Zo wordt namens het college onder andere gehandhaafd op de regels van voorliggend bestemmingsplan. Dit betekent dat de regels voor wat betreft het gebruik en de bebouwingsregels worden gehandhaafd. Dit gebeurt veelal door toetsing tijdens het behandelen van de aanvragen om omgevingsvergunning, maar kan ook gebeuren als gevolg van toezicht tijdens de uitvoering van de bouw of op grond van een eigen constatering indien een bouwwerk of een perceel in strijd met het bestemmingsplan wordt gebruikt. Indien er bijvoorbeeld sprake is van illegale ingebruikname van gemeentelijke grond, dan zal hiertegen worden opgetreden.

Doel handhavend optreden
Het doel van het handhavend optreden van de gemeente is niet direct gekoppeld aan de noodzaak van een actueel bestemmingplan. Voor de bewoners van het plangebied is duidelijk waar zij aan toe zijn (qua bouwen, zoals bijvoorbeeld uitbreiding van de woning, en qua gebruik), maar het niet handhaven haalt de effectiviteit van een actueel bestemmingsplan onderuit. De toegevoegde waarde van het verlenen van een omgevingsvergunning voor een vrijstaand bijbehorend bouwwerk is niet groot, indien er op andere plaatsen - zonder vergunning - vrijstaande bijbehorende bouwwerken zijn geplaatst. Dit wordt nog eens problematischer zodra een omgevingsvergunning wordt geweigerd, terwijl diverse vergelijkbare bouwwerken reeds illegaal zijn geplaatst. In dit laatste geval is de roep om handhavend op te treden dan ook het grootst.

Wijze van handhaven
Op grond van de Algemene wet bestuursrecht heeft het college een tweetal instrumenten bij handhaving van bestemmingsplannen tot haar beschikking: bestuursdwang en dwangsom. Bij het toepassen van bestuursdwang wordt de overtreding (het geconstateerde illegale bouwwerk c.q. gebruik) ongedaan gemaakt op kosten van de overtreder. Dit kan betekenen dat een bouwwerk door de gemeente wordt afgebroken en de kosten van bijvoorbeeld de aannemer en de gemeentelijke (voorbereidings)kosten op de overtreder worden verhaald. Het is tevens mogelijk om, indien er zonder omgevingsvergunning wordt gebouwd en de bouw wordt stilgelegd door middel van een bouwstop, de bouwmaterialen weg te slepen en elders op te slaan. Het opleggen van een last onder dwangsom betekent bijvoorbeeld dat het illegale gebruik moet worden gestaakt binnen een door het college gestelde termijn. Overschrijdt men de termijn, dan zal de dwangsom in rekening worden gebracht bij de overtreder. Doel van de dwangsom is het onaantrekkelijk maken van het voortzetten van de geconstateerde overtreding. De dwangsom zal dan ook in relatie moeten staan aan (en zal derhalve altijd hoger zijn dan) het voordeel dat de overtreder heeft bij het voortzetten van de illegaliteit. In het plangebied zal handhavend worden opgetreden tegen het illegale gebruik van bouwwerken en percelen. Bijvoorbeeld het verhuren van opslagruimte ten behoeve van de stalling van caravans, maar ook het gebruik van een winkel als café. Verder zal er bij de bouw worden gecontroleerd op de uitvoering van verleende omgevingsvergunningen. Uiteraard zal er ook gecontroleerd worden of, in het geval van een geweigerde omgevingsvergunning voor een woning, de betreffende woning niet alsnog wordt gebouwd. Voorts zal de gemeente toezien op - onder de Wet milieubeheer vallende - bedrijven. Dit vloeit voort uit de regels van het bestemmingsplan. Indien er immers ter plaatse een bedrijfsactiviteit plaats mag vinden, zal dit qua gebruik (intensiteit en hinder) gehandhaafd worden.

Bijlagen toelichting

Bijlage 1 Notitie vrachtverkeer

Bijlage 2 Verkeersgeneratie variant met parkeernorm B1

Bijlage 3 Parkeerbehoefte A2 en B1 gebied

Bijlage 4 Ontwikkelvisie & Ontwikkelkader 2e Daalsedijk deelgebied 1

Bijlage 5 Ontwikkelkader 2e Daalsedijk deelgebied 2 tot en met 4

Bijlage 6 Wisselspoor deelgebied 2-4, Stedenbouwkundige randvoorwaarden en beeldkwaliteitsplan

Bijlage 7 Ladder voor duurzame verstedelijking

Bijlage 8 Onderzoek externe veiligheid

Bijlage 9 Waterparagraaf

Bijlage 10 Vormvrije merbeoordeling

Bijlage 11 Akoestisch onderzoek

Bijlage 12 Verkeerskundig onderzoek

Bijlage 13 Onderzoek Luchtkwaliteit

Bijlage 14 Onderzoek Bodemkwaliteit

Bijlage 15 Rapportage Bomeninventarisatie

Bijlage 16 Rapportage Natuurbescherming

Bijlage 17 Archeologisch onderzoek deel 1

Bijlage 18 Archeologisch onderzoek deel 2

Bijlage 19 Archeologisch onderzoek deel 3

Bijlage 20 Bezonningsstudie

Bijlage 21 Onderzoek Trillingen spoor

Bijlage 22 Nader onderzoek trillingen

Bijlage 23 Windklimaat

Bijlage 24 Planschaderisicoanalyse

Bijlagen

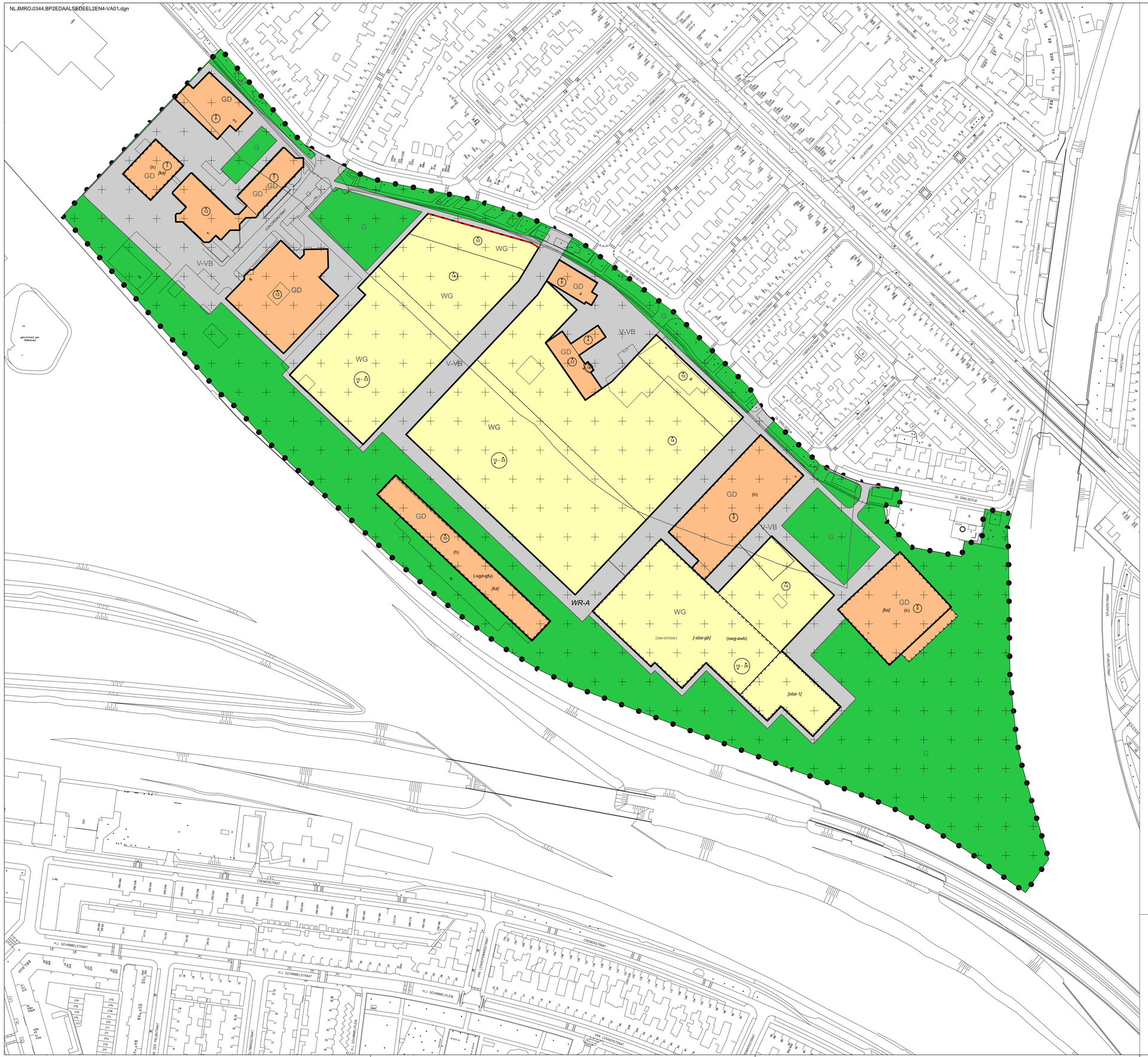
Bijlage 1 Wisselspoor deelgebied 2-4, Stedenbouwkundige randvoorwaarden en beeldkwaliteitsplan

Bijlage 2 Lijst van Bedrijven functiemenging

Bijlage 3 Lijst van Horeca-activiteiten

Uitgave Gemeente Utrecht
Bezoekadres Stadskantoor, Stadsplateau 1
Postadres Postbus 8406, 3505 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
Mail gebiedsontwikkelingjz@utrecht.nl

NL.IMRO.0344.BP2EDAALSEDEEL2EN4-VA01.dgn



Plangebied

Plangebiedgrens

Bestemmingen

- GD — Gemengd
- G — Groen
- V-VB — Verkeer - verblijfsgebied
- WG — Woongebied

Dubbelbestemmingen

- WR-A — Waarde - Archeologie

Gebiedsaanduidingen

- ts — overige zone - trillingshinder spoor

Functieaanduidingen

- (h) — horeca
- (-sgd-gfu) — specifieke vorm van gemengd - geluidsgevoelige functies uitgesloten
- (swg-awb) — specifieke vorm van woongebied - autoparkeernorm wonen bewoners
- (sw-smow) — specifieke vorm van wonen - studentenwoningen met onzelfstandige woonruimte

Bouwvlak

bouwvlak

Bouwaanduidingen

- [ka] — karakteristiek
- [-sba-gb] — specifieke bouwaanduiding uitgesloten - gebouwde autoparkeerplaatsen
- [sba-1] — specifieke bouwaanduiding - 1

Figuren

gevellijn

Maatvoeringaanduidingen

- maximum bouwhoogte (m)
- minimum bouwhoogte (m), maximum bouwhoogte (m)

Bestemmingsplan

2e Daalselijke, deelgebied 2 tot en met 4

Verbeelding

BLAD 1

Hierbij horen de regels van 2e Daalselijke , deelgebied 2 tot en met 4

Plannaam	Planfase	Datum	Plannaam	Planfase	Datum
Ontwerp	fase 1	05-06-2020	beroep	fase 3	
Vaststelling	fase 2		onherroepelijk	fase 4	

De digitale versie van de verbeelding is authentiek en rechtsgeldig boven alle andere versies.
Zie voor de digitale versie de websites http://www.ruimtelijkeplannen.nl en/of http://0344.roputbiceer.nl

Identificatie (ID) van het plan (Bestandsnaam)	
NL.IMRO.0344.BP2EDAALSEDEEL2EN4-VA01.dgn	
ordernummer	
wijk	02-Noord-west
projectnaam(dir)	2e Daal.Wlk.deel. 2 tm 4
subdirectory	NL.IMRO.0344..
schaal	1: 1000
pentabel	
datum	05-06-2020
datum	

Gemeente Utrecht / Ontwikkelorganisatie Ruimte / Stadsplateau 1 / 3521 AZ / Postbus 8406 / 3503 RK / Utrecht / Tel. 030-2860000

RoPubliceer

Het bestemmingsplan 2e Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4 dat voor u ligt kunt u openen met bijgevoegde link naar RoPubliceer.

Link naar RoPubliceer: *2e Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4*

- Klik in RoPubliceer links op ‘alle bijbehorende documenten tonen”
- Rechts kunt u de pdf-documenten aanklikken.

Dit is het digitale bestemmingsplan 2e Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4 met alle bijlagen en bijbehorende stukken: deze digitale stukken stelt u vast met het raadsvoorstel.

Voor het gebruiksgemak is een déél van de stukken, zoals gepubliceerd op RoPubliceer, als Pdf-bijlage bijgevoegd bij het raadsvoorstel. Deze kunnen beperkt afwijken van het digitale bestemmingsplan. Op de pdf van de verbeelding is, bijvoorbeeld door verkleining, bepaalde informatie niet te zien, die digitaal wel zichtbaar is. De digitale versie op RoPubliceer is leidend bij verschillen.

De gemeenteraad stelt het bestand met de IMRO codering: NL.IMRO.0344.BP2EDAALSEDEEL2TM4-VA01 vast zoals dat is in te zien op RoPubliceer.

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Omgevingsrecht

Gemeente Utrecht

Vaststellingsrapport

Bestemmingsplan 2e Daalsedijk deelgebied 2 tot en met 4

September 2020

Inhoud vaststellingsrapport

1 INLEIDING 3

1.1 BESTEMMINGSPLAN 2E DAALSEDIJK, DEELGEBIED 2 TOT EN MET 4 3
1.2 DE OPBOUW VAN HET VASTSTELLINGSRAPPORT 3
1.3 DE VASTSTELLINGSPROCEDURE 3
1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen 3
1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan 3
1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen 3
1.3.4 Procedure voor de vaststelling 4
1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen 4

2 SAMENVATTING 5

2.1 PROCEDUREEL 5
2.2 INHOUD VAN DE ZIENSWIJZEN 5
2.3 WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERP 5

3 BEOORDELING VAN DE ZIENSWIJZEN 6

ZIENSWIJZE 1 6

1 Inleiding

1.1 Bestemmingsplan 2e Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4

Het plangebied ligt ten noordwesten van het centrum van Utrecht, in de Daalsebuurt. Het plangebied is aan de noordzijde begrensd door de plangrens van het bestemmingsplan 2e Daalsedijk Wisselspoor, deelgebied 1, in het westen door de spoorverbinding Utrecht-Amsterdam, in het oosten door de 2e Daalsedijk en in het zuiden door de spoorverbinding Utrecht-Amersfoort.

Het doel van het bestemmingsplan is de transformatie mogelijk maken van het in onbruik geraakte industriële bedrijventerrein, waar voorheen de wisselbouwwerkplaats van de NS was gevestigd, naar een gemengd stedelijk gebied. Binnen het plangebied worden maximaal 1.050 woningen toegestaan en diverse voorzieningen van in totaal maximaal 28.000 m^2, zoals culturele voorzieningen, maatschappelijke voorzieningen, sport en detailhandel.

1.2 De opbouw van het vaststellingsrapport

In hoofdstuk 2 wordt een samenvatting gegeven van de inhoud van dit rapport. Wijzigingen die naar aanleiding van zienswijzen of ambtshalve gemaakt zijn in paragraaf 2.3 opgesomd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de juridische regeling, die is vastgelegd in de regels met de bijbehorende verbeelding, en de onderbouwing van de juridische regeling, die in de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen daarbij wordt gegeven. Dat onderscheid is nodig, omdat belanghebbenden die geen zienswijze hebben ingediend beroep mogen instellen tegen wijzigingen van de juridische regeling. Tegen een wijziging van de onderbouwing kan in beginsel geen beroep ingesteld worden. Het verbeteren van kennelijke fouten, van de redactie of van interpunctie wordt niet vermeld. In hoofdstuk 3 wordt de zienswijze behandeld. De zienswijze is samengevat en per onderwerp van een reactie voorzien. De behandeling van elke zienswijze eindigt met een conclusie waarin wordt aangegeven of naar aanleiding van de zienswijze het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd wordt of niet.

1.3 De vaststellingsprocedure

1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van vrijdag 5 juni 2020 tot en met donderdag 16 juli 2020 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden zienswijzen over het ontwerp aangeboden worden aan de gemeenteraad.

1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan

Er is één zienswijze ingediend, waarvoor 10 bewoners (die woonachtig zijn op 8 verschillende adressen) als gemachtigden zijn aangewezen. De zienswijze is voorzien van een handtekeningenlijst, die is ondertekend door bewoners van 48 (andere) adressen.

1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen

Een zienswijze bevat de mening van een indiener. De meningen in een zienswijze of de zienswijze zelf zijn nooit goed, fout, gegrond of ongegrond. Elke zienswijze wordt zorgvuldig bestudeerd, om te bezien of het ontwerpbestemmingsplan aangepast moet worden. Als een zienswijze vragen bevat, worden die in dit vaststellingsrapport zo mogelijk beantwoord.
In dit rapport worden alleen de samenvattingen van zienswijzen opgenomen. In verband met de privacy van indieners worden de zienswijzen niet openbaar gemaakt. Burgemeester en wethouders en de gemeenteraad krijgen wel van alle zienswijzen een kopie toegestuurd, zodat zij de volledige zienswijze kunnen lezen en bijvoorbeeld kunnen nagaan waar de indiener woont.

1.3.4 Procedure voor de vaststelling

Het college van burgemeester en wethouders bereidt de vaststelling van het bestemmingsplan voor. De voorbereiding bestaat uit de beoordeling of het ontwerpbestemmingsplan nog aangepast moet worden, bijvoorbeeld naar aanleiding van de zienswijzen. Vervolgens stelt het college de gemeenteraad voor het bestemmingsplan, zo nodig met wijzigingen ten opzichte van het ontwerp, vast te stellen. De gemeenteraad kan de indieners van zienswijzen in de gelegenheid stellen om hun zienswijze tijdens een raadsinformatiebijeenkomst toe te lichten. Op zo'n bijeenkomst kunnen de raadsleden vragen stellen aan indieners en ook aan ambtenaren die bij de vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan betrokken zijn.
Voordat de voltallige gemeenteraad het bestemmingsplan vaststelt, wordt het voorstel van het college besproken in de raadscommissie Stad en Ruimte. In de commissie vindt een politieke discussie plaats. De verantwoordelijke wethouder is daarbij aanwezig en wordt in de gelegenheid gesteld te reageren op de mening van de leden van de raadscommissie. De raadscommissie bepaalt of een nadere bespreking in de gemeenteraad nog nodig is of dat het bestemmingsplan als hamerstuk geagendeerd kan worden.
De gemeenteraad stelt het bestemmingsplan vervolgens, al dan niet als hamerstuk, vast.

1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen

De vaststellingsprocedure is beschreven in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Dat artikel verwijst weer naar Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, de zogenaamde uniforme, openbare voorbereidingsprocedure.
Op grond van artikel 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht moeten zienswijzen binnen de daarvoor gestelde termijn van zes weken worden ingediend. Op grond van artikel 6:9, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht, is bij verzending per post een zienswijze op tijd ingediend, als hij voor het einde van de termijn ter post is bezorgd en de zienswijze niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

2 Samenvatting

2.1 Procedureel

De zienswijze is binnen de termijn ontvangen en voldoet aan de wettelijke eisen.

2.2 Inhoud van de zienswijzen

In grote lijnen gaat de zienswijze over dat een toename van het verkeer in de Concordiastraat, door de ontwikkelingen aan de 2e Daalsedijk deelgebied 2 t/m 4, leidt tot:

- schade aan woningen;
- onveilige situaties voor voetgangers die door te smalle en volle stoepen op straat lopen;
- vrachtverkeer door de straat, door verkeerknips op de 2e Daalsedijk;
- bouwverkeer (busjes) tijdens de bouwfase door de straat;
- aantasting van de leefbaarheid;
- een nog onveiligere Amsterdamsestaatweg.

Daarnaast zijn indieners van mening dat:

- de Concordiastraat de absolute voorkeursroute is waar in het verkeersmodel geen rekening mee wordt gehouden en waardoor de 1.000 verkeersbewegingen per etmaal in de straat wordt overschreden;
- dat de Concordiastraat naast het verkeersplan voor de 2e Daalsedijk deelgebied 2 t/m 4 wellicht onderdeel gaat uitmaken van een tweede (toekomstig) verkeersplan voor de verkeersmatige ontlasting van de Amsterdamsestraatweg, dit is extra bezwarend voor de straat;
- er geschiktere alternatieven zijn voor de ontsluiting van de 2e Daalsedijk deelgebied 2 t/m 4, dan via de Bloemenbuurt.

2.3 Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp

Naar aanleiding van de ingediende zienswijze is ervoor gekozen om de knips open te stellen voor vrachtverkeer, waardoor vrachtverkeer via de 2e Daalsedijk het plangebied in- en uitrijdt. De knips worden zodanig uitgevoerd dat het voor vrachtverkeer mogelijk wordt om via een vrachtwagensluis door te rijden, maar voor auto's niet. Voorgaande is toegevoegd aan paragraaf 4.1.3 van de toelichting van het bestemmingsplan.

Daarnaast is ambtshalve -in lijn met het ontwikkelkader 2e Daalsedijk deelgebied 2 tot en met 4- op de verbeelding en in artikel 6 'Woongebied' toegevoegd dat in een deel van de zuidoosthoek, ter plaatste van de functieaanduiding 'specifieke vorm van wonen - studentenwoningen met onzelfstandige woonruimte', tevens studentenwoningen met onzelfstandige woonruimte worden mogelijk gemaakt. Hiervoor zijn de definities 'student' en 'studentenwoning' aan de regels toegevoegd. Ook de toelichting is hierop aangepast.

3 Beoordeling van de zienswijzen

Zienswijze 1

Er is één gezamenlijke zienswijze ingediend, waarvoor 10 bewoners (die woonachtig zijn op 8 verschillende adressen) als gemachtigden zijn aangewezen. De zienswijze is voorzien van een handtekeningenlijst, die is ondertekend door bewoners van 48 (andere) adressen.

Bouwkundige staat woningen

1. Indieners vrezen dat een verdere toename van het verkeer (volgens het verkeersmodel tot twee keer meer) ervoor zorgt dat hun woningen op termijn onbewoonbaar worden. Op zijn minst zullen er door bewoners meer kosten gemaakt moeten worden om schade te herstellen. De huizen zijn gebouwd aan het begin van de 20e eeuw en bestaan uit enkelsteensmuren met een fundering die leunt op oude kelders die allemaal aan de straatkant zijn gelegen. Veel van de huizen vertonen nu al structurele gebreken (scheuren in de fundering). Veel van de scheuren zijn pas de laatste jaren ontstaan door de afname/fluctuatie van de grondwaterstand en de toename van verkeer (met name bestelbusjes en bezorgdiensten).

Reactie:
Indieners geven aan dat de scheuren naar verwachting ontstaan zijn door een combinatie van een verandering van de grondwaterstand en meer verkeer (bestelbusjes en bezorgdiensten). Deze aanname is door de gemeente niet te verifiëren.

Meer verkeer door de straat maakt de kans op trillingsschade niet per definitie groter. Een toename van het aantal auto's door een straat zorgt niet voor hogere trillingsniveaus (het kan wel voor meer trillingen zorgen). De frequentie van het aantal trillingen wordt pas in de beoordeling meegenomen wanneer een bepaalde grenswaarde wordt overschreden. Dat een trilling vaker optreedt betekent dus niet dat het maximale trillingsniveau groter wordt (die blijft namelijk gelijk). De overschrijding van de grenswaarde waarbij schade kan optreden, is in deze situatie verwaarloosbaar.
Trillingsschade kan worden veroorzaakt door zwaar verkeer (vrachtwagens) bij drempels of andere oneffenheden. Bestelbusjes en bezorgdiensten zullen bij een maximum snelheid van 30 km per uur geen schade aan gebouwen veroorzaken. In de huidige situatie is het al mogelijk en toegestaan om met bestelbusjes en bezorgdiensten de Concordiastraat en het achterliggende gebied te bereiken. Het nieuwe bestemmingsplan verandert hier dan ook niets aan. Daarnaast mogen vrachtauto's in de nieuwe situatie net als nu de Concordiastraat niet inrijden. Een uitzondering hierop vormt het bestemmingsverkeer (zie voor een andere toelichting van dit punt ook de reactie onder punt 3).

Veiligheid voetgangers

2. Indieners geven aan dat veel voetgangers over de straat lopen, omdat de smalle stoepen vol staan met fietsen en bakfietsen. Vooral met een rollator, rolstoel of kinderwagen is het vaak onmogelijk om de stoep te gebruiken. Op straat lopen is alleen verantwoord zolang er beperkte verkeersbewegingen in de straat plaatsvinden.

Reactie:
Het plangebied 2e Daalsedijk deelgebied 2 tot en met 4 is in de nieuwe situatie met de auto alleen te bereiken via de eenrichtingsstraten in de Tweede Daalsebuurt. Om het rustige karakter van de woonstraten in de Tweede Daalsebuurt te behouden, is een autoluw karakter randvoorwaarde voor de ontwikkelingen. Uitgangspunt hierbij is de richtlijn voor een woonerf (15 km per uur) van 1.000 motorvoertuigen per etmaal. Omdat de straten 30 km per uur gebied zijn, is er officieel geen sprake van een woonerf. Bij een 30 km per uur gebied worden in principe meer motorvoertuigen per etmaal als passend gezien. Een verkeersdruk van maximaal 1.000 motorvoertuigen per etmaal past goed bij de huidige smalle straten, bij de functie van de straten (verblijfsgebied) en het

gewenste gebruik van de straten ('spelen op straat'). Bij deze verkeersdruk blijft het ook mogelijk dat voetgangers af en toe op straat lopen. Zie voor een nadere toelichting op de verkeersdruk ook de reactie onder punt 5.

Vrachtverkeer

3. Indieners hebben begrepen dat naast de omvorming van deelgebieden 3 en 4 naar woongebied, er in deelgebied 2 bedrijvigheid aanwezig blijft. Vrachtverkeer van en naar dit terrein rijdt nu over de 2e Daalsedijk. Zodra de twee 'knips' op de 2e Daalsedijk zijn doorgevoerd, wordt deze route definitief afgesloten. Vrachtwagens kunnen dan uitsluitend via de Concordiastraat of Narcisstraat deze gebieden/bedrijven bereiken. De Concordiastraat sluit direct aan op het bedrijventerrein in deelgebied 2, waardoor het vrachtverkeer voornamelijk van deze straat gebruik zal maken. Dat is volgens indieners vreemd, omdat de Concordiastraat nu juist verboden is voor vrachtverkeer (onder meer vanwege de 'knik' in de straat, waar langere vrachtwagens op vast lopen).

Reactie:
Op basis van het nieuwe bestemmingsplan zijn bedrijven in de categorieën A en B1 binnen de bestemming 'Gemengd' toegestaan. De al bestaande en in stand te houden gebouwen binnen het plangebied zijn bestemd als 'Gemengd'. Deze bestemming staat ook diverse andere functies toe, zoals culturele voorzieningen, maatschappelijke voorzieningen en dienstverlening.

In de huidige situatie is de Concordiastraat gesloten voor vrachtauto's, uitgezonderd bestemmingsverkeer. In artikel 1 van de Verkeersborden van Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (hierna: RVV 1990) wordt bestemmingsverkeer als volgt gedefinieerd: "bestuurders wier reisdoel één of meer bepaalde percelen betreft die zijn gelegen aan of in de directe nabijheid van een weg met een door verkeerstekens aangegeven geslotenverklaring voor bepaalde categorieën bestuurders en die slechts via deze weg zijn te bereiken alsmede bestuurders van lijnbussen."

Dit betekent dat in de huidige situatie vrachtwagens wel in de Concordiastraat mogen komen om hier bijvoorbeeld wat af te leveren. Vrachtwagens voor de bedrijven die aan de 2e Daalsedijk zijn of waren gevestigd, mogen en mochten niet door de Concordiastraat rijden. De vrachtwagens kunnen en konden namelijk ook via een andere weg (2e Daalsedijk) het bedrijventerrein bereiken.

Naar aanleiding van de zienswijze is er door bureau Goudappel Coffeng een notitie opgesteld over vrachtverkeer. Hierin is een prognose gemaakt van de hoeveelheid vrachtverkeer van het plangebied (2e Daalsedijk deelgebied 2 t/m 4). Uit de berekening volgt dat het plangebied 39 vrachtwagenbewegingen (grote bestelbussen vallen hier in de notitie ook onder) met zich meebrengt. Wanneer dit wordt verdeeld over de verschillende straten in de Bloemenbuurt komt dit neer op circa 3 á 4 extra vrachtwagenbewegingen per dag per straat. Dit extra aantal vrachtwagenbewegingen is in principe acceptabel voor een stedelijke woonomgeving. Desondanks blijft het beperken van (zwaar) vrachtverkeer in de Bloemenbuurt een aandachtspunt van de gemeente Utrecht. Daarom is er gezocht naar een alternatief voor het vrachtverkeer. De knips worden opengesteld voor vrachtverkeer, waarmee wordt voorkomen dat gebruik gemaakt wordt van de straten in de Bloemenbuurt. De huidige verkeersborden 'gesloten voor vrachtauto's' (in de meeste straten voorzien van een onderbord 'uitgezonderd bestemmingsverkeer') blijven namelijk behouden. De knips worden zodanig uitgevoerd dat het voor vrachtverkeer mogelijk wordt om via een vrachtwagensluis door te rijden, maar voor auto's niet. Hierdoor blijft de situatie met betrekking tot vrachtverkeer in de Concordiastraat zoals deze ook in de huidige situatie is.

Bouwverkeer

4. Vrachtwagens voor de bouw mogen tijdelijk achter de Seringstraat doorrijden. Ander verkeer, waaronder busjes, niet waardoor de Concordiastraat naar alle waarschijnlijkheid de aangewezen

route zal worden voor het overige bouwverkeer. Tijdens de bouwjaren zal er daarom volgens indieners ook een aanzienlijke toename van verkeer zijn.

Reactie:
Met uitzondering van het zware bouwverkeer (>3.500 kg), maakt het bouwverkeer (waaronder busjes) tijdens de bouwfase gebruik van de straten van de Tweede Daalsebuurt, waardoor in deze straten het bouwverkeer toeneemt. Zolang de knips in de 2e Daalsedijk niet zijn gerealiseerd, kan het niet zware bouwverkeer ook via de 2e Daalsedijk de bouwlocatie bereiken. Doordat de deelgebieden gefaseerd worden gebouwd, zullen naar verwachting verschillende straten van de Tweede Daalsebuurt tijdens de bouwperiode in verschillende periodes te maken krijgen met een toename van bouwverkeer. Het aantal vervoersbewegingen verschilt daarnaast per bouwfase binnen de deelgebieden. Het aantal vervoersbewegingen voor de bouw is voor deelgebied 1 in beeld gebracht. Voor de deelgebieden 2 t/m 4 is dit nog niet duidelijk omdat er in deze deelgebieden meer appartementen worden gebouwd. De omvang van de bouwfasen zijn nog niet bepaald en mogelijk wordt er ook met andere bouwmethodieken gewerkt. Zodra hier meer over bekend is zal/zullen de bouwende partij(en) de omgeving hierover nader informeren via het per bouwfase op te stellen BLVC-plan (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie-plan).

<u>Concordiastraat absolute voorkeursroute</u>

5. Indieners verwachten dat de Concordiastraat vrijwel altijd de absolute voorkeursroute zal zijn voor verkeer, omdat dit de enige straat in de buurt is die direct aansluit op de nieuwe wijk. De Narcisstraat, de andere toegangsroute, sluit niet direct aan op de toegang van de nieuwe buurt. Indieners twijfelen hierdoor aan de verkeersdoorrekening. Het verkeersmodel houdt namelijk geen rekening met de voorkeursroute. Indieners vermoeden daarom dat er met de komst van de nieuwe buurt straks meer auto's door de straat rijden, dan de door de gemeente gestelde toelaatbare norm van 1.000 verkeersbewegingen per etmaal. Indieners vinden 1.000 verkeersbewegingen per etmaal al te veel, aangezien er nu vanuit wordt gegaan dat er 400 verkeersbewegingen per etmaal zijn. Dit aantal zal dus meer dan verdubbelen. Indieners willen daarom een betere onderbouwing van de verkeersplannen zien, waarin rekening wordt gehouden met dit soort gedrag. Daarnaast zien indieners graag een alternatief verkeersplan, die in werking kan treden mocht de werkelijkheid toch anders uitpakken dan zoals beschreven in het verkeersplan.

Reactie:
Er zijn meerdere factoren van invloed op welke route men kiest dan alleen de directheid van de route, zoals de snelheid, het gemak, de drukte en de mate van doorstroming op de Amsterdamsestraatweg. Vanwege dit gegeven is gekozen voor een evenredige (en theoretische) inschatting van de verdeling. Met het besef dat de uiteindelijke verdeling iets anders kan uitpakken in de praktijk. De gemeente Utrecht heeft veel ervaring met andere projecten en de betrouwbaarheid van verkeersmodellen. Voor de 2e Daalsedijk deelgebied 2 tot en met 4 is een zorgvuldig verkeersplan tot stand gekomen, waar wordt ingezet op autoluw, knips en minder parkeerplaatsen. Het gebied wordt gefaseerd bebouwd en in gebruik genomen. Hierdoor kunnen we de verkeerssituatie in de gaten houden. Mocht er onverhoopt grote overlast ontstaan, dan pakken we dit op dat moment op. Op dit moment bestaat er voor ons geen aanleiding om aan de betrouwbaarheid van de verkeersmodellen te twijfelen.
Door het aanbrengen van de autoknips op de 2e Daalsedijk en binnen de deelgebieden 1 tot en met 4 zorgen we ervoor dat de hoeveelheid verkeer van het plangebied wordt opgedeeld en verdeeld. In de bestaande situatie vinden er ongeveer 400 autobewegingen per dag plaats in de Concordiastraat. In de nieuwe situatie, bij voorkeursvariant C[1], worden dit circa 600 autobewegingen. Uitgangspunt is dat de richtlijn voor een woonerf van 1.000 motorvoertuigen per etmaal per straat niet wordt overschreden. Een verkeersdruk van maximaal 1.000 motorvoertuigen

[1] Variant C betekent knips tussen de Knopstraat en Papaverstraat, tussen de Jasmijnstraat en Goudsbloemstraat (ten oosten van de aansluiting van deelgebied III) en geen doorgangen tussen deelgebied 1 en 2 en tussen deelgebied 3 en 4.

per etmaal past goed bij de functie van de wegen (verblijfsgebied) en het gewenste gebruik ('spelen op straat').

Daarnaast is voor de ontwikkeling 2e Daalsedijk deelgebied 1 tot en met 4 door de gemeente Utrecht bestuurlijk vastgesteld dat de verkeersdruk in de bestaande omgeving niet meer dan 2.400 motorvoertuigen per etmaal mag toenemen ten opzichte van de referentiesituatie van 3.400 motorvoertuigen per etmaal. Dit betekent dat de verkeersgeneratie van deelgebieden 2, 3 en 4 maximaal 2.604 motorvoertuigen met etmaal mag bedragen. Om ervoor te zorgen dat dit vastgestelde aantal motorvoertuigen niet wordt overschreden geldt voor een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen de eis dat het totaal aantal aan extra verkeersbewegingen dat de aangevraagde ontwikkeling met zich meebrengt niet wordt overschreden. Ook wanneer het (toekomstig) gebruik van gebouwen wordt gewijzigd, moet door het aanvragen van een omgevingsvergunning worden aangetoond dat het aantal verkeersbewegingen van 2.604 motorvoertuigen per dag niet wordt overschreden. In regels van het bestemmingsplan staat dat het aantal verkeersbewegingen moet worden berekend aan de hand van de beleidsregels autoverkeersbewegingen bij toepassen maatwerk. De berekeningswijze gaat uit van de aanname dat door het beperken van de hoeveelheid parkeerplaatsen ook de hoeveelheid verkeersbewegingen (de verkeersgeneratie) afneemt. Hiermee wordt geborgd dat het maximaal aantal verkeersbewegingen door de herontwikkelingen en eventuele toekomstige gebruikswijzigingen van gebouwen niet wordt overschreden.

<u>Verkeerplan Amsterdamsestraatweg</u>

6. Indieners merken op dat zij verwachten dat de Concordiastraat onderdeel gaat uitmaken van het verkeersplan om de Amsterdamsestraatweg verkeersmatig te ontlasten. Hoewel indieners zich er van bewust zijn dat er nog geen concreet definitief plan ligt voor de Amsterdamsestraatweg, maakt de Concordiastraat hoe dan ook onderdeel uit van dit toekomstige plan. Zo wordt in het stuk "Van scenario's naar een voorstel" uit 2019 gesproken over het aanbrengen van een knip op de Amsterdamsestraatweg bij het spoorwegviaduct. Hierdoor zou bijvoorbeeld een onofficieel keerrondje kunnen ontstaan, waardoor de druk op de Concordiastraat toeneemt. Dat de Concordiastraat mogelijk in de toekomst onderdeel uitmaakt van nog een verkeersplan is onevenredig bezwarend voor de straat.

Reactie:
Uit de verkeersstudie Noordwest komen geen netwerkaanpassingen (zoals een knip) op de Amsterdamsestraatweg voort. Uitkomst van de verkeersstudie Noordwest was dat er op andere plekken een knip wordt voorgesteld en niet op de Amsterdamsestraatweg. Op dit moment wordt onderzocht op welke wijze de Amsterdamsestraatweg anders kan worden ingericht. Dit gaat alleen over de inrichting en niet over netwerkmaatregelen. Dit wil zeggen dat de verkeerscirculatie hier niet verandert. Dit leidt dan ook niet tot andere verkeersstromen op de aanliggende wegen.

<u>Leefbaarheid Concordiastraat</u>

7. Volgens indieners wordt met dit plan de leefbaarheid in de straat in één keer tenietgedaan. De straat heeft een actieve straatvereniging, die dit jaar voor de vijfde keer een Leefstraat organiseert, waarbij de straat voor verkeer wordt afgesloten. Ook is er met succes gelobbyd voor meer bomen in de straat. De straat kent een grote hoeveelheid jonge gezinnen, waarvan de kinderen door de zeer smalle stoep vaak op straat spelen. De straat zal met het plan luidruchtiger, onveiliger en ongezonder worden om in te wonen als doorrijstraat in plaats van een straat die uitsluitend wordt gebruikt voor bestemmingsverkeer. Luidruchtige fietsers en voetgangers vormen nu al een probleem. Dit zal met de nieuwe buurt toenemen.

Reactie:
Ten opzichte van de huidige situatie zal het verkeer in de nieuwe situatie toenemen. Met de totstandkoming van dit bestemmingsplan is een goed woon- en leefklimaat in de straten in de Bloemenbuurt altijd het uitgangspunt geweest. Om een goed woon- en leefklimaat te waarborgen is

aangesloten bij de richtlijn van een woonerf van 1.000 motorvoertuigen per dag. Met niet meer dan 1.000 motorvoertuigen per dag, is het gezien de verkeersdruk veilig genoeg om op straat te spelen (zie ook de reactie onder punt 2). Daarnaast wordt in het plangebied een fietsroute aangelegd, waardoor het fietsverkeer meer gespreid het plangebied in en uit fietst.

Amsterdamsestraatweg onveiliger

8. Indieners stellen dat wanneer de Concordiastraat een doorvoerroute wordt naar de nieuwe buurt, dit resulteert in verkeersopstoppingen op de Amsterdamsestraatweg. Het verkeer vanuit de Acaciastraat neemt toe, maar er is geen directe mogelijkheid voor dit verkeer om de Amsterdamsestraatweg over te steken. Dit maakt de Amsterdamsestraatweg nog onveiliger, terwijl de gemeente er juist aan werkt om de straat rustiger en veiliger te maken.

Reactie:
Het verkeer van en naar de Bloemenbuurt en de 2e Daalsedijk is bestemmingsverkeer. Deze woonbuurten worden door de Amsterdamsestraatweg ontsloten op de overige verkeersstructuur. Naast de Marnixlaan/Sint Josephlaan en de Daalsetunnel maakt een deel van het verkeer gebruik van de Acaciastraat. De Concordiastraat is niet de enige toegangsweg voor dit verkeer. Naast de Narcisstraat is voor verkeer komende vanuit de Acaciastraat met de bestemming 2e Daalsedijk de route Asterstraat-Dahliastraat mogelijk aantrekkelijker. Afslaand verkeer is een normaal verkeersbeeld bij een dergelijke weg en remt ook het doorgaande verkeer op de Amsterdamsestraatweg. Bij de herinrichting van de Amsterdamsestraatweg wordt rekening gehouden met deze verkeersstromen.

Alternatieven voor ontsluiting

9. Indieners zijn van mening dat de Concordiastraat en ook de andere straten in de Bloemenbuurt niet geschikt zijn om de nieuwe buurt te ontsluiten. Indieners vinden een autotunnel onder het spoor door naar de Cartesiusdriehoek, een brug over het spoor of een permanente ontsluiting achter de Seringstraat bij station Zuilen en/of via de Dijkstraat aan de andere kant van de wijk veel geschiktere ontsluitingen. Voor zover bij indieners bekend zijn dergelijke alternatieve ontsluitingen nooit voldoende serieus onderzocht. Daarnaast moeten er maatregelen genomen worden die voorkomen dat bestemmingsverkeer en bouwverkeer voor de nieuwe wijk door de Concordiastraat gaat rijden. Hierbij merken indieners op dat zij snappen dat bij bovenstaande alternatieven ook een kostenaspect meespeelt. Zij vinden echter niet dat de rekensom alleen voor de bewoners van de Concordiastraat negatief uit kan slaan. Bewoners verdragen immers ook al meer dan 1.000 nieuwe woningen op steenworp afstand, waardoor het karakter van de buurt onmiskenbaar zal veranderen.

Reactie:
Bij het vaststellen van de Ontwikkelvisie 2e Daalsedijk (2015) is de wijze van ontsluiten via de bestaande Bloemenbuurt al vastgesteld door de Utrechtse gemeenteraad. Hierbij is ook de voorwaarde van autoluw ontwikkelen opgenomen, zodat de toename van autoverkeer zo beperkt mogelijk is. Autoluw ontwikkelen is belangrijk gezien de capaciteit van de bestaande straten in de Bloemenbuurt en omdat we, ondersteunend aan de ambitie "gezond stedelijk leven voor iedereen" in Utrecht met het mobiliteitsbeleid inzetten op actieve mobiliteit (voet, fiets en openbaar vervoer) en geen groei van het autoverkeer. Het ontwikkelkader volgt de eerdere uitgangspunten en de vastgestelde verkeersstructuur voor het plangebied. In de ontwikkelvisie is onderbouwd dat de verkeersdruk niet leidt tot een situatie waarbij grootschalige infrastructurele aanpassingen gedaan hoeven te worden als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied 2e Daalsedijk.

In het verleden zijn er meerdere alternatieven verkend. De door indieners aangedragen alternatieven voor een extra auto ontsluiting sluiten echter niet aan bij de vastgestelde ontwikkelvisie uit 2015 en ondermijnen de visie om het gehele gebied autoluw te ontwikkelen. Bovendien past een nadrukkelijke nieuwe autoverbinding niet bij ons mobiliteitsbeleid. Extra asfalt

trekt namelijk ook nieuw autoverkeer aan. Terwijl we juist minder ruimte willen bieden aan het autoverkeer ten gunste van de ruimtelijke kwaliteit (verblijven) voor voetgangers en fietsers. Ook is het aanleggen van een tunnel of brug financieel gezien geen haalbaar alternatief.

Conclusie
Naar aanleiding van de ingediende zienswijze is ervoor gekozen om de knips open te stellen voor vrachtverkeer, waardoor vrachtverkeer via de 2e Daalsedijk het plangebied in- en uitrijdt. De knips worden zodanig uitgevoerd dat het voor vrachtverkeer mogelijk wordt om via een vrachtwagensluis door te rijden, maar voor auto's niet. Voorgaande is toegevoegd aan paragraaf 4.1.3 van de toelichting van het bestemmingsplan.
Verder geeft de zienswijze geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

DELEGATIEBESLUIT

Op grond van artikel 7c, dertiende lid, van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet, delegeert de gemeenteraad van Utrecht het wijzigen van het bestemmingsplan 2e Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4, aan het college van burgemeester en wethouders, door in de bestemming Gemengd – op de locaties Concordiastraat 80 en/of 2e Daalsedijk 4 (zie de bijlage) – ook de functie 'hotel' mogelijk te maken (artikel 1 van het bestemmingsplan).

Wijziging van de bestemming is toegestaan onder de voorwaarde dat een hotelfunctie een positieve bijdrage levert aan het hotelaanbod binnen de gemeente Utrecht.

Na de inwerkingtreding van de Omgevingswet wordt voor "bestemmingsplan" gelezen: omgevingsplan.

Namens de gemeenteraad,

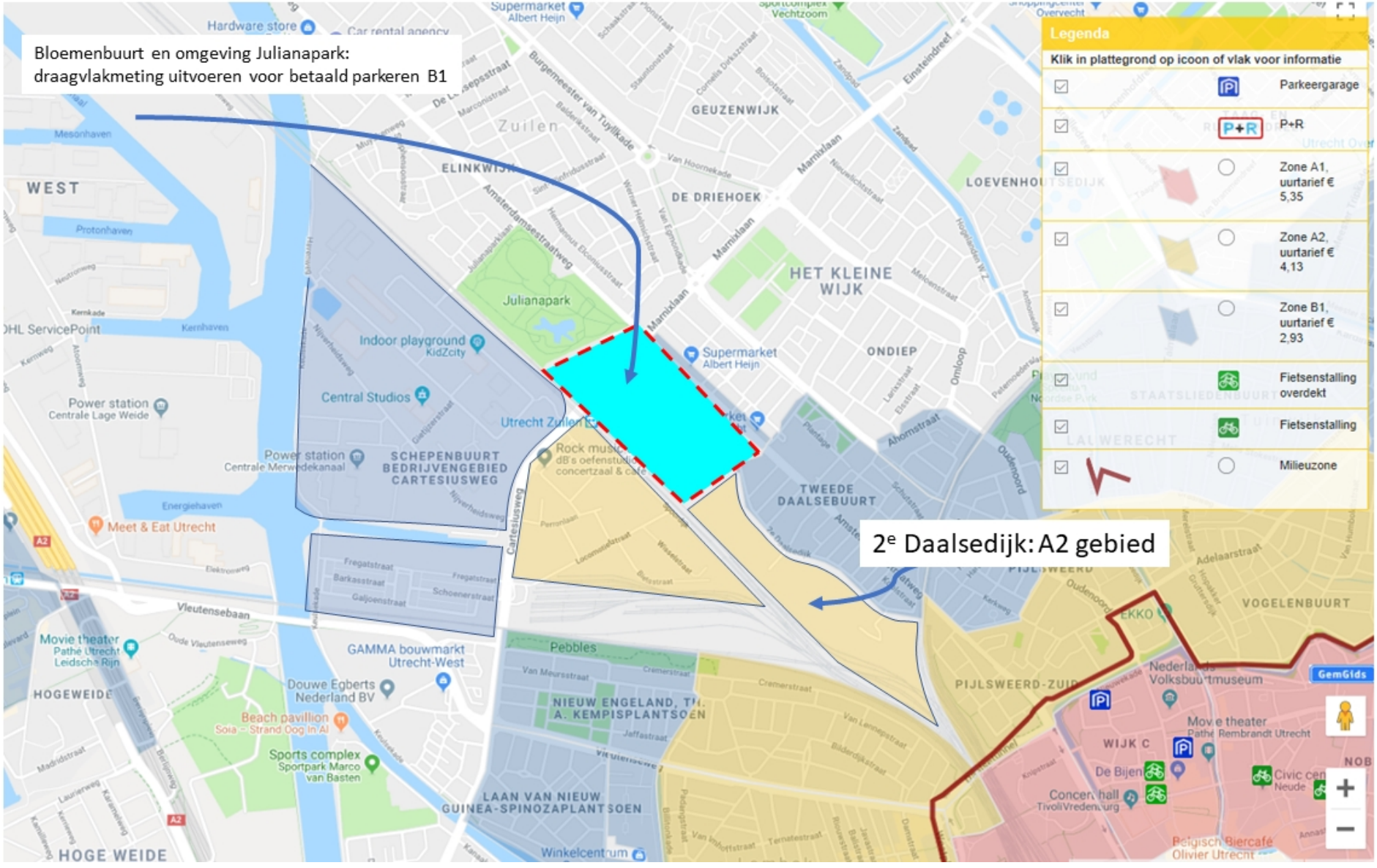
De griffier, De burgemeester,

mr. M van Hall P. den Oudsten

Bijlage bij DELEGATIEBESLUIT



delegatiebevoegdheid


Bloemenbuurt en omgeving Julianapark:
draagvlakmeting uitvoeren voor betaald parkeren B1
Legenda
Klik in plattegrond op icoon of vlak voor informatie
Parkeergarage
P+R
Zone A1, uurtarief € 5,35
Zone A2, uurtarief € 4,13
Zone B1, uurtarief € 2,93
Fietsenstalling overdekt
Fietsenstalling
Milieuzone
2e Daalsedijk: A2 gebied
WEST
ELINKWIJK
GEUZENWIJK
DE DRIEHOEK
HET KLEINE WIJK
ONDIEP
TWEEDE DAALSEBUURT
SCHEPENBUURT BEDRIJVENGEBIED CARTESIUSWEG
HOGEWEIDE
HOGE WEIDE
VOGELENBUURT
PIJLSWEERD-ZUID
WIJK C
Julianapark
Indoor playground KidZcity
Central Studios
Power station Centrale Lage Weide
Power station Centrale Merwedekanaal
Meet & Eat Utrecht
Movie theater Pathé Utrecht Leidsche Rijn
GAMMA bouwmarkt Utrecht-West
Douwe Egberts Nederland BV
Beach pavillion
Sports complex Sportpark Marco van Basten
Pebbles
NIEUW ENGELAND, TH. A. KEMPISPLANTSOEN
LAAN VAN NIEUW GUINEA-SPINOZAPLANTSOEN
Winkelcentrum
Supermarket Albert Heijn
Rock music
Vleutensebaan
Nederlands Volksbuurtmuseum
Movie theater Pathé Rembrandt Utrecht
De Bijen
Concert hall TivoliVredenburg
Belgisch Biercafé Olivier Utrecht
GemGids

Gemeente Utrecht

Inspraaknota

Ontwikkelkader 2e Daalsedijk deelgebied 2 tot en met 4

September 2020

Inhoud inspraaknota

1 INLEIDING 3

1.1 ONTWIKKELKADER 2E DAALSEDIJK, DEELGEBIED 2 TOT EN MET 4 3
1.2 DE OPBOUW VAN DE INSPRAAKNOTA 3
1.3 DE VASTSTELLINGSPROCEDURE 3
1.3.1 Termijn voor het indienen van inspraakreacties 3
1.3.2 Inspraakreacties over het ontwikkelkader 3
1.3.3 Wijze van beoordeling van inspraakreacties 3
1.3.4 Procedure voor de vaststelling 3

2 SAMENVATTING 5

2.1 PROCEDUREEL 5
2.2 INHOUD VAN DE INSPRAAKREACTIES 5
2.3 WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERP 5

3 BEOORDELING VAN DE INSPRAAKREACTIES 6

INSPRAAKREACTIE 1 6
INSPRAAKREACTIE 2 6

1 Inleiding

1.1 Ontwikkelkader 2e Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4

Het plangebied ligt ten noordwesten van het centrum van Utrecht, in de Daalsebuurt. Het plangebied is aan de noordzijde begrensd door de plangrens van het bestemmingsplan 2e Daalsedijk Wisselspoor, deelgebied 1, in het westen door de spoorverbinding Utrecht-Amsterdam, in het oosten door de 2e Daalsedijk en in het zuiden door de spoorverbinding Utrecht-Amersfoort.

Het doel van het ontwikkelkader is de transformatie mogelijk maken van het in onbruik geraakte industriële bedrijventerrein, waar voorheen de wisselbouwwerkplaats van de NS was gevestigd, naar een gemengd stedelijk gebied. Binnen het plangebied worden maximaal 1.050 woningen toegestaan en diverse voorzieningen van in totaal maximaal 28.000 m^2, zoals culturele, maatschappelijke, sport en detailhandel.

1.2 De opbouw van de inspraaknota

In hoofdstuk 2 wordt een samenvatting gegeven van de inhoud van deze nota. Wijzigingen die naar aanleiding van inspraakreacties of ambtshalve zijn gemaakt zijn in paragraaf 2.3 opgesomd.
Het verbeteren van kennelijke fouten, van de redactie of van interpunctie wordt niet vermeld.
In hoofdstuk 3 worden de inspraakreacties behandeld. De inspraakreacties zijn samengevat en per onderwerp van een reactie voorzien. De behandeling van elke inspraakreactie eindigt met een conclusie waarin wordt aangegeven of naar aanleiding van de inspraakreactie het ontwikkelkader gewijzigd wordt of niet. In het geval van een wijziging verwijst de conclusie naar de paragraaf in hoofdstuk 2 waarin de wijziging is weergegeven.

1.3 De vaststellingsprocedure

1.3.1 Termijn voor het indienen van inspraakreacties

Het ontwikkelkader heeft van vrijdag 5 juni 2020 tot en met donderdag 16 juli 2020 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden inspraakreacties over het ontwikkelkader aangeboden worden aan de gemeenteraad.

1.3.2 Inspraakreacties over het ontwikkelkader

Er zijn twee inspraakreactie ingediend.

1.3.3 Wijze van beoordeling van inspraakreacties

Een inspraakreactie bevat de mening van een indiener. De meningen in een inspraakreactie of de inspraakreactie zelf zijn nooit goed, fout, gegrond of ongegrond. Elke inspraakreactie wordt zorgvuldig bestudeerd, om te bezien of het ontwikkelkader aangepast moet worden. Als een inspraakreactie vragen bevat, worden die in dit vaststellingsrapport zo mogelijk beantwoord.
In dit rapport worden alleen de samenvattingen van de inspraakreacties opgenomen. In verband met de privacy van indieners worden de inspraakreacties niet openbaar gemaakt. Burgemeester en wethouders en de gemeenteraad krijgen wel van alle inspraakreacties een kopie toegestuurd, zodat zij de volledige inspraakreacties kunnen lezen en bijvoorbeeld kunnen nagaan waar de indiener woont.

1.3.4 Procedure voor de vaststelling

Het college van burgemeester en wethouders bereidt de vaststelling van het ontwikkelkader voor. De voorbereiding bestaat uit de beoordeling of het ontwikkelkader nog aangepast moet worden, bijvoorbeeld naar aanleiding van de inspraakreacties. Vervolgens stelt het college de gemeenteraad

voor het ontwikkelkader, zo nodig met wijzigingen ten opzichte van het ontwerp, vast te stellen. De gemeenteraad kan de indieners van inspraakreacties de gelegenheid stellen om hun inspraakreactie tijdens een raadsinformatiebijeenkomst toe te lichten. Op zo'n bijeenkomst kunnen de raadsleden vragen stellen aan indieners en ook aan ambtenaren die bij de vaststellingsprocedure van het ontwikkelkader betrokken zijn. Voordat de voltallige gemeenteraad het ontwikkelkader vaststelt, wordt het voorstel van het college besproken in de raadscommissie Stad en Ruimte. In de commissie vindt een politieke discussie plaats. De verantwoordelijke wethouder is daarbij aanwezig en wordt in de gelegenheid gesteld te reageren op de mening van de leden van de raadscommissie. De raadscommissie bepaalt of een nadere bespreking in de gemeenteraad nog nodig is of dat het ontwikkelkader als hamerstuk geagendeerd kan worden. De gemeenteraad stelt het ontwikkelkader vervolgens, al dan niet als hamerstuk, vast.

2 Samenvatting

2.1 Procedureel

De inspraakreacties zijn binnen de inspraaktermijn ontvangen.

2.2 Inhoud van de inspraakreacties

In grote lijnen gaan de twee inspraakreacties over:

- Dat door de geplande autoknip op de 2e Daalsedijk de aanwezige elektrisch laadpaal aan de 2e Daalsedijk slechter bereikbaar wordt.
- Vraag aan de gemeente om het aandeel reguliere sociale huurwoningen in het gebied te verhogen naar 35% conform de ambitie uit de woonvisie.

2.3 Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp

De volgende ambtshalve wijzigingen zijn ten opzichte van het ontwerpontwikkelkader aangebracht:

- In paragraaf 7.2 'Planologisch juridisch proces' is "Dit bestemmingsplan wordt (volgens huidige planning) medio 2019 in procedure gebracht en naar verwachting begin 2020 door de gemeenteraad vastgesteld." gewijzigd in "Dit bestemmingsplan wordt (volgens de huidige planning) medio 2020 in procedure gebracht en naar verwachting eind 2020 door de gemeenteraad vastgesteld."
- In paragraaf 7.3 'Planning' is de indicatieve planning van de deelgebieden 2 tot en met 4 als volgt bijgesteld:

Indicatieve planning	start bouw	oplevering
deelgebied 4	2021 > 2022	2023 > 2024
deelgebied 3	2023 > 2024	2024 > 2026
deelgebied 2	2024 > 2026	2026 > 2028

- Het zuidelijk parkeerveld op pagina 18 en pagina 27 is verwijderd, waarmee het in lijn is gebracht met het bestemmingsplan.
- De verkeerskundige 'auto knips' in het ontwikkelkader zijn gewijzigd in 'auto knips' welke opengesteld zijn voor vrachtverkeer.

3 Beoordeling van de inspraakreacties

Inspraakreactie 1

Bereikbaarheid bestaande laadpaal
Indiener vreest dat door dat door de geplande autoknip aan de 2e Daalsedijk de reeds aanwezige elektrische laadpaal aan de 2e Daalsedijk slechter bereikbaar wordt.

Reactie
Via de website 030laadpalen.nl kan het locatieplan voor laadpalen in Utrecht worden ingezien. Hieruit blijkt dat er diverse locaties op de 2e Daalsedijk in beeld zijn gebracht voor nieuwe laadpalen. Naar verwachting zullen ten tijde van de realisatie van de 2e Daalsedijk meer nieuwe laadpalen in de omgeving beschikbaar zijn.

Inspraakreactie 2

Verhogen aandeel reguliere sociale huurwoningen
Indiener verzoekt de gemeente het aandeel reguliere sociale huurwoningen in het gebied te verhogen naar 35% aangezien de gemeente in de woonvisie de ambitie heeft uitgesproken te groeien naar 35% sociale huurwoningen in de stad.

Reactie
De afspraken over woningcategorieën zijn gemaakt voor het huidige coalitieakkoord en voor het vaststellen van de Woonvisie. In 2015 is de Ontwikkelvisie door de gemeenteraad vastgesteld. Hierin zijn de uitgangspunten voor de ontwikkeling in hoofdlijnen uiteen gezet, waarbij de focus voor woningbouw ligt op starters, studenten en gezinnen in de goedkope en middeldure segmenten. Daarmee is invulling gegeven aan de toen geldende taakstelling om 30% van het aantal woningen in de sociale sector te realiseren. De huidige Utrechtse woningmarkt en de enorme ontwikkeling die Utrecht doormaakt, hebben – in combinatie met onze ambities – geleid tot een nieuwe en verbrede Woonvisie, zoals die op 18 juli 2019 is vastgesteld. Om aan de huidige vraag in de woningmarkt te kunnen voldoen, is in het onderhandelingstraject tussen de gemeente en NS Vastgoed BV – binnen de mogelijkheden van de vastgestelde kaders van de Ontwikkelvisie en de reeds gemaakte afspraken door NS Vastgoed met ontwikkelaar Synchroon – gezocht naar zoveel mogelijk aansluiting bij ons huidige beleid. Dit heeft onder andere geleid tot differentiatie binnen de sociale huurwoningen en tot het toevoegen van 15% koopwoningen in het middensegment. Verder moedigt de gemeente NS en Synchroon aan om indien studentenhuisvesting wordt ontwikkeld, in te zetten op onzelfstandige studentenhuisvesting.

Conclusie
De inspraakreacties geven geen aanleiding om het ontwikkelkader aan te passen.

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1479
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	7 januari 2021
Agendapunt	6
Omschrijving	Beantwoording SV 2020 nr. 174: Vervolg Bouwenvelop Johan Wagenaarkade 1-10.
ID	1527
Behandelend ambtenaar	Johan Klein
Telefoon	14 030
E-mail	johan.klein@utrecht.nl
Datum collegebesluit	14 oktober 2020
Geocodering	
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Verschuure
Beleidsveld	Wijk West
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Ruimtelijke Ontwikkeling, Vastgoed, Erfgoed/06-20011476

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	7 januari 2021

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2020, NUMMER 174

Datum	14 oktober 2020
Van	College B&W
Behandeld door	Johan Klein
Doorkiesnummer	14 030
E-mailadres	johan.klein@utrecht.nl
Kenmerk	7680666
Beleidsveld	Ruimtelijke ontwikkeling

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2020 nummer 174 van raadsleden Zwinkels (CDA) en Isik (PvdA) van 19 juli 2020 over Vervolg Bouwenvelop Johan Wagenaarkade 1-10.
De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Vraag 1
Deelt het college met ons dat het plan om dit stuk van de Johan Wagenaarkade weg te halen, er een groot verkeerskundig probleem ontstaat voor de rest van de wijk?
Antwoord 1
Nee, het is mogelijk om een goede verkeerscirculatie te maken.

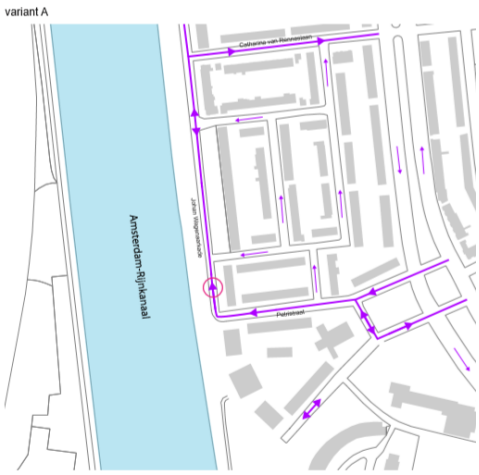
Vraag 2
Kan het college in een tijdlijn aangeven hoe de planvorming zich voltrokken heeft: wanneer is welk plan ontwikkeld, wanneer zijn welke straten betrokken en op welke wijze en op welk moment zijn bewoners uit de verschillende straten geïnformeerd?
Antwoord 2
- *Voorjaar 2018*
  Het college heeft het startdocument vastgesteld. Samen met Mitros heeft de gemeente in het voorjaar van 2018 een bewonersbijeenkomst georganiseerd. Bewoners van Halve Maan-Zuid (t/m Catharina van Renneslaan) zijn hiervoor uitgenodigd. Naast toelichting van het plan zijn bewoners ook uitgenodigd om deel te nemen in de klankbordgroep. Ongeveer 25 bewoners hebben zich voor de klankbordgroep aangemeld.

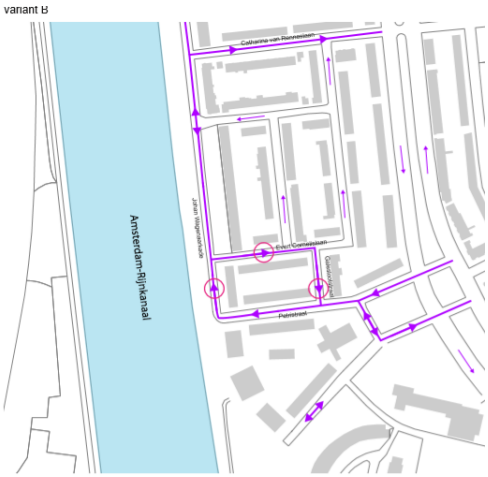
- *Najaar 2018*
  In het najaar zijn drie bijeenkomsten met de klankbordgroep georganiseerd. Bij de klankbordgroep over verkeer en parkeren zijn twee varianten besproken. Men heeft hierbij de voorkeur uitgesproken voor de variant, waarbij zo min mogelijk aanpassingen in de verkeerscirculatie van de wijk worden gedaan: dus ingang aan de Petristraat en uitgang aan de Catharina van Renneslaan.
  Ook is gevraagd om de knip bij de Dafne Schippersbrug te realiseren tegen het huidige sluipverkeer en te zorgen dat de weg "achter" het bouwplen niet een doorgaande weg wordt.
- *Voorjaar 2019*
  Bewonersbijeenkomst over de verkeerscirculatie voor de bewoners Halve Maan-Zuid. Bewoners t/m de Catharina van Renneslaan zijn hiervoor uitgenodigd met een wijkbericht, waarin een voorstel voor de verkeercirculatie is gedaan.
  Met deze variant wil de gemeente het eventuele sluipverkeer ontmoedigen en ook de Catharina van Renneslaan ontlasten. Daarom wijkt deze variant af van de voorkeursvariant van de klankbordgroep. De reacties liepen uiteen: "Huidige situatie behouden, een knip bij Dafne Schippersbrug (tegen sluipverkeer) en enkele suggesties om het voorstel aan te passen." Alle bewoners, die per mail gereageerd hebben, hebben een reactie gekregen. De reacties zijn niet inhoudelijk beantwoord maar er is aangegeven dat we onderzoeken of het voorstel naar aanleiding van de reacties wordt aangepast. Ook is aangegeven dat het definitieve voorstel voor de verkeerscirculatie wordt meegenomen als onderdeel van de concept-bouwenvelop.
- *Medio 2019*
  Zoals ook aangegeven in beantwoording van de eerdere schriftelijke vragen (SV2020 nr 117) zijn gemeente en Mitros met elkaar in gesprek gegaan over het realiseren van de tweede entree aan de parkzijde. Hierdoor is vertraging opgelopen in het planproces en daarmee ook in het inhoudelijk verder onderzoeken en uitwerken van (de reacties op) de verkeerscirculatie.
- *Voorjaar 2020*
  Mitros realiseert ook entrees aan de parkzijde, waarna het plan verder is uitgewerkt en de concept-bouwenvelop opgesteld. Daarin is ook de verkeerscirculatie opgenomen die naar aanleiding van de bijeenkomst en reacties is aangepast. Zo wordt bijvoorbeeld de realisatie van de knip voorgesteld. Alle bewoners, die voorjaar 2019 een reactie hebben gestuurd, hebben een mail gekregen, waarin voor de definitieve verkeerssituatie wordt verwezen naar de concept-bouwenvelop.
- *Medio 2020*
  Alle bewoners van Halve Maan zijn met een wijkbericht geïnformeerd over de ter inzagelegging van de concept-bouwenvelop en de aanpassingen voor de verkeerssituatie.

Vraag 3
Is de gemeente eerder benaderd door de bewoners over hun zorgen ten aanzien van deze verkeerskundige aanpassing? Zo ja, welke inhoudelijke reactie heeft de gemeente hen (wanneer) gegeven? Welke afstemming heeft plaatsgevonden tussen de projectleider en het wijkbureau?
Antwoord 3
Zie antwoord 2; voorjaar 2019.
Het wijkbureau was niet vertegenwoordigd in de projectgroep. Wel heeft regelmatig afstemming met het wijkbureau plaatsgevonden. Wijkbureau heeft hierbij aangegeven dat bewoners regelmatig meldingen doen over sluipverkeer en te hard rijden over de Johan Wagenaarkade.

Vraag 4
Welke randvoorwaarden heeft de gemeente gecommuniceerd naar Mitros, wanneer was dat en hoe hebben de verkeerskundige gevolgen voor de rest van de wijk daarin een rol gespeeld?
Antwoord 4
Het startdocument is gebaseerd op een initiatief van Mitros waarbij sprake is van 3 bouwblokken in het groen en waarbij een deel van de Johan Wagenaarkade is opgeheven. Dit maakt het mogelijk om duurzamere sociale huurwoningen toe te voegen, te vergroenen en de openbare ruimte kwalitatief te verbeteren. De verkeerskundige gevolgen is als onderzoeksvraag opgenomen in het startdocument. Dit startdocument is door het vorige college vastgesteld op 13 maart 2018 en hierover bent u geïnformeerd middels een raadsbrief per diezelfde datum. Het startdocument is de basis geweest voor de verdere uitwerking.

Vraag 5
Heeft het college gezocht naar alternatieve oplossingen voor de verkeerskundige situatie? Welke alternatieven zijn onderzocht, wat waren de bevindingen?
Antwoord 5
In het startdocument is de nieuwe verkeerscirculatie een onderzoeksvraag. Bij het opstellen van de concept-bouwenvelop is gezocht naar een goede verkeerscirculatie. Zie voor het doorlopen proces het antwoord bij vraag 2.
Twee varianten zijn besproken met de klankbordgroep in het najaar van 2018. Hierin is een keuze voorgelegd tussen zo min mogelijk aanpassen (Variant A) en enkele rijrichtingen "omdraaien" (Variant B).



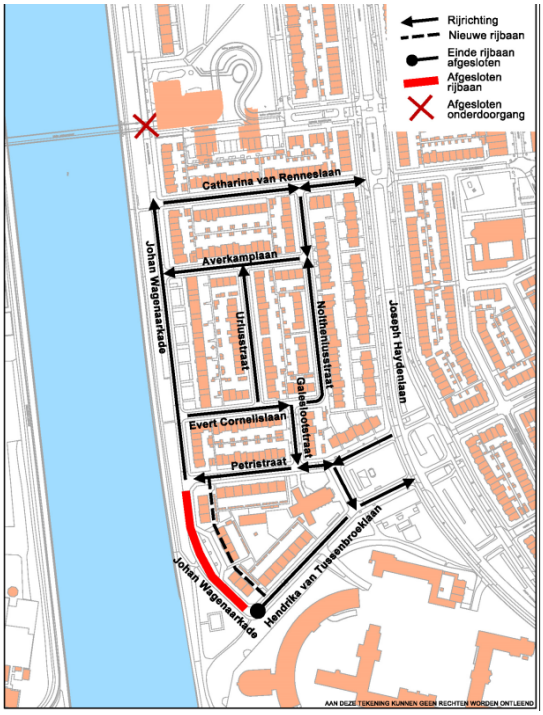


In variant A komt de druk op de Catharina van Renneslaan te liggen en waren er vanuit bewoners zorgen dat sluipverkeer gewoon tegen het verkeer in zou rijden. Die zorgen waren er overigens ook voor variant B. In variant A waren alle rijrichtingen naar het noorden gericht, waardoor een rondje door het zuidelijk deel van de buurt niet mogelijk is. In variant B was dat wel mogelijk, maar neemt de hoeveelheid verkeer in de Evert Cornelislaan mogelijk toe. De klankbordgroep heeft hierbij de voorkeur uitgesproken voor variant A. In beide varianten is nog geen sprake van een knip.

Op basis van de opmerkingen is een derde variant gemaakt, waarmee wordt tegemoet gekomen aan zorgen over verwachte drukte op de Catharina van Renneslaan en “tegen het verkeer inrijden”. In een aantal straten is de rijrichting “omgedraaid”, waardoor de Catharina van Renneslaan ontlast wordt, omdat het mogelijk is om via de Petristraat de wijk te verlaten zonder tegen het verkeer in te rijden. Deze route is onaantrekkelijk gemaakt voor sluipverkeer.



Deze derde variant is in april 2019 voorgelegd aan de buurt (Halve Maan-Zuid). Bewoners gaven aan dat ze de huidige situatie in stand willen houden en dat alleen een knip hun zorgen over sluipverkeer en toename van de hoeveelheid verkeer door hun straten weg kan nemen.
De zorgen over het sluipverkeer en met name te hard rijden op de Johan Wagenaarkade spelen al langer. Het verkeersbeleid van de gemeente is er op gericht het verkeer zo snel mogelijk naar de ontsluitingswegen te leiden en woonstraten te ontlasten. Het realiseren van de knip past binnen dit beleid en komt tegemoet aan de wensen van bewoners.



Op basis hiervan is voor de concept-bouwenvelop, een vierde variant gemaakt, waarin de knip is opgenomen. Door de knip is in deze variant alleen sprake van bestemmingsverkeer. Het aantal vervoersbewegingen neemt voor de buurt af ten opzichte van de huidige situatie en in geen enkele straat wordt de verkeersintensiteit te hoog. In deze variant wordt het invoeren van twee richtingenverkeer in de Catharina van Renneslaan en Petristraat voorgesteld en krijgt de wijk twee ingangen en twee uitgangen. Verkeerskundig gezien is dit niet per se noodzakelijk.

Naar aanleiding van de reacties op de ter inzagelegging van de concept-bouwenvelop en tijdens de bewonersbijeenkomst op maandag 6 juli 2020 is opnieuw naar de verkeerssituatie gekeken, aangepast en onderbouwd. Op korte termijn zullen we de bewoners hier over informeren en om reactie vragen, alvorens de definitieve bouwenvelop aan het college ter besluitvorming wordt voorgelegd.

Vraag 6
Is het college bereid om, samen met Mitros, het plan aan te passen, zodat de zuidelijke doorgaande ontsluitingsweg behouden kan blijven? Denk daarbij aan de huidige ligging van de weg, of het aanleggen van een weg áchter de nieuwe bebouwing?
Antwoord 6
Wij zien onvoldoende aanleiding het plan aan te passen. Enerzijds worden sociale huurwoningen toegevoegd, kan er een kwaliteitsimpuls gegeven worden aan de parkzone door dit bouwplan en vergroenen we een deel van de Johan Wagenaarkade. Anderzijds omdat de nevenmaatregelen zoals een gewijzigde verkeerscirculatie en knip bijdragen aan het verminderen van de verkeersintensiteit in de wijk als geheel en in het voorkomen van sluipverkeer door de wijk en onveilige situaties als gevolg van te hard rijden.
Daarnaast is op basis van het huidige nieuwbouwplan niet mogelijk om de weg te laten liggen en achter de bebouwing is onvoldoende ruimte om een ontsluitingsweg aan te leggen.

Vraag 7
Welke aanpassingen zijn in het plan te maken, zonder dat dit ten koste gaat van het aantal sociale huurwoningen?
Antwoord 7
Aanpassingen in het plan zodanig dat huidige Johan Wagenaarkade gehandhaafd kan blijven, zonder dat dit ten koste gaat van het aantal sociale huurwoningen en zonder dat het hele planproces overnieuw moet, is op basis van het startdocument en concept-bouwenvelop niet mogelijk.

Vraag 8
Zou het mogelijk zijn om de bestaande weg aan de Johan Wagenaarkade niet geheel weg te halen, maar vooral smaller, wellicht voor eenrichtingsverkeer, te maken? Kan die weg dan wellicht iets verlegd worden richting het kanaal, rekeninghoudend met de 25 meter-regel voor externe veiligheid? En welke verkeersremmende maatregelen zou de gemeente kunnen nemen?
Antwoord 8
Op basis van het startdocument is een integraal plan gemaakt waarbij park, gebouw, entrees, programma en ontsluiting sterk met elkaar samenhangen. Het is niet mogelijk één van deze onderdelen wezenlijk te veranderen zonder het gehele plan te moeten aanpassen.
Het is daarom niet mogelijk om een ontsluitingsweg aan de voor- of achterzijde te combineren met een paar kleine aanpassingen aan de rest van het bouwplan.
De 25 meter-regel is overigens geen belemmering om de weg te verschuiven richting het kanaal, maar dit gaat ten koste van groen en de kwaliteit van de openbare ruimte.
Gezien bovenstaand antwoord zijn verkeersremmende maatregelen niet van toepassing.

Vraag 9
In de reeds smalle straten worden nu ook plekken gereserveerd voor ondergrondse containers. In hoeverre is er beleidsinhoudelijke afstemming tussen de afval- en verkeersplannen geweest?
Antwoord 9
In het voorjaar van 2019 zijn vanuit Het Nieuwe Inzamelen mogelijke ondergrondse containerlocaties voor Halve Maan-Zuid bepaald. Vanuit het bouwplan heeft in het najaar 2019 afstemming plaatsgevonden over een containerlocatie in de directe nabijheid van het bouwplan.
Eind 2019 heeft inspraak plaatsgevonden over de containerlocaties voor Halve Maan-Zuid en begin 2020 heeft hierover besluitvorming plaatsgevonden.

Voorjaar 2020 zijn de aanpassingen voor de verkeerscirculatie verder uitgewerkt en werd duidelijk dat het wenselijk was om op twee plekken tweerichtingsverkeer in te voeren in combinatie met een knip. Op dat moment is niet gecheckt of hier ondergrondse afvalcontainers gepland waren.

Vraag 10
Hoe wil de gemeente (in de nieuwe situatie) in deze straten de verkeersveiligheid waarborgen?
Antwoord 10
In de nieuwe situatie zal, naar verwachting, de totale hoeveelheid verkeer door de wijk (Noord en Zuid) juist afnemen, omdat door de knip het sluipverkeer wegvalt. Ook zal naar verwachting in de ene straat de hoeveelheid verkeer toenemen en in de andere straat afnemen. Voor Halve Maan-Zuid verwachten we alleen een toename in de Catharina van Renneslaan. In de nieuwe situatie zal het gaan om 600 voertuigbewegingen per etmaal. In vergelijkbare straten met een vergelijkbaar karakter en gebruik hanteren we een maximum van 1000 voertuigbewegingen waarbij de verkeersveiligheid niet in gevaar is en bijvoorbeeld spelen op straat mogelijk blijft.
Het klopt dat het zicht op de Lessinglaan en Joseph Haydnlaan in sommige situaties niet optimaal is. Uit analyse van de ongevallencijfers en een schouw ter plaatse blijkt echter niet dat deze punten onveilig zijn en dat wordt naar aanleiding van het bouwplan niet anders.
Er is daarom op dit moment geen aanleiding om aanvullende maatregelen te nemen.

Vraag 11
Ten aanzien van de in- en uitrit van het parkeerterrein van het nieuwe complex: is het ook mogelijk om alleen een uitgang te maken aan de kant van de Hendrika van Tussenbroeklaan?
Antwoord 11
Het is aannemelijk dat niet de Petristraat maar vooral de Hendrika van Tussenbroeklaan door de nieuwe bewoners gebruikt zal worden om het parkeerterrein te bereiken en te verlaten. Niet per se reden om deze uitgang niet te realiseren.

Vraag 12
Is het college bereid om in overleg met de buurtbewoners nodige maatregelen te treffen om het sluipverkeer vanaf de Spinozabrug tot de Hendrika Tussenbroeklaan tegen te gaan? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke?
Antwoord 12
De voorgestelde knip is een maatregel die het genoemde sluipverkeer tegen zal gaan, naar aanleiding van expliciete verzoeken tijdens eerdere bewonersbijeenkomsten over het bouwplan en ook over de ARK-Parkzone. Daarnaast zijn er eerder meldingen geweest over deze overlast. De gevolgen van deze maatregel hebben we in de concept-bouwenvelop en tijdens de laatste bijeenkomst toegelicht.

Vraag 13
De huidige ontsluitingsweg, de Hendrika van Tussenbroeklaan, wordt straks doodlopend. Daar moet het groen en de ruimte voor de voetganger meer ruimte gaan maken voor parkeerplaatsen. Waarom wordt hiervoor gekozen?
Antwoord 13
Door het verwijderen van de straat aan de voorzijde van het bouwplan kiezen we onder andere voor vergroenen en meer ruimte voor de voetganger aan het Amsterdam-Rijnkanaal. Langs de Hendrika van Tussenbroeklaan liggen twee brede trottoirs. Het is mogelijk om aan één zijde een trottoir te laten vervallen voor de benodigde parkeerplaatsen. Er blijft een breed trottoir liggen aan de zijde van de woningen. Per saldo ontstaat hierdoor meer kwaliteit en ruimte voor groen en de wandelaars.

Vraag 14
Deelt het college de mening dat het in stand houden (en versterken) van bestaand groen meer oplevert (voor de buurt en bewoners) dan het aanleggen van dit nieuwe kleine stukje groen?
Antwoord 14
Neen. Het toevoegen (en verbeteren) van groen is onderdeel van een integrale afweging voor dit bouwplan. Het gaat dan ook over toevoegen van programma, verduurzamen, afname verkeer en veiligheid.
Voor wat betreft groen gaat het om én verbeteren van bestaand groen én toevoegen van nieuw groen. Met de herinrichting van ARK-zone wordt het bestaande groen verbeterd en met verwijderen van asfalt wordt groen aan het park toegevoegd.

Vraag 15
Is het college bereid om op korte termijn langs te gaan in de wijk, samen met de projectleider en de verkeerskundige van de gemeente, om te luisteren naar de bewoners en een toelichting te geven op de keuzes van de gemeente?
Antwoord 15
Wethouder Verschuure heeft op vrijdag 18 september op locatie met bewoners gesproken. Bewoners hebben hierbij aangegeven wat hun bezwaren zijn. De wethouder heeft hierbij aangegeven welke gemeentelijke overwegingen van belang zijn bij het bouwplan van Mitros. Een nieuwe verkeerscirculatie is hier onderdeel van.
De wethouder heeft hierbij ook aangegeven dat er opnieuw naar de verkeerssituatie wordt gekeken, waarbij ook de verkeerscijfers in beeld worden gebracht en dat wij uiteindelijk een afweging zal maken op basis van deze informatie en reacties van bewoners.

Op korte termijn wordt het nieuwe voorstel voor verkeerssituatie ter inzage gelegd en bewoners om een reactie gevraagd. Deze worden hiermee onderdeel van onze besluitvorming over de bouwenvelop.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Vervolg Bouwenvelop Johan Wagenaarkade 1-10

CDA – Jantine Zwinkels

PvdA – Bulent Isik

Eind mei 2020 hebben wij vragen gesteld over de Bouwenvelop van Johan Wagenaarkade 1-10 waar Mitros het plan heeft voor een sloop-nieuwbouwproject van sociale huurwoningen. Bijzonder aan dit plan, is dat het niet alleen een besluit wordt genomen over de kavel zelf, maar ook over de verkeerskundige situatie in de wijk. De doorgaande weg wordt namelijk weggehaald, waardoor het verkeer straks de wijk in wordt gestuurd. Een grote groep bewoners maakt zich hier zorgen om, met name als het gaat om verkeersveiligheid in deze wijk waar veel kinderen spelen. Er wordt helaas vaak (te) hard gereden. Zij hebben daarom een petitie ondertekend en hebben ons afgelopen zaterdag uitgenodigd om eens langs te komen. Naar aanleiding van dat bezoek hebben we een aantal vragen:

1. Deelt het college met ons dat het plan om dit stuk van de Johan Wagenaarkade weg te halen, er een groot verkeerskundig probleem ontstaat voor de rest van de wijk?
2. Kan het college in een tijdlijn aangeven hoe de planvorming zich voltrokken heeft: wanneer is welk plan ontwikkeld, wanneer zijn welke straten betrokken en op welke wijze en op welk moment zijn bewoners uit de verschillende straten geïnformeerd?
3. Is de gemeente eerder benaderd door de bewoners over hun zorgen ten aanzien van deze verkeerskundige aanpassing? Zo ja, welke inhoudelijke reactie heeft de gemeente hen (wanneer) gegeven? Welke afstemming heeft plaatsgevonden tussen de projectleider en het wijkbureau?
4. Welke randvoorwaarden heeft de gemeente gecommuniceerd naar Mitros, wanneer was dat en hoe hebben de verkeerskundige gevolgen voor de rest van de wijk daarin een rol gespeeld?
5. Heeft het college gezocht naar alternatieve oplossingen voor de verkeerskundige situatie? Welke alternatieven zijn onderzocht, wat waren de bevindingen?
6. Is het college bereid om, samen met Mitros, het plan aan te passen, zodat de zuidelijke doorgaande ontsluitingsweg behouden kan blijven? Denk daarbij aan de huidige ligging van de weg, of het aanleggen van een weg áchter de nieuwe bebouwing?
7. Welke aanpassingen zijn in het plan te maken, zonder dat dit ten koste gaat van het aantal sociale huurwoningen?
8. Zou het mogelijk zijn om de bestaande weg aan de Johan Wagenaarkade niet geheel weg te halen, maar vooral smaller, wellicht voor eenrichtingsverkeer, te maken? Kan die weg dan wellicht iets verlegd worden richting het kanaal, rekeninghoudend met de 25 meter-regel voor externe veiligheid? En welke verkeersremmende maatregelen zou de gemeente kunnen nemen?

9. In de reeds smalle straten worden nu ook plekken gereserveerd voor ondergrondse containers. In hoeverre is er beleidsinhoudelijke afstemming tussen de afval- en verkeersplannen geweest?

Over de verkeersveiligheid die in het gedrang komt bij verschillende straten en kruispunten. Denk daarbij aan (van noord naar zuid) de Jakob Grimmstraat, de Catharina van Renneslaan, de Evert Cornelislaan, de Petristraat en de Hendrika van Tussenbroeklaan die allen uitkomen op de rondweg. Deze kruisingen met de Lessinglaan zijn nu vaak al heel onoverzichtelijk en druk met fietsers, bussen, auto's, scooters en voetgangers. De genoemde straten zelf zijn nu juist relatief rustig (en smal), wat betekent dat kinderen op straat kunnen spelen. Bewoners verwachten dat dit niet meer gaat zodra het voorliggende plan van het college is uitgevoerd. Naast de verkeersdrukte zal het ook leiden tot gevaarlijke situaties en opstoppingen (wat ermee te maken heeft dat in sommige straten ook een tweerichtingsverkeer wordt voorgesteld terwijl het daar heel krap is). Ook zijn PvdA en CDA eerder in gesprek gegaan met bewoners en hebben wij te horen gekregen dat bewoners veel zorgen hebben over het toenemende (sluip)verkeer.

10. Hoe wil de gemeente (in de nieuwe situatie) in deze straten de verkeersveiligheid waarborgen?
11. Ten aanzien van de in- en uitrit van het parkeerterrein van het nieuwe complex: is het ook mogelijk om alleen een uitgang te maken aan de kant van de Hendrika van Tussenbroeklaan?
12. Is het college bereid om in overleg met de buurtbewoners nodige maatregelen te treffen om het sluiverkeer vanaf de Spinozabrug tot de Hendrika Tussenbroeklaan tegen te gaan? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke?

In de directe omgeving van het plangebied is het al best wel groen, naar tevredenheid van de buurt.

13. De huidige ontsluitingsweg, de Hendrika van Tussenbroeklaan wordt straks doodlopend. Daar moet het groen en de ruimte voor de voetganger meer ruimte gaan maken voor parkeerplaatsen. Waarom wordt hiervoor gekozen?
14. Deelt het college de mening dat het in stand houden (en versterken) van bestaand groen meer oplevert (voor de buurt en bewoners) dan het aanleggen van dit nieuwe kleine stukje groen?

Er ligt nu een concept-Bouwenvelop ter inzage t/m zaterdag 18 juli a.s.

15. Is het college bereid om op korte termijn langs te gaan in de wijk, samen met de projectleider en de verkeerskundige van de gemeente, om te luisteren naar de bewoners en een toelichting te geven op de keuzes van de gemeente?

Zie op de volgende pagina nog een aantal foto's van het rondje dat we met de bewoners liepen.

Gemeente Utrecht













Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1522
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	7 januari 2021
Agendapunt	7
Omschrijving	Raadsbrief Stand van zaken landgoederen
ID	1570
Behandelend ambtenaar	Martin Vastenhout
Telefoon	14 030
E-mail	martin.vastenhout@utrecht.nl
Datum collegebesluit	16 oktober 2020
Geocodering	Oost
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Groen
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Manon Leenders/Wonen, Energie, Groen, Openbare Ruimte/030-2863710

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	7 januari 2021

Voorgesteld besluit

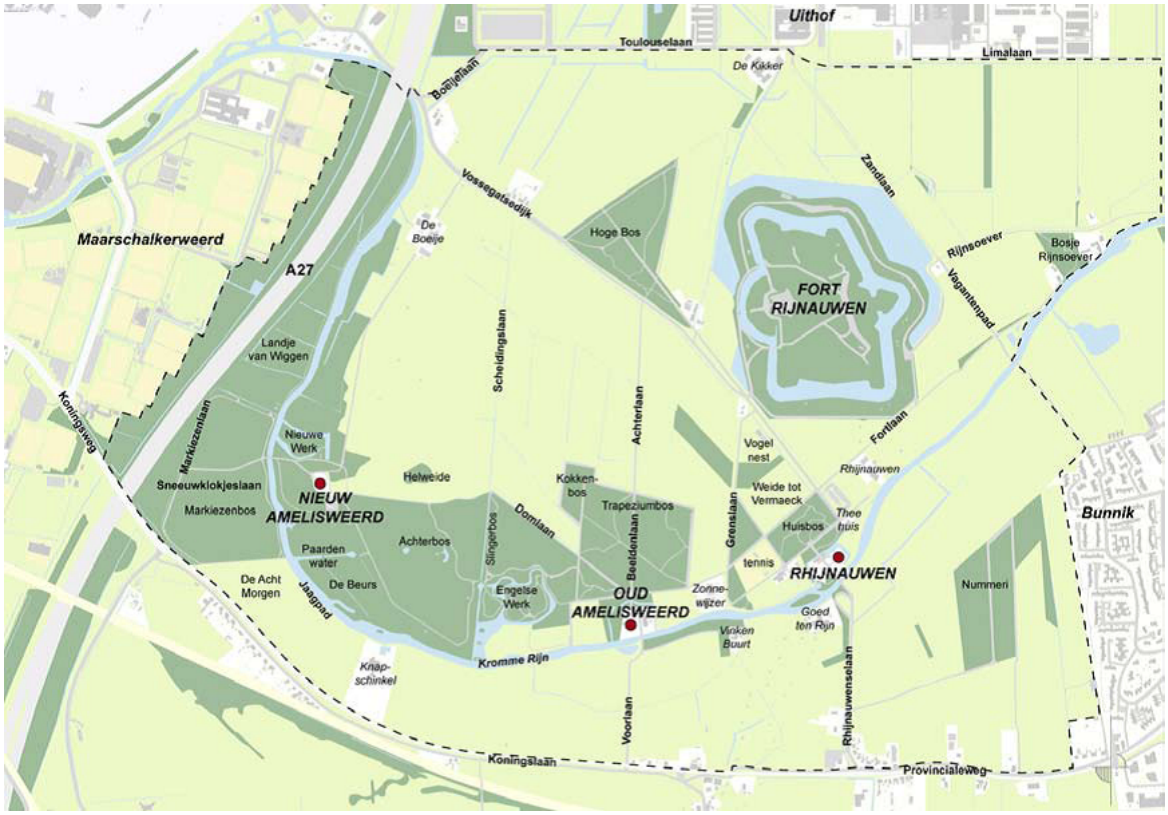
Commentaar geleverd en verwerkt

Gemeente Utrecht: Erik Alberts, Linda van Blokland, Floris Brekelmans. René Dijksterhuis, Werner de Feijter; Rob Hendriks, Peter Kragten, Bettina Leiss, Bart Mellema, Hans Storm, Barbara Rijpkema, Mieke Span, Janny Straatsma
Gemeente Bunnik: Margriet Barendrecht, Maike van der Maat: **Provincie Utrecht:** Annet van Biezen.
Staatsbosbeheer: Tineke Harlaar, Christine Meeussen **Overige betrokkenen:** bestuur Buurtschap, horecaondernemers (Stay Okay, Theehuis, Veldkeuken), pachters (Van Dijk, Van Rijn), samenwerkende moestuinen, Vrienden van Amelisweerd.

Evaluatie Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd – Rhijnauwen

Aanleiding

Begin 2012 stelde de raad de Toekomstvisie Landgoederen vast en startte een proces met als doel om de achteruitgang in kwaliteit van de landgoederen om te buigen in herstel en de landgoederen weer vitaal te maken voor de toekomst. De looptijd van de Toekomstvisie is 2011 – 2031.
De projecten die in de toekomstvisie vermeld stonden – onder andere het herstel van de lanen, het verbeteren van de (fiets)parkeervoorzieningen en meer aandacht voor de cultuurhistorische oorsprong van tuinen en (park)bossen – zijn uitgevoerd. De afronding van de projecten is aanleiding om een tussentijdse evaluatie van de Toekomstvisie te maken. Dit om te weten te komen wat de leerpunten zijn uit de voorgaande jaren en te inventariseren wat nog uitwerking vraagt. Dit levert aandachts- en actiepunten op en aanbevelingen waarmee de Toekomstvisie aangevuld kan worden en de coördinatie op het landgoed verbeterd. Daarbij zijn ook alle ontwikkelingen van belang die op en rond de landgoederen spelen en een aantal algemene ontwikkelingen zoals klimaatverandering en afname van biodiversiteit die op de langere termijn invloed op de landgoederen hebben.



Actualiteit

Tijdens het afnemen van de interviews voor de evaluatie en het opstellen van deze rapportage deden zich ontwikkelingen en omstandigheden voor die ook van belang zijn om mee te nemen bij de aanvulling van de Toekomstvisie en het ontwikkelen van beleid en beheer voor de landgoederen.

1) Noodverordening vanwege de Coronacrisis
2) Periodes van droogte
3) De mogelijke afname van biodiversiteit

Ad 1. Tijdens de huidige Coronacrisis blijkt hoe belangrijk het is dat er recreatiemogelijkheden dicht bij huis zijn. Op de landgoederen was het met name op de recreatieweiden bij mooi weer zeer druk. Deze drukte kan opgevat worden als een voorproefje van de verwachte drukte als Utrecht zich verder gaat uitbreiden en er meer recreanten naar de landgoederen zullen komen. De te verwachten knelpunten zijn de afgelopen periode direct duidelijk geworden. Bij deze drukte is er behoefte aan meer handhaving, meer beheer (legen van afvalbakken en opruimen) en aan openbare toiletten die regelmatig schoongehouden worden. Amelisweerd is een zeer populaire zwemlocatie en daar is afgelopen zomer uitgebreid gebruik van gemaakt. In de aanvulling van de Toekomstvisie moet afgewogen worden of en hoe de gemeente Utrecht dit faciliteert. Ook zijn de landgoederen een drukbezocht wandelgebied (één van de meest ondernomen activiteiten als Utrechters hun vrije tijd besteden). Uit inventarisatie van de Provincie Utrecht blijkt dat Amelisweerd zeer druk is, en aangrenzende landgoederen en landschap beperkter gebruik kennen. Corona laat duidelijk urgentie zien dat toegankelijk landschap rond de stad nodig is om te wandelen/recreëren/sporten. Recreatie Noord-Holland bijvoorbeeld heeft dit ter harte genomen en hanteert nu als leidraad dat de recreatiegebieden afgestemd moeten worden op de drukte die er tijdens de Coronacrisis was en is.



Hemelvaartsdag 2020: het Vondelpark is druk maar iedereen houdt zich aan *social distancing*. Foto Guus Dubbelman / VK

Naar een nieuwe stad

Afstand houden is nergens zo ingewikkeld als in de stad. Parken en cafés lopen al weer snel vol, met alle besmettingsgevaren van dien. Moet de stad door het coronavirus veranderen? 'Stadsbewoners hebben door corona meer ruimte en meer groen nodig.' **P6-7**

Ad 2. Het klimaat verandert: nattere winters, droger in het voorjaar en meer extreem weer in de zomer (extremere buien, meer hittegolven en meer drogere periodes). Ook op de landgoederen is dit te zien. De voorzomer van 2020 was zeer droog. Ook de zomers van 2018 en 2019 waren dat. Uitgezocht moet worden of er voor - de beplanting op - de landgoederen negatieve effecten aan het ontstaan zijn en of er maatregelen genomen moeten worden. De gemeentelijke klimaatadaptatievisie adviseert om wijk en buurtplannen voor de klimaatadaptatie te maken. Een dergelijk plan is ook voor de

landgoederen een meerwaarde en kan onderdeel zijn van de aanvulling van de Toekomstvisie. Bij het onderzoek hiervoor kan aangesloten worden op de onderzoeken naar de grondwaterhuishouding die nu voor de verbreding van de A27 en de aanleg van de schermwand worden gedaan.
Ad 3. Divers landelijk onderzoek laat zien dat de biodiversiteit wat betreft fauna, flora en insectenleven voortdurend en gestaag afneemt. De landgoederen zijn onderdeel van het Natuur Netwerk Nederland (NNN) en zijn belangrijk voor de biodiversiteit. Maar flora en fauna staan ook hier onder druk door toegenomen recreatie, de mogelijke verbreding van de A27 en agrarisch gebruik. Daarbovenop komen de effecten van klimaatverandering. Voor behoud van biodiversiteit is het noodzakelijk om de landgoederen robuuster te maken. Dit vraagt om een visie in breder verband op de sturing en zonering van recreatie, eventuele omzetting van landbouwgrond naar natuur en eventuele extensivering van de landbouw. Met het beheer zijn de laatste jaren goede resultaten bereikt voor biodiversiteit. Verdere bestendiging in het beheerplan is gewenst om ook voor de toekomst het beheer op orde te hebben.

Aanpak

De evaluatie is uitgevoerd door interviews af te nemen. Intern is dat gedaan bij Ruimte, de Utrechtse Vastgoed Organisatie (UVO), Vergunningen, Toezicht en Handhaving (VTH) en Stadsbedrijven (totaal 10 personen). Op het landgoed is gesproken met de pachters, de horecaondernemers, de moestuinen en vertegenwoordigers van de buurtschap (totaal 15 personen) en met vertegenwoordigers van de Vrienden van Amelisweerd (2 personen). Extern is gesproken met de provincie Utrecht, de gemeente Bunnik en Staatsbosbeheer (totaal 7 personen). De interviews zijn afgenomen door de coördinator landgoederen (Martin Vastenhout). De interviewverslagen kunnen op verzoek worden ingezien.
In de vraaggesprekken kwamen vier onderwerpen aan de orde:

1) Hoe verliep het planproces en de communicatie?
2) Wat zijn de resultaten wat betreft bereikbaarheid en (fiets)parkeren?
3) Wat zijn de resultaten wat betreft herstel, zonering, aanleg en beheer?
4) Wat zou er nog moeten gebeuren op de landgoederen?

De betrokkenen op het landgoed waardeerden het dat om hun mening werd gevraagd. De 27 respondenten zijn het op onderdelen oneens maar over het geheel genomen vertonen de meningen over het planproces en het merendeel van de resultaten veel overeenkomsten. De aandachtspunten voor de toekomst lopen op basis van de invalshoek en de belangen van de respondent uiteen maar gemene delers zijn het aanvullen, uitwerken en concreter maken van visies op natuur, de landbouw en vastgoed. Daarnaast vragen alle respondenten zich af wat het voor de landgoederen betekent als er (mogelijk) een nieuwe westelijke ingang komt. (Deze mogelijkheid komt voort uit het project 'Dak-op-de-bak' bij de verbreding van de A27). Verder wordt meerdere malen genoemd dat een aanvulling van de Toekomstvisie aan moet geven wat de te verwachten hogere recreatiedruk vanuit het Science Park en de ontwikkelingen vanuit de RSU 2040 (Ruimtelijke Strategie Utrecht) gaan betekenen voor de landgoederen. Daarbij is er naast inwonersgroei van Utrecht, ook groei in de gemeenten Bunnik, Zeist, De Bilt en Houten die in nabijheid van de landgoederen liggen. Het is van belang om een strategische visie op een ruimer gebied dan de landgoederen alleen te ontwikkelen op basis waarvan een integrale afweging kan worden gemaakt. Daarmee kan de link met de omliggende gebieden worden gemaakt.

Onderwerp 1: Planproces en communicatie

Er waren twee planprocessen. Het planproces voor de Toekomstvisie zelf en de planprocessen voor de uitvoeringsprojecten uit de Toekomstvisie: bijvoorbeeld de tuin van Oud Amelisweerd, de tuin van Rhijnauwen en voor het Engels Werk. De laatste planprocessen vonden plaats nadat de Toekomstvisie was vastgesteld en dienden voor de concrete uitwerking van projecten.

Planproces Toekomstvisie

Het planproces voor de Toekomstvisie zelf viel in twee fasen uiteen: de fase met de externe adviseurs en de fase waarin de gemeente zelf de pen voerde. De externe adviseurs stelden rigoureuze ingrepen voor zoals in één keer de verjonging van de lanen en het verplaatsen van de parkeerplaats bij het theehuis. Het voorstel voor de rigoureuze verjonging van de lanen leidde tot veel maatschappelijke weerstand. In die fase was de participatie van partijen die nauw betrokken waren bij de landgoederen (bezoekers, bewoners, horecaondernemers en pachters) niet goed georganiseerd en in de beleving van een aantal respondenten afwezig. In deze fase is de Buurtschap Amelisweerd opgericht zodat de ingezetenen van het landgoed een gezamenlijk geluid konden laten horen. De weerstand tegen de adviezen was uiteindelijk zo groot dat de gemeente besloot de planvorming zelf ter hand te nemen. Intern is afgestemd met alle betrokken afdelingen. Dit proces verliep volgens de intern betrokkenen (Ruimte en Stadsbedrijven) constructief en soepel. Met Bunnik, de provincie en Staatsbosbeheer is rechtstreeks afgestemd. Betrokken organisaties zijn tevreden over het contact, de werkwijze en het verwerken van hun inbreng.

De gemeente heeft voor de groepen die zich betrokken voelden bij de landgoederen een klankbordgroep opgericht zodat die konden meepraten over de Toekomstvisie. Dit heeft geleid tot een Toekomstvisie waarbij wél draagvlak was voor de voorstellen en waarin de betrokkenen zich beter herkenden: bijvoorbeeld door het benoemen van de waarde van de landbouw en de moestuinen voor de landgoederen.

Planprocessen uitwerking Toekomstvisie

De tweede fase van de planvorming betrof de deelontwerpen voor verschillende onderdelen van het landgoed: de buitenruimte/tuin van Oud Amelisweerd, het Engelse Werk, de buitenruimte/tuin van Rhijnauwen en het Huisbos. Aan deze fase ging een cultuurhistorisch onderzoek vooraf. Veel van de respondenten geven aan dat de resultaten van dit onderzoek niet heel duidelijk terug te vinden zijn in de ontwerpen en dat er (erg) vrij geïnterpreteerd is door het ontwerpbureau dat voor de deelontwerpen was geselecteerd. Als meest exemplarisch voorbeeld worden de bruggen in het Engelse Werk genoemd. De leuningen zijn geïnspireerd op het Chinese behang in Oud Amelisweerd en niet op het cultuurhistorisch onderzoek. De meningen erover verschillen. Sommigen vinden het mooie bruggen. Anderen zijn er niet van gecharmeerd. Aan het begin van deze tweede periode van planvorming waren de ingestelde klankbordgroep en andere betrokkenen (horecaondernemers, pachters) goed aangehaakt. Het plan bij Oud Amelisweerd kwam in redelijk korte tijd van ontwerp naar uitvoering. De betrokkenheid van de klankbordgroep bij de plannen voor het Engelse Werk en de Tuin van Rhijnauwen was veel minder. Dit kwam door de lange doorlooptijd tussen ontwerp en uitvoering. Die lange doorlooptijd had de volgende hoofdoorzaken:

- Zeer beperkte urenraming en meerdere wisselingen in het projectleiderschap bij de gemeente Utrecht.
- Lange doorlooptijd van de omgevingsvergunning bij de gemeente Bunnik door gewenste contra expertise voor de fundering van de bruggen in het Engelse Werk en de tuin van Rhijnauwen.
- Noodzakelijk (extra) archeologisch onderzoek.

Daardoor zat er een heel lange pauze tussen ontwerp en uitvoering. De ontwerpen verdwenen bij de klankbordgroep uit beeld. Aan de subsidies voor de uitvoering zat een eindtermijn. Daardoor moesten de ontwerpen toen deze deadline naderde zeer snel afgemaakt, snel in de inspraak en vervolgens zeer snel uitgevoerd. Dit is ten koste gegaan van de participatie. De klankbordgroep is in de eindfase niet betrokken. De betrokkenen voelden zich overvallen door de snelheid waarmee ineens uitgevoerd moest worden. Opmerkingen van betrokkenen uit het begin van het ontwerpproces bleken niet meegenomen. Deze opmerkingen (bijvoorbeeld over laad- en losplekken voor leveranciers van de Stay Okay) konden ternauwernood nog meegenomen worden in de uitvoering. De diverse betrokkenen (de horecaondernemers, de buurtschap, de Vrienden van Amelisweerd en de pachters) geven de gemeente

voor deze laatste fase van de planvorming bij de Tuin van Rhijnauwen en het Engelse Werk een onvoldoende voor participatie en communicatie.

Onderwerp 2: Resultaat bereikbaarheid, (fiets)parkeren en parkeerverwijssysteem

De lanen naar het landgoed – Voorlaan, Rhijnauwenselaan – hadden erg te lijden door het parkeren in de bermen onder de bomen. Een doel van de Toekomstvisie was om deze situatie te verbeteren. Alle respondenten zijn het erover eens dat de situatie enorm verbeterd is door de aanleg van 'Parkeerplaats 3' (begin van de Voorlaan, ten noorden van de bebouwing). De lanen zijn autovrij. Op de Voorlaan wordt alleen bij extreme drukte nog geparkeerd.
De nieuwe fietsenstallingen zijn voldoende en functioneren goed. Het parkeerverwijssysteem wordt door automobilisten (massaal) genegeerd. Dit leidt ertoe dat door zoekgedrag de onderdoorgang bij Rhijnauwen een knelpunt blijft. Door de nieuwe inrichting van de buitenruimte is het wel makkelijker passeren, ook voor de trekkers van de pachters en de vrachtwagens van leveranciers.
Bewoners hebben aangegeven dat er te snel gereden wordt op de Vossegatsedijk en hebben om maatregelen verzocht. In afstemming met bewoners zijn zeven drempels op de Vossegatsedijk en een drempel op de Boeijelaan aangelegd. Aangezien het asfalt niet meer in optimale staat verkeerde, is werk met werk gemaakt en is een aantal slechte plekken vernieuwd en is de hele Vossegatsedijk van een nieuwe deklaag voorzien. De bewoners hebben dit gewaardeerd.
Bij het opstellen van de Toekomstvisie is het destijds helaas niet gelukt om de betrokken overheden – gemeente Utrecht, provincie Utrecht, gemeente Bunnik – een gezamenlijke verkeersstrategie te laten bedenken. Ook het betrekken van het Utrecht Science Park hierbij bleef en blijft moeilijk. Het gevolg daarvan is dat het knelpunt en de drukte bij de onderdoorgang bij de Stay Okay nog steeds voort bestaat. De afdeling onderzoek van de gemeente Utrecht heeft een analyse gemaakt van de bezettingsgraad van de drie parkeerplaatsen van 2017 tot en met 2019. Daarnaast zijn er ook gegevens voor de landgoederen beschikbaar uit een recreatieonderzoek van de provincie Utrecht. De uitkomsten van deze onderzoeken vormen de basis om als gemeente Utrecht, gemeente Bunnik en provincie Utrecht gezamenlijk te bezien welke vervolgacties zinvol zijn voor het verder verbeteren van de huidige situatie wat betreft mobiliteit en parkeerdruk. Dit kan vervolgens worden betrokken bij de aanvulling van de Toekomstvisie.

Onderwerp 3: Resultaten wat betreft herstel, zonering, aanleg en beheer

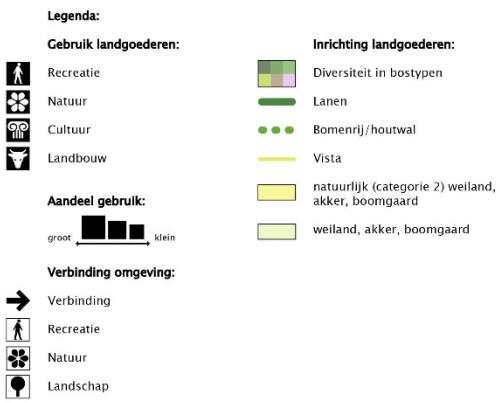
Zonering van de landgoederen
Door hun ontstaansgeschiedenis, gebruik en beheer hebben de drie landgoederen elk een eigen karakter. Gekozen is om deze karakters te benadrukken. In de toekomstvisie zijn drie hoofdzones benoemd waarin een bepaald thema – natuur, cultuurhistorie of recreatie – en het karakter de nadruk kreeg. De andere thema's spelen in elke zone ook een rol maar zijn wat meer ondergeschikt. Van west naar oost zijn de zones en karakters:

- Natuur: **Nieuw Amelisweerd** (Moerasbos, Markiezenbos, Nieuw Amelisweerd, Achterbos). Het gewenste karakter is omschreven als 'natuurlijk, historisch gelaagd'.
- Cultuurhistorie: **Oud Amelisweerd** (Engelse Werk, bos en tuin van Oud Amelisweerd). Het gewenste karakter is omschreven als 'formeel, landschappelijk'.
- Recreatie: **Rhijnauwen**. Het karakter is hier omschreven als 'formeel, levendig'.

In de praktijk bestond deze zonering al min of meer. In de Toekomstvisie is dat benoemd. Alle betrokkenen vinden de zonering een goede zaak voor het landgoed en een vanzelfsprekende ordening. In de uitwerking van de Toekomstvisie in de diverse deelontwerpen voor de tuinen en (park)bossen zijn met diverse projecten en ontwerpen de thema's en karakters nader uitgewerkt. Alle respondenten vragen zich af wat projecten als Dak-op-de-bak, het Ontwikkel-perspectief

Maarschalkerweerd, de Omgevingsvisie Sciencepark en de RSU 2040 betekenen voor het gebruik van het landgoed en de zonering. In de aanvulling zijn dit kernvragen om te beantwoorden.





Herstel van de lanen

In de Toekomstvisie zijn 30 lanen benoemd. De discussie spitste zich in de praktijk toe op de meest in het oog springende lanen: de Voorlaan en de Rhijnauwenselaan. Hier is gekozen voor een gefaseerde verjonging in plaats van in één keer kappen en vervangen. Beide lanen zijn nu een afwisseling van oude en jonge bomen. Op een enkeling na vinden alle respondenten de gefaseerde aanpak voor deze twee lanen de best mogelijke oplossing voor de verjonging. Met dit project is het parkeren uit de lanen verdwenen. Beide lanen zien er volgens alle geïnterviewden veel beter uit. Over het herstel van de overige lanen was minder of geen discussie.

Een discussiepunt blijft of dit juiste aanpak voor de lanen op langere termijn is. Door aanplant van nieuwe bomen in bestaande laan en naastgelegen bos zijn de groeiomstandigheden niet optimaal. Bij

de aanpak is het belang van de individuele boom boven het belang van de totale laan gesteld. De gekozen aanpak leidt tot een minder monumentale laan dan bij bomen van allemaal dezelfde leeftijd. De keuze is gemaakt en het beheer zal op deze wijze doorgezet worden.

Onderscheiden van bostypen en de oorspronkelijke (cultuurhistorische) variatie terugbrengen
De Toekomstvisie omschrijft dit als volgt: "*De variatie in bostypen met respect voor de ecologische kwaliteiten naar de cultuurhistorische betekenis wordt teruggebracht, behouden en versterkt. Hierbij zijn de karakters van de landgoederen uitgangspunt".* Dat betekent in de praktijk dat op sommige plekken de cultuurhistorische aspecten van de bossen met beheeringrepen meer benadrukt zouden gaan worden. Niet alle betrokkenen uit de klankbordgroep overzagen hiervan de consequenties in de praktijk. (Het bos op onderdelen meer 'opruimen'). Dit aspect blijft een discussiepunt tussen de gemeente en de Vrienden van Amelisweerd. De uitwerking van de bostypen en de consequenties voor het beheer zijn nog niet definitief vastgelegd in het Meer Jaren Beheerplan (2020-2030) voor de landgoederen zoals Stadsbedrijven dit aan het afronden is. Dit biedt de gelegenheid om de variatie in bostypen en de uitwerking in de praktijk nog eens nader te beschouwen. De uitkomst van deze nadere beschouwing kan vervolgens vastgelegd worden in de verfijning van het beheerplan.
De verschillende bostypen zijn geen natuurlijk ontstaan bos, maar door de mens aangelegd. Door verschillende aanlegperiodes en beheervormen door de eeuwen heen is zeer afwisselend bos ontstaan. Dat heeft positief effect op de rijkdom aan planten en dieren (veel habitats). Door achterwege blijven van beheermaatregelen zal de rijkdom verminderen, doordat bossen meer gelijkvormig worden. Dit is een aandachtpunt voor de verfijning van het beheerplan.

Reconstructie en herstel
Voor een aantal plekken zijn ontwerpen gemaakt om het oorspronkelijk ontwerp of het cultuurhistorisch karakter beter tot zijn recht te laten komen. Voorafgaand aan de ontwerpen is een cultuurhistorisch onderzoek gedaan. De belangrijkste ontwerpen zijn de tuin van Oud Amelisweerd, de tuin van Rijnauwen en het Engelse Werk. De belanghebbenden op het landgoed zijn kritisch over de eindresultaten wat betreft de functionaliteit. Wat betreft de uitstraling van de diverse ontwerpen zijn de meningen verdeeld maar wordt erkend dat: *'Smaken verschillen'*.
De meeste kritiek is er van de respondenten die natuur centraal stellen: de Vrienden van Amelisweerd. Het verschil van mening spitst zich toe op het Engelse Werk dat te rigide zou zijn aangepakt. De natuurwaarden en het romantische karakter zouden naar de mening van de Vrienden ernstig zijn aangetast. Controle in het veld door een van de stadsecologen wijst - voor zover zijn waarnemingen reiken - niet op een zeer ernstige verstoring van de natuurwaarden in het Engelse Werk. Er zijn twee groeiseizoenen voorbij sinds de ingrepen. Het 'weelderige en natuurlijke' karakter van het Engelse Werk is stap-voor-stap aan het terugkomen.
Bij de ontwerpen zijn nog de volgende opmerkingen gemaakt:

- Bij het ontwerp bij Oud Amelisweerd is veel aandacht besteed aan de functionaliteit voor het landbouwverkeer (melkwagen, trekkers met aanhangers). De brede asfaltweg die dit tot gevolg had doet afbreuk aan de uitstraling van deze tuin.
- Bij het ontwerp bij Rhijnauwen is juist te weinig rekening gehouden met functionaliteit voor (landbouw)verkeer, laden en lossen en zitten en spelen. De functionaliteit voor verkeer en laden en lossen voor de Stay Okay is op het laatste moment nog verwerkt in het ontwerp.

Een aantal van de geconstateerde tekortkomingen kunnen de komende jaren nog in het dagelijks beheer door Stadsbedrijven aangepakt en verbeterd worden.

Onderwerp 4: Wat zou er nog moeten gebeuren op de landgoederen?

Algemeen – kijken naar de ontwikkelingen rondom de landgoederen
De Toekomstvisie was erg gericht op het opknappen van de landgoederen. Dit is verklaarbaar vanuit de grote betrokkenheid van de inwoners en gebruikers van het landgoed die het proces nauwlettend en kritisch hebben gevolgd. Het resultaat is dat de landgoederen er 'mooi bij liggen' en weer voor jaren mee kunnen. Maar de situatie rondom de landgoederen is sinds het vaststellen van de Toekomstvisie erg veranderd. De stad heeft een enorme groeiopgave (zie de RSU 2040) met de bijbehorende behoeften aan groen, recreatie en natuur. Dit geldt ook voor de regio (U16). Momenteel wordt gewerkt aan modellen voor hoe de vergroening van de stad kan plaatsvinden. In de aanvulling kunnen we onderzoeken of en hoe de landgoederen - en de gronden eromheen - hier een rol in kunnen spelen. Op kortere termijn spelen er de uitwerking van het Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd, de Omgevingsvisie Utrecht Science Park en mogelijk de overkapping van de A27. Deze ontwikkelingen leiden vrijwel zeker tot een hogere gebruiksdruk op de landgoederen en zijn mogelijk van invloed op de zonering.

Natuur: EHS, NNN en Groene Contour
EHS staat voor de Ecologische Hoofd Structuur Nederland (EHS): een samenhangend netwerk van bestaande en toekomstige natuurgebieden in Nederland. De EHS heet sinds 2013 Natuurnetwerk Nederland (NNN). Dit netwerk is van groot belang voor biodiversiteit en recreatie.
De landgoedbossen zijn vanwege de bijzondere natuur- en cultuurhistorische waarden onderdeel van het NNN en hebben als natuurbeheertype 'Park- en stinzenbos'. Dit beheertype hangt áltijd samen met een cultuurhistorisch waardevol landgoed. Vaak is de samenhang groot met andere landgoedelementen zoals een huis, tuin, lanen en overige bossen op het landgoed. De natuurbestemming van deze bossen is gerealiseerd en wordt in stand gehouden. De verschillende landgoedbossen hebben elk eigen ecologische waarden die door Stadsbedrijven met beheer behouden en verbeterd worden. Dit beheer kan wat betreft de natuurwaarden van de bossen nog verder worden verfijnd in het eerdergenoemde Meerjaren Beheerplan 2020-2030.

Nog niet alle als NNN begrensde terreinen zijn echter als zodanig ingericht en/of beheerd. Het weiland ten westen van de Voorlaan is verpacht. Dit perceel maakt onderdeel uit van de ecologische verbinding tussen Amelisweerd en Fort Vechten. Het beheer van dit perceel is (nog) niet volgens de beheerdoeltypen uit het NNN.

Bij de herijking van de EHS in 2012 is een aantal percelen uit het NNN gehaald. Omdat deze echter wel van belang zijn voor het functioneren van het NNN, heeft de Provincie Utrecht deze aangewezen als Groene Contour en planologisch beschermd middels de PRV (Provinciale Ruimtelijke Verordening). De provincie heeft in de Groene Contour gebieden echter vooralsnog geen geld voor functieverandering naar natuur (waardedaling grond) beschikbaar gesteld, maar wel voor agrarisch natuurbeheer. Realisatie van natuur dient te gebeuren op vrijwillige basis. Het gaat hierbij om diverse weilanden tussen Oud Amelisweerd en de Vossegatsedijk en rondom Fort Rhijnauwen. Deze weilanden zijn eigendom van de gemeente Utrecht en momenteel verpacht. De ontwikkeling van natuur en recreatie op de landgoederen gaat wat betreft de agrarische percelen (maar) met kleine stapjes vooruit. In de aanvulling van de Toekomstvisie moet een standpunt ingenomen worden hoe de gemeente Utrecht om wil gaan met landbouw in relatie tot andere belangen en waarden en de ontwikkeling van de stad, (Wat de landbouw betreft geldt dit overigens stadsbreed). Bij de meningsvorming daarover en mogelijke realisatie is het verstandig de boeren nauw te betrekken. Alle percelen waarop dit van toepassing is zijn aan hen verpacht.

Ook de Kromme Rijn is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Helaas is het niet mogelijk gebleken Rijkswaterstaat de onderdoorgang van de Kromme Rijn onder de A27 sterk te laten verbeteren in kwaliteit en breedte. Voor de kwaliteit van de verbinding stad-landschap is en blijft de onderdoorgang een knelpunt. Extra maatregelen voor de natuurontwikkeling langs de Kromme Rijn zijn onderdeel van de geplande water- en natuurcompensatie voor de verbreding van de A27. Het jaagpad langs de Kromme Rijn wordt beschouwd als een van de mooiste en belangrijkste wandelroutes in de provincie. De dimensionering van dit wandelpad biedt echter onvoldoende ruimte voor 'social distancing' en werd om die reden afgesloten tijdens de corona-uitbraak.

Landbouw – langetermijnvisie aangeven en situatie specifieke vragen beantwoorden
De twee landbouwbedrijven zijn in de Toekomstvisie benoemd als medebeheerders van het agrarisch deel van de landgoederen. Bloeiende boomgaarden en koeien in de wei dragen bij aan de belevingswaarde van de landgoederen voor de vele recreanten. Daarnaast kunnen de boeren een belangrijke bijdrage leveren aan landschapsbeheer en biodiversiteit. De beide pachtbedrijven beslaan bijna 2/3 van de oppervlakte van de landgoederen. Zij 'beheren' daarmee een groter oppervlak van de landgoederen dan de gemeente zelf. Een bedrijf – boerderij de Zonnewijzer – is een melkveehouderij, het andere bedrijf – Hofstede Rhijnauwen – is een gemengd bedrijf (melkveehouderij en fruitproductie). De Zonnewijzer doet ook aan boerderijeducatie voor basisscholen.
De beide bedrijven hebben te maken met een veelheid aan belangen die van invloed zijn op de bedrijfsvoering. De rentabiliteit van de bedrijven staat door het intensieve recreatieve gebruik en de opgave vanuit natuurontwikkeling onder druk. Daarnaast is de gemeente Utrecht een voorstander van *'grondgebonden natuur inclusieve kringlooplandbouw'*. Om de boeren op de landgoederen meer duidelijkheid en een langetermijnperspectief te bieden dient een visie op de landbouw ontwikkeld te worden. Daarbij moet afgewogen worden of die visie gemeente breed ontwikkeld wordt of alleen voor de landbouwbedrijven op de landgoederen. In beide gevallen moet in samenhang beschouwd worden wat voor consequenties er voor de landbouw zouden kunnen zijn vanuit de 'groene schaalsprong' (die samenhangt met de groei en verdichting van de stad), de nadere uitwerking van het NNN en Groene Contour en recreatieve en landschappelijke beleefbaarheid en toegankelijkheid. Een aanzet voor een langetermijnperspectief in samenhang met het ontwikkelen van meer natuurwaarden op de weilanden is gegeven met het opstellen van beheerovereenkomsten voor natuur en landschapsdiensten die de boeren op de landgoederen leveren en waarvoor zij een financiële vergoeding krijgen. De ervaringen hiermee kunnen betrokken worden bij het opstellen van de landbouwvisie.
Daarnaast zijn er voor de landgoederen situatie specifieke vragen over landbouwpercelen die beantwoordt moeten worden. Bijvoorbeeld om de tankgracht (onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie) meer zichtbaar, beleefbaar en toegankelijk te maken. De tankgracht bevindt zich op verpachte landbouwgrond.
De gemeente Utrecht heeft nu op en rond de landgoederen te weinig grond in bezit om alle genoemde ambities (letterlijk) een plek te geven. Daarbij kan betrokken worden of er vermindering van de uitstoot van stikstof mogelijk is door de landbouwbedrijven op de landgoederen.
De provincie Utrecht heeft aangegeven met expertise te willen ondersteunen bij het opstellen van een landbouwvisie. Daarnaast heeft de Provincie veel initiatieven op het gebied van grondgebonden natuur inclusieve kringlooplandbouw met subsidie mogelijk gemaakt. De resultaten en leerpunten van deze initiatieven kunnen bij het opstellen van de landbouwvisie betrokken worden.

Moestuinen – stadslandbouwers en maatschappelijke dienstverleners
De twee biologische moestuinen op de landgoederen zijn in de Toekomstvisie omschreven als waardevol vanwege de cultuurhistorie en de verbinding van voedselproductie met stadsbewoners en/of het leveren van een bijdrage vanwege het produceren van producten voor de lokale markt, Daarnaast leveren de moestuinen maatschappelijke diensten aan veel vrijwilligers, mensen die naast hun gewone werk of tijdens hun pensioen graag zinvol bezig. Ook bieden de tuinen plaats aan

zorgcliënten van hulpverleningsinstellingen uit de omgeving. De moestuinen bieden aan om een rol te spelen bij het beheer van de paden op de landgoederen. Dit kan nader onderzocht worden in de aanvulling van de Toekomstvisie en/of de uitwerking van het Meer Jaren Beheerplan.

Vastgoed - pandvisies
De gemeente Utrecht is eigenaar van veel vastgoed op het landgoed. Lange termijn ideeën over (gewenst) gebruik van dit vastgoed waren geen onderdeel van de Toekomstvisie. Het beleid op dat gebied is het terrein van de Utrechtse Vastgoed Organisatie (UVO). UVO is bezig met het opstellen van 'pandvisies' voor Landhuis Oud Amelisweerd en het Koetshuis van Nieuw Amelisweerd waarin (gewenste) gebruiksmogelijkheden en voorwaarden voor deze panden worden onderzocht. In de aanvulling van de Toekomstvisie is het noodzakelijk om op strategisch niveau een visie te ontwikkelen die richtinggevend is voor de eigenaar van het vastgoed.

Conclusies

De huidige toekomstvisie (2011-2031) was gericht op het stoppen van de neerwaartse spiraal in cultuurhistorische, natuurlijke en recreatieve waarden en met gerichte maatregelen het landgoed weer klaar te maken voor de toekomst. Oorzaken waren dat de voorgaande 30 jaar een te beperkt beheerbudget beschikbaar was, dat gezien de leeftijd lanen en delen van bossen onvoldoende hersteld waren en dat in de periode 1980 tot 2010 de recreatiedruk verveelvoudigd is.
Als conclusies komen de volgende onderdelen uit de evaluatie naar voren:

- Als eerste onderdeel is in de Toekomstvisie het plan uitgewerkt voor herstel van de karakteristieke bomenlanen, de 'ruggengraat' van het landgoed, in samenspel met de bossen. Die uitvoering heeft ertoe geleid dat de meeste bomenlanen zijn hersteld op een ecologisch waardevolle wijze. Bij mogelijk toekomstige aanpak dient breder afgewogen te worden of het belang van de individuele boom prevaleert, of herstel van (delen van) een laan.
- Een ander belangrijk onderdeel van de Toekomstvisie was gericht op het verbeteren van de verkeers- en parkeersituatie en het oneigenlijk gebruik van lanen als parkeerlocatie. Die operatie is geslaagd. Wel blijft mobiliteit en parkeren een aandachtspunt.
- Over de uitwerking van het opknappen van de landgoederen zijn verschillen van inzicht die te maken hebben vanuit welk belang (bijvoorbeeld natuur of cultuurhistorie) de respondent kijkt naar reconstructie en herinrichting. Die verschillen van inzicht bleven lang niet benoemd door de wisselingen van medewerkers bij de gemeente Utrecht en de lange doorlooptijd van sommige deelplannen (zoals bijvoorbeeld het Engelse Werk). Door de wisselingen was er onvoldoende onderlinge communicatie tussen de gemeente en betrokkenen waardoor er niet een doorlopende discussie was waarin zaken steeds verder en in meer detail verduidelijkt konden worden en er meer begrip voor bepaalde keuzes kon ontstaan.
- De uitwerking van de onderscheiden bostypen en het behoud, beheer en de ontwikkeling van bijzondere soorten en natuurwaarden en cultuurhistorische waarde kan nog nader verfijnd en uitgewerkt worden in het Meer Jaren Beheerplan zoals dit nu door Stadsbedrijven afgerond wordt. Daarbij kan ook bekeken worden of het aanbod van vrijwilligerswerk van de moestuinen een plaats kan krijgen in het beheer.
- Het herstel van de tuinen bij de landhuizen is bij Oud Amelisweerd en bij Rhijnauwen uitgevoerd op een wijze die meer nadruk op die tuinen legt. In beide gevallen is het huidige gebruik (doorgangsroute voor landbouwverkeer bij Oud Amelisweerd en de recreatiedruk bij de tuin van Rhijnauwen) sturend geweest in de ontwerpen. De resultaten worden wisselend gewaardeerd maar het is alle betrokkenen duidelijk dat een aanpassing van de aangelegde situatie niet aan de orde is.

- Aan de uitwerking en realisatie van het NNN en de Groene Contour is in beperkte mate vervolg gegeven.
- Voor de landbouw op de landgoederen wordt door de huidige pachters (en hun bedrijfsopvolgers) een langetermijnvisie voor landbouw gemist waarin een lange termijnontwikkeling voor recreatie en natuur verwerkt is.
- Naar aanleiding van inspraakreacties van omwonenden zijn een groot aandeel verbindende wandelpaden met de omgeving geschrapt (bijvoorbeeld richting USP). Door de groei van de stad en het USP en daarmee de wens voor een beleefbaar en toegankelijk landschap worden die nu gemist. Hier zijn tegengestelde belangen op te merken: omwonenden willen geen extra routes, de groei van stad en USP vraagt toegankelijk landschap. (Dit komt onder andere naar voren in de enquête omgevingsvisie USP.)

Aanbevelingen

Diverse geïnterviewde partijen - Staatsbosbeheer, de provincie Utrecht en de gemeente Bunnik en intern de Utrechtse Vastgoed Organisatie, - pleiten voor een aanvulling (of actualisatie) van de Toekomstvisie. De achterliggende reden is de vraag of de huidige visie als voldoende basis kan dienen voor de komende 10 à 20 jaar. Of dat het juist wenselijk is om de visie nu opnieuw tegen het licht te houden en aan te vullen en te actualiseren, omdat er wezenlijke veranderingen zijn. Deze aanvulling zou een strategische visie moeten zijn (met een link naar de omliggende gebieden en bestaande relevante visies) op basis waarvan integrale afwegingen kunnen worden gemaakt. Dit betreft onder andere de verhouding tussen natuur, landbouw, recreatie en cultuurhistorie en het gebruik van gronden en gebouwen.

- De diverse ruimtelijke ontwikkelingen (korte en lange termijn) rondom de landgoederen zijn beperkt meegenomen in de huidige Toekomstvisie. Gezien de veelheid aan ontwikkelingen en ambities van de diverse overheden (zoals de Gemeente Utrecht, de Provincie Utrecht, de U16) en andere gebiedspartijen (zoals de UU en stichting USP) moeten daar in de aanvulling duidelijke uitspraken over gedaan worden. (De horizon zou zich daarbij moeten uitstrekken tot 2040).
- In de huidige Toekomstvisie is omschreven dat in een apart traject een visie wordt opgesteld over de gebouwen en mogelijke functies. In de aanvulling kan de ontwikkeling van het gemeentelijke vastgoed op het landgoed en de lange termijn visies op (gewenst) gebruik opgenomen worden.

Vervolgstappen

Uit het voorgaande zijn de volgende concrete acties te herleiden.

Actie 1 - Aanvullen Toekomstvisie
De aanvulling van de Toekomstvisie moet lange termijn uitspraken doen over de landgoederen op het gebied van mobiliteit, bereikbaarheid en parkeren en over recreatie, natuur, landschap en landbouw. In het beschouwen daarvan zijn de volgende partijen en ontwikkelingen van belang:
Gemeente Utrecht

- Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 en de groene schaalsprong,
- Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd
- De groene verbinding/ 'Het-dak-op-de-bak'.
- Omgevingsvisie Utrecht Science park.
- Realisatieovereenkomst NNN A27 (water en natuurcompensatie).
- Pandvisies Landhuis Oud Amelisweerd en koetshuis Nieuw Amelisweerd.
- Uitkomsten mobiliteitsonderzoek parkeerplaatsen.
- Knooppuntontwikkeling Lunetten (Uned, BO-Mirt)

Andere ruimtelijke verkenningen/ontwikkelingen
- Omgevingsvisie Provincie Utrecht
- Groen Groeit Mee (Provincie Utrecht).
- Uitwerking groene pijler uit het REP (U16).
- Ontwikkelen snelfietsroute Utrecht-Veenendaal (Provincie Utrecht)
- Omgevingsvisie landgoederen en kleine kernen (gemeente Bunnik).
- Toekomstvisie Fort Rijnauwen (Staatsbosbeheer).
- Visie landgoederen Vrienden van Amelisweerd.
- Unesco Werelderfgoedstatus Nieuwe Hollandse Waterline

Wat betreft natuur moet bij de aanvulling betrokken worden of de gemeente Utrecht een meer actieve rol dan nu wil spelen bij de realisatie van het Natuur Netwerk Nederland en de Groene Contour en hoe dit op en rondom de landgoederen gestalte moet krijgen.
Wat betreft de landbouw vinden de pachters en hun bedrijfsopvolger(s) het gewenst dat de gemeente een duidelijke en concrete lange termijnvisie ontwikkelt. Een apart punt voor de boeren op Amelisweerd is of de 'infrastructuur' voor de landbouw nog voldoet (zoals de erven, wegen en (kavel)paden). Het is verstandig de landbouwvisie in overleg met de boeren op de landgoederen op te stellen. Het verdient aanbeveling om de landbouwvisie als aparte bijlage of als apart document bij de aanvulling van de Toekomstvisie op te nemen. De visievorming op natuur en landbouw zal een antwoord moeten bieden op de huidige vragen ten aanzien van agrarische bedrijfsvoering in relatie tot andere functies (recreatie, natuur). Indien blijvend gekozen wordt voor verweving is (waarschijnlijk) extra grond nodig om de bedrijfsvoering rendabel te houden. In de huidige situatie is de schuifruimte zeer beperkt. In de aanvulling moeten de (on)mogelijkheden daarvoor nader onderzocht worden.

Actie 2 – Afronden en verfijnen Meer Jaren Beheerplan 2020-2030
Het onderscheid, de uitwerking en het beheer van de verschillende bostypen is in uitgebreid overleg gegaan tussen de penvoerder van de Toekomstvisie en de toenmalige beheerder. Die beheerder is met pensioen. Zijn vervanger is intussen werkzaam buiten de gemeente, de interne opvolger heeft beperkte tijd voor de landgoederen. Ook heeft het landgoed een andere ecoloog en andere coördinator dan tijdens het opstellen van de Toekomstvisie. Het afronden van het Meer Jaren Beheerplan kan gebruikt worden om de visie op (park)bostypen, natuur en beheer opnieuw te delen (ook met de maatschappelijke partijen) en te verfijnen met de verkregen (beheer)inzichten van de afgelopen jaren.
Hierbij kan mogelijk de (nog te verschijnen) Toekomstvisie van de Vrienden van Amelisweerd betrokken worden. Een en ander kan voor de toekomst vastgelegd worden in het Meer Jaren Beheerplan landgoederen. Daarbij kan betrokken worden dat het beheer van de landgoederen in 2021 opnieuw aanbesteed gaat worden. Natuur en het behoud en de ontwikkeling daarvan zijn een speerpunt op de landgoederen. Beheer is daarbij een van de belangrijkste sturende en bepalende factoren. Het verfijnen van het Meer Jaren Beheerplan en het nieuwe bestek wordt in samenspraak met een ecoloog van Ruimte



gedaan. Hierbij wordt tevens bepaald hoe en op welk moment de ecoloog bij de uitvoering van beheermaatregelen wordt betrokken. Stadsbedrijven stelt samen met Ruimte een monitoringsplan op om de effecten van beheer te volgen.
Leerpunten tot nu toe en eventuele beheerwijzigingen kunnen in het bestek meegenomen worden.
Op de landgoederen wordt in het kader van de Wet natuurbescherming gewerkt conform de gedragscode Bestendig beheer van groenvoorzieningen. Het werken met deze gedragscode borgt een praktische bescherming van flora en fauna bij uitvoering van beheer- en onderhoudswerkzaamheden. Momenteel wordt een nieuwe gedragscode opgesteld, die in de tweede helft van 2020 wordt geïmplementeerd. Deze gedragscode krijgt doorwerking in het Meer Jaren Beheerplan. Het is daarbij van belang om ervaringen met het werken met de huidige gedragscode en de Utrechtse soortenlijst te gebruiken om processen waar nodig anders in te richten.

Actie 3 – Borgen kennis en overdracht
Bij de landgoederen zijn intern en extern zeer velen betrokken. Vooral ook omdat de landgoederen grotendeels op het grondgebied van de gemeente Bunnik liggen. Nieuwe functionarissen van de gemeente Utrecht zoals een beheerder, ecoloog, coördinator, projectleider of assetmanager moeten zich (in korte tijd) veel eigen maken. Voorbeelden daarvan zijn een uitgebreid intern en extern netwerk, veel (project)geschiedenis en omgang met de vele verschillende belangen en belanghebbenden op het landgoed. Het verdient aanbeveling een *Handboek (coördinatie) landgoederen* op te stellen. Het handboek zorgt ervoor dat nieuwe mensen snel ingewerkt raken. Tevens kan het handboek inzicht geven in met welke externe eigenaren/belanghebbenden afgestemd moet worden. Nieuwe functionarissen van de gemeente Bunnik, de provincie Utrecht en Staatsbosbeheer kunnen ook hun voordeel doen met het handboek.
Het borgen van voldoende FTE bij VTH voor handhaving en van beheerbudget (meer vuil ruimen etc.) bij Stadsbedrijven is noodzakelijk om kwaliteit op lange termijn te realiseren en te behouden.

Actie 4 – Verwerken opmerkingen en mogelijke concrete maatregelen
Bij de evaluatie zijn bij de diverse interne en externe betrokkenen nog detailopmerkingen, vragen en concrete maatregelen geïnventariseerd die een plek kunnen krijgen in bovenstaande acties of die op zichzelf uitgevoerd kunnen worden mits ze in bestaand beleid en bestaande budgetten passen.
Uitzoeken en opnemen bij de aanvulling en aanvulling
- Wat wil de gemeente nog doen met het 'Bezoekerscentrum Amelisweerd' en (natuur)educatie.
- Cultuurhistorisch aspect in sommige bostypen minder nadrukkelijk laten wegen en dit concreet uitwerken in beheermaatregelen in het Meer Jaren Beheerplan.

Uitzoeken en opnemen in het beheerplan
- De volgende plekken op het landgoed vragen wat betreft aanleg en beheer nog nadere uitwerking:
  - Actualiseren van de lanenkaart
  - Het Landje van van Wiggen: beschrijven gewenste eindsituatie,
  - Uitspraak doen over het meest gewenste verhardingsmateriaal voor de oprijlaan van Nieuw Amelisweerd en het gewenste beheer,
  - De Tuin van Nieuw Amelisweerd en de oude parkeerplaats: beperkte herinrichting,
  - Het Eiland op het Engelse Werk: afronden voorgestelde Pinetum,
  - De pruimenboomgaard (Voorlaan – Vinkenbuurtje): beplantingsplan,
  - Bloemenakker Parkeerplaats Oud Amelisweerd: beschrijven gewenste eindsituatie,
  - Evalueren van de beheerinspanning voor het Vogelnest,

  Bij het afronden van het Meer Jaren Beheerplan zal bekeken worden wat er binnen het MJB opgelost kan worden en waarvoor eventueel (extra) middelen nodig zijn,
- Uitwerken van pleksgewijs beheer voor behoud en ontwikkeling van bijzondere natuurwaarden.
- Het borgen dat mutaties van herdenkingsbanken en andere bijzondere objecten en beheervormen of beheermethodes etc. een plek krijgen in het beheersysteem en ingevoerd worden.

- Uitzoeken beheermaatregelen in relatie tot eikenprocessierups: natuurlijke bestrijding.
- Bekijken of het gebruik van inheems plantgoed een meerwaarde is.

Oplossen van situatie specifieke vragen van de landbouwbedrijven

- Onderzoek naar de beperkte ruimte en functionaliteit op de erfkavel van Boerderij De Zonnewijzer.
- Uitzoeken van de noodzaak van de aanleg van een verhard kavelpad in natte delen van het land.
- Uitzoeken van mogelijkheden voor educatie en (meer) huisverkoop.
- Gesprek organiseren of de horecabedrijven (meer) willen afnemen bij de boerenbedrijven (en moestuinen).

Afmaken, aanvullen of aanpassen ontwerpen

- Verbeteren van de gebruikswaarde en belevingswaarde van de tuin van Oud Amelisweerd. (Dit in samenhang met de pandvisie van UVO voor dit pand).
- Afronden ontwerp en verbeteren van de gebruikswaarde van de tuin van Rijnauwen voor wandelaars, recreanten en kinderen.

Verder beheersen verkeer en parkeerdruk

- Op drukke dagen experimenteren met verkeersregelaars op de Rhijnauwenselaan.
- Binnen de samenwerking Amelisweerd-Rijnauwen-Vechten een gebiedskaart maken met daarop ook Landgoed Oostbroek en andere landgoederen en Fort Vechten en Nieuw Wulven om recreanten op andere recreatiemogelijkheden te wijzen.
- Onderzoeken of en hoe sluipverkeer geweerd kan worden van de Vossegatsedijk en de Zandlaan.
- Gehandicapten parkeerplaatsen maken bij theehuis Rijnauwen.

Verbeteren en versterken handhaving

- Aanvragen pilotproject ‘bodycams’ voor de boswachters.
- Onderzoeken hoe de handhavingscapaciteit (met name op drukke dagen) verhoogd kan worden.
- In overleg met de gemeente Bunnik een ontheffingsprocedure maken voor ‘parkeerpassen’ voor de gasten van de bewoners van de Vossegatsedijk.

Oplossen knelpunt wegbeheer

- Het wegdek aan de zuidkant van Fort Rijnauwen over de Vossegatsedijk tussen de Rhijnauwenselaan en de Zandlaan verkeert in slechte staat. Voor het westelijk deel wordt dit mede veroorzaakt door het landbouwverkeer dat over deze weg rijdt. De weg wordt zeer veel gebruikt door fietsers. Voor gemotoriseerd verkeer is dit deel alleen voor bestemmingsverkeer waaronder het landbouwverkeer voor Hofstede Rhijnauwen. Staatsbosbeheer is eigenaar van de weg, de gemeente Bunnik is toezichthouder vanuit de wegenverkeerswet en de gemeente Utrecht is betrokken via het gebruik van deze weg door één van haar pachters. Staatsbosbeheer en de gemeente Bunnik willen de gemeente Utrecht graag betrekken bij het zoeken van een oplossing voor het herstel en onderhoud van het wegdek.

Bijlage 1 bij de evaluatie: opmerkingen van de diverse externe betrokken partijen over de evaluatie

Staatsbosbeheer – Fort Rijnauwen, Tineke Harlaar en Kees de Lange provinciaal accountmanager
Staatsbosbeheer is het eens met de conclusie dat de vele ruimtelijke ontwikkelingen meer een plek moeten krijgen in de toekomstvisie. Hoewel de landgoederen in principe een stabiele factor vormen liggen ze hier in zo'n hoog dynamisch gebied dat je daar niet aan ontkomt. Dit geldt overigens ook voor de gebieden van Staatsbosbeheer. Een andere conclusie die door ons onderschreven wordt is dat het eigen grondgebied te klein is om alle ambities te realiseren. Dit mag in onze ogen nog wat sterker aangezet worden: de problemen die op de landgoederen af komen kunnen nooit alleen op eigen grondgebied opgelost worden. De hoge recreatiedruk is daar misschien wel het mooiste voorbeeld van.

Vrienden van Amelisweerd
Het is een mooi afgewogen stuk, een goede weergave van wat achter ons ligt en nuttig als verkennende agenda voor de toekomst. Lof voor het toegevoegde hoofdstukje actualiteit en mooi dat het inheemse plantgoed ook wordt genoemd.

Buurtschap Amelisweerd
Namens de Buurtschap dank voor het concept evaluatie stuk. Heldere uiteenzetting van hetgeen is gepasseerd en wat er dient te gaan komen. De Buurtschap ziet geen hiaten in het geschreven stuk, dus kunnen wij er zeker mee uit de voeten. Uiteraard blijven we graag op de hoogte van de verdere uitvoering van de 'tweede helft'.

Pachters – hofstede Rhijnauwen, familie van Dijk
Klein opmerking over het fietspad is bijgevoegd in de bijlage. Strakjes in de besprekingen komen we vanzelf bij de problemen die ik nu nog niet zie.

Pachters – boerderij de Zonnewijzer, familie van Rijn
Dank voor het evaluatie stuk. Duidelijk en helder verhaal wat je hebt geschreven.
Ik denk dat er voor de nabije toekomst genoeg te bespreken ligt voor ons.
Met name als ik zie en lees dat er rond het natuurverhaal plannen liggen die ten uitvoer gebracht moeten worden bijvoorbeeld. Maar ook over het totaalbeeld en visie die de gemeente Utrecht wil neerleggen ten opzichte van wat wij voor ogen hebben. Afijn, we blijven graag in gesprek hierover, ook met vastgoed waarschijnlijk die de visie tot stand moet brengen.

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Martin Vastenhout	**Datum**	16 oktober 2020
Doorkiesnummer	14 030	**Kenmerk**	8037733/202909-mv
E-mail	martin.vastenhout@utrecht.nl	**Onderwerp**	Stand van zaken landgoederen
Bijlage(n)	1	**Beleidsveld**	Groen

Geachte leden van de raad,

De landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen vormen voor bewoners van Utrecht belangrijke plekken om te recreëren en te genieten van natuur en cultuurhistorie. Met de vaststelling van de Toekomstvisie in februari 2012 heeft uw Raad een basis gelegd voor herstel en het toekomstbestendig maken van de landgoederen. De geplande projecten zijn afgerond. In de raadsbrief van 16 juli 2019 (kenmerk: 4286030/190702-mv) is uitgebreid bij de resultaten stilgestaan. In die brief is aangekondigd met betrokken stakeholders in gesprek te gaan en het proces en de resultaten te evalueren, maar vooral ook samen vooruit te kijken naar de invulling van de Toekomstvisie tot 2031. Het samenbrengen van, en in gesprek gaan met, de verschillende stakeholders zien we als de beste garantie voor een succesvol vervolg van de Toekomstvisie. De evaluatie is als bijlage bij deze brief toegevoegd. In deze brief gaan we kort in op uitvoering van de evaluatie en hoe de resultaten uit de evaluatie verwerkt gaan worden.

Uitvoeringevaluatie
Voor de evaluatie zijn 27 personen binnen en buiten de gemeentelijke organisatie geïnterviewd. De betrokkenen op de landgoederen waardeerden het dat om hun mening werd gevraagd.
De interviews zijn op basis van de volgende vier hoofdvragen uitgevoerd:
1) Hoe verliep het planproces en de communicatie?
2) Wat zijn de resultaten wat betreft bereikbaarheid en (fiets)parkeren?
3) Wat zijn de resultaten wat betreft herstel, zonering, aanleg en beheer?
4) Wat zou er nog moeten gebeuren op de landgoederen?

De respondenten zijn het op onderdelen oneens, maar over het geheel genomen vertonen de meningen over het planproces en het merendeel van de resultaten veel overeenkomsten. De geïnterviewde publieke gebiedspartners (Staatsbosbeheer, Provincie Utrecht, gemeente Bunnik) en de maatschappelijke partijen (de buurtschap Amelisweerd, de beide pachters, de horecaondernemers en de Vrienden van Amelisweerd) hebben ingestemd met de rapportage en vinden dit een goede basis om te reageren op de in de evaluatie beschreven ontwikkelingen en plannen en de geïnventariseerde actiepunten verder uit te werken (bladzijde 11 tot en met 14 van de evaluatie).

Verwerken en concreet maken resultaten
Het vervolg is dat we proactief een antwoord gaan opstellen voor de op de landgoederen afkomende ontwikkelingen, zoals de positie van de landgoederen ten opzichte van de Omgevingsvisie voor het Utrecht Science Park, het Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd en de verbreding van de A27 met de voorgenomen groene verbinding. We gaan hier begin 2021 mee aan de slag. Wij verwachten u eind 2021 nader te kunnen informeren over de ontwikkelingen die de landgoederen raken en de acties die dat van de landgoederen vraagt. Daarbij zal met name ook aandacht besteed worden aan de positie en het toekomstperspectief van de landbouw en de natuur op de landgoederen en de ontwikkelingen langs de Kromme Rijn.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1524
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	7 januari 2021
Agendapunt	8
Omschrijving	Samenwerkingsovereenkomst met Stedin 2020-2024
ID	1572
Behandelend ambtenaar	P. Schulze
Telefoon	14 030
E-mail	paula.schulze@utrecht.nl
Datum collegebesluit	13 oktober 2020
Geocodering	
Thema	Economie
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Energie
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Manon Leenders/Wonen, Energie, Groen, Openbare Ruimte/030-2863710

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	7 januari 2021

Voorgesteld besluit

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	P. Schulze	**Datum**	13 oktober 2020
Doorkiesnummer	14 030	**Kenmerk**	8000059/20201006
E-mail	paula.schulze@utrecht.nl	**Onderwerp**	Samenwerkingsovereenkomst met Stedin 2020-2024
Bijlage(n)	1	**Beleidsveld**	Energie

Geachte leden van de raad,

Stedin is de netbeheerder van de gas- en elektriciteitsinfrastructuur in de gemeente Utrecht en daarom een strategische partner in de transitie naar een fossielvrije energievoorziening. Als netbeheerder heeft Stedin de publieke taak de gas- en elektriciteitsnetwerken in haar verzorgingsgebied aan te leggen, te beheren en te onderhouden. Het publieke bedrijf heeft een monopolie en is daarom gereguleerd en onder toezichthouder van de ACM. In juli 2016 heeft de gemeente Utrecht een samenwerkingsovereenkomst gesloten met Stedin voor de duur van 4 jaar. Daarin zijn afspraken gemaakt over de samenwerking op verschillende thema's zoals sturing op energie-infrastructuur, grootschalige woningbouwrenovaties, inzicht in energieverbruik, duurzaam vervoer en innovatie.

De gemeente Utrecht en Stedin hebben besloten om deze samenwerking voort te zetten tot minimaal 2024. Als gemeente hebben we groot belang bij een goede afstemming en coördinatie met Stedin. De huidige energie-infrastructuur zal gedurende de energietransitie behoorlijke aanpassingen ondergaan, denk hierbij aan het verzwaren van het elektriciteitsnet i.v.m. meer elektrisch vervoer en elektrificatie van de warmtevraag in de gebouwde omgeving, en over enkele jaren de verwijdering van het gasnet in grote delen van de stad. Dit heeft ook consequenties voor de openbare ruimte, bijvoorbeeld het plaatsen van additionele bovengrondse infrastructuur zoals distributiestations en veel graafwerkzaamheden. Binnen de strategische samenwerking wordt er aandacht aan besteed om deze impact zo veel mogelijk te beperken. Ook wordt er aandacht besteedt aan de schaarste van de ruimte in de ondergrond en de consequenties hiervan voor de plaatsing van nieuwe kabels en leidingen. De nieuwe overeenkomst biedt handvatten voor samenwerking op deze onderwerpen:

- Strategie
- Data
- Warmtetransitie
- Technische ontwikkeling / innovatie
- Elektrische mobiliteit
- Inpassing in de openbare ruimte

Minimaal twee keer per jaar vindt er een bestuurlijk overleg plaats tussen Stedin en de gemeente. De inhoudelijke agenda van de samenwerking wordt jaarlijks herzien en vastgelegd voor het volgende jaar in een jaarplan. Binnen de samenwerking bewaken we de voortgang van gezamenlijke projecten, en bespreken nieuwe ontwikkelingen dan wel belemmeringen.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenwerkingsovereenkomst

tussen

Gemeente Utrecht

en

Stedin Netbeheer B.V.

juli 2020

De ondergetekenden:

1. **Stedin Netbeheer B.V.**, gevestigd en kantoorhoudend aan de Blaak 8, 3011 TA, Rotterdam, ingeschreven in het Handelsregister van de Kamer van Koophandel onder nummer 24289101, rechtsgeldig vertegenwoordigd door David Peters, hierna te noemen: "**Stedin**";

2. **Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht,** gevestigd te Utrecht (3521 AZ), kantoorhoudende aan het Stadsplateau 1 (postadres: Postbus 8406, 3503 RK Utrecht), ingeschreven in het handelsregister van de Kamer van Koophandel onder nummer 30280353, en rechtsgeldig vertegenwoordigd door Lot van Hooijdonk in de functie van wethouder Energie, hierna te noemen: "de **Gemeente**";

Stedin en de Gemeente gezamenlijk aangeduid als "**Partijen**", of ieder afzonderlijk als "**Partij**";

Overwegende dat:

a. Partijen op 12 juni 2016 een vierjarige overeenkomst hebben gesloten gericht op informatie-uitwisseling, samenwerking, afstemming en coördinatie in de meest ruime zin des woords met betrekking tot hun beleid ten aanzien van energie(transitie);

b. de samenwerking de afgelopen jaren naar tevredenheid heeft plaatsgevonden en dat er vanwege de actuele en toekomstige ontwikkelingen op het gebied van energie (transitie) noodzaak is de samenwerking voort te zetten.

Zijn het volgende overeen gekomen:

Artikel 1 Samenwerking
Partijen zetten hun samenwerking gedurende de periode 2020-2024 voort met inachtneming van onderstaande bepalingen.

Artikel 2 Aard en omvang samenwerking
Partijen spannen zich in om, al dan niet samen met warmte-infrastructuurbedrijven en andere directe stakeholders, gezamenlijk (verder) gestalte te geven aan de duurzame energietransitie door samen te werken aan de onderwerpen die bijdragen aan de toekomstbestendige en fossielvrije energie-infrastructuur van de stad Utrecht. Deze onderwerpen zijn o.a. strategie, data, warmtetransitie, elektrisch vervoer, inpassing in de openbare ruimte en techniek/innovatie. Het staat Partijen vrij om ook projecten met andere partners te doen.

Artikel 3 Planmatige aanpak
Jaarlijks vóór 1 januari stellen Partijen een ontwerpplan op waarin voor de hoofddoelen wordt aangegeven over welke onderwerpen zij gemeenschappelijke projecten willen opzetten, informatie willen uitwisselen, willen coördineren en afstemmen, dit in de ruimste zin des woords. In het ontwerpplan maken zij tevens afspraken over de planning en eventuele kosten. Zo nodig betrekken partijen ook andere organisaties bij de planvorming. Het ontwerpplan wordt vastgesteld door de directie en het bestuur van beide organisaties. Na twee jaar vindt een tussentijdse evaluatie plaats waarbij beide partijen expliciet uitspreken of ze wel of niet door willen gaan met de samenwerking.

Artikel 4 Communicatie en organisatie
Voor het opstellen van het ontwerpplan en het uitvoeren van het vastgestelde ontwerpplan wijzen partijen in hun organisatie een accountmanager aan. Zij hebben periodiek contact zoveel als nodig is.
Daarnaast zal er halfjaarlijks een overleg zijn op strategisch directieniveau vanuit Stedin en bestuurlijk niveau vanuit de Gemeente. Hierin worden de voortgang van de samenwerking, nieuwe ontwikkelingen dan wel belemmeringen evenals de horizon besproken. Ook eventuele conflicten in het kader van de uitvoering van deze overeenkomst worden tussen partijen in dit overleg beslecht.
Elke einde kalenderjaar vindt een evaluatiegesprek plaats tussen de wethouder van de Gemeente met als portefeuille "Energie" en directeur Klant en Markt van Stedin.

Artikel 5 Duur
Deze overeenkomst gaat in per 12 juni 2020 en geldt voor de duur van 4 jaar. Behoudens opzegging wordt de overeenkomst verlengd met een periode van telkens 4 jaar.

Artikel 6 Diversen

In het kader van de uitvoering van deze overeenkomst draagt iedere Partij zijn eigen kosten, tenzij hierover gezamenlijk andere afspraken worden gemaakt.

Aldus overeengekomen en in tweevoud opgemaakt en ondertekend:

Gemeente Utrecht	Stedin Netbeheer N.V.
Naam: Lot van Hooijdonk Functie: wethouder Energie Datum: 6 oktober 2020 Plaats: Utrecht	Naam: David Peters Functie: CTO Datum: 6 oktober 2020 Plaats: Utrecht

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1072
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	7 januari 2021
Agendapunt	9
Omschrijving	Raadsvoorstel Nota beheer openbare ruimte
ID	1115
Behandelend ambtenaar	Erik de Vries
Telefoon	
E-mail	erik.de.vries@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Diepeveen
Beleidsveld	Openbare ruimte
Referendabel	Ja
Raadsadviseur (lijst)	Manon Leenders/Wonen, Energie, Groen, Openbare Ruimte/030-2863710

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	**7 januari 2021**
Gemeenteraad	21 januari 2021

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Nota beheer openbare ruimte

Beleidsveld	Openbare ruimte
Opgesteld door	Stadsbedrijven
Opsteller	Erik de Vries
Kenmerk	7738976
Vergaderdatum Raad	
Geheim	nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. De Nota beheer openbare ruimte vast te stellen, met daarin als belangrijkste veranderingen ten opzichte van voorgaande jaren:
    a. ontwikkelend beheer als nieuwe beheerfilosofie;
    b. het wegwerken van het achterstallig onderhoud in maximaal 10 jaar tijd;
    c. de financiële strategie, waarbij de gemeente de vervangingsinvesteringen van objecten in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut boven 0,1 miljoen euro activeert en afschrijft overeenkomstig de verwachte economische en/of technische levensduur en daarmee op deze punten afwijkt van de nota Waarderen, activeren en afschrijven van vaste activa (WAAVA).

Burgemeester en wethouder van Utrecht,

De secretaris

De burgemeester,

Samenvatting
Met dit raadsvoorstel wordt de Nota beheer openbare ruimte vastgesteld. In deze nota brengt de gemeente in beeld wat de staat is van de kwaliteit van de openbare ruimte, gebaseerd op door de raad vastgestelde kwaliteitsniveaus. De belangrijkste elementen betreffen de inzet op ontwikkelend beheren, de omvang van het achterstallig onderhoud en de financiële strategie die we inzetten om de begroting meer robuust te maken.

Context
Aanleiding
Periodiek maakt de gemeente Utrecht een nota over het beheer en onderhoud van de openbare ruimte. In de raadsbrief Verlengde werkingsduur Nota Onderhoud kapitaalgoederen openbare ruimte 2016-2019 van 12 februari 2019 heeft het college aangegeven de werkingsduur van de betreffende nota te verlengen. De redenen daarvoor waren dat het doorlichten van het gemeentelijke systeem van registratie van areaal, inspecties, normen, conditiescores en risico-inschattingen belangrijk was voor het bepalen van het daadwerkelijke achterstallig onderhoud en we dit proces in de loop van 2019 wilden afronden. Ook vroeg de wijziging van landelijke voorschriften van het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) om een verdere verduidelijking en uitwerking van de definitie van achterstallig onderhoud en de wijze van bekostigen van het onderhoud. Het doorlichten van het areaal is nagenoeg afgerond en de landelijke voorschriften van het BBV zijn inmiddels helder. De uitkomsten en gevolgen daarvan zijn opgenomen in deze nota.

In het kader van gezond stedelijk leven is de kwaliteit van de openbare ruimte van belang voor de gezondheid en het welzijn van de burgers. Dit toenemende belang van een kwalitatief goede openbare ruimte blijkt eens te meer tijdens de huidige coronacrisis. Het intensiever gebruik van de openbare ruimte en de gemeentelijke ambities op gezond stedelijk leven, zoals meer bewegen en meer groen, betere duurzaamheid en toegankelijkheid en het anticiperen op de gevolgen van klimaatverandering vragen om een andere beheerfilosofie genaamd ontwikkelend beheer. Daarbij is niet langer het behoud van de functionaliteit het uitgangspunt (functioneel beheer), maar wordt de functionaliteit aangepast aan de veranderde behoeften en gemeentelijke ambities op de momenten waarop groot onderhoud of vervanging plaatsvindt. In de nota geven we op hoofdlijnen aan hoe we met ontwikkelend beheren invulling willen geven aan het toekomstig beheer van de openbare ruimte.

In naoorlogse wijken, zoals Kanaleneiland en Overvecht, is de openbare ruimte aan vervanging toe. We zien daar het noodzakelijke onderhoud en de noodzakelijke vervangingen in de komende jaren sterk toenemen. Het gaat een enorme inspanning vragen om de kwaliteit van de openbare ruimte in deze wijken op niveau te brengen en te houden. Deze noodzakelijke onderhouds- en vervangingsopgave leidt tot een financieel knelpunt. Dit knelpunt doet ons pijn en is deels het gevolg van de financiële strategie die tot dusver gehanteerd werd, waarbij het beheer en onderhoud van de openbare ruimte uit de exploitatiebegroting werd bekostigd. Doordat er in het verleden niet gespaard is voor toekomstige noodzakelijke uitgaven en gezien de aangescherpte eis uit het BBV om het achterstallig onderhoud binnen redelijke termijn weg te werken, ontstaat er in de komende jaren een structureel tekort. De financiële strategie, opgesteld om de begroting meer robuust te maken, helpt om deze financiële uitdaging het hoofd te kunnen bieden. Deze strategie maakt het mogelijk het benodigde budget geleidelijk, via een ingroeipad, toe te voegen aan de begroting. De huidige meerjarenbegroting 2021-2024 blijft hierdoor sluitend, maar het verwachte structurele tekort loopt op vanaf het begrotingsjaar 2025.

Naast deze onvermijdelijke investeringen in o.a. de naoorlogse wijken en de financiële consequenties hiervan, zien we ook kansen. Momenteel is de Water- en rioleringsvisie in voorbereiding (dit is de opvolger van het Plan gemeentelijke watertaken Utrecht). Deze visie wordt naar verwachting in het eerste kwartaal van 2021 aan uw raad aangeboden. Zowel in de Nota beheer openbare ruimte als in de Water- en rioleringsvisie doen wij voorstellen die leiden tot forse toename van investeringen in de komende jaren. De extra werkzaamheden bieden meer mogelijkheden om ‘werk met werk’ te maken, wat bijdraagt aan de ambities/transities die vallen onder gezond stedelijk leven. Door bij de noodzakelijke rioolvervanging gelijktijdig het rioolstelsel en een deel van de openbare ruimte klimaatadaptief en circulair te maken geven we ook d.m.v. de Water- en rioleringsvisie invulling aan ontwikkelend beheer.

Toelichting op de hoofdlijnen van de nota

Ontwikkeling in beheer

Het beheer van de openbare ruimte richt zich in de basis op het behoud van de functionaliteit en veiligheid van de openbare ruimte, maar gaat zich steeds meer richten op de bijdrage die het kan leveren aan opgaves van de gemeente zoals 'gezond stedelijk leven'. Dit ontwikkelend beheer vraagt meer strategische capaciteit en inzet van de beheerorganisatie. De budgettaire behoefte die hieruit voortvloeit is meegenomen in de nota.

Beheer op niveau en achterstallig onderhoud

In deze nota geven we inzicht in de benodigde maatregelen en de daaruit voorvloeiende financiële middelen welke nodig zijn om het beheer uit te voeren conform het door de raad vastgestelde kwaliteitsniveau van de openbare ruimte.. Tevens beschrijven we wat de omvang van het achterstallig onderhoud is op basis van inspecties die de daadwerkelijke onderhoudstoestand in beeld gebracht hebben.

Financiële strategie

Het benodigd budget als gevolg van de toenemende onderhouds- en vervangingsopgave ligt hoger dan het beschikbare budget. Dit leidt op termijn tot een financieel knelpunt, dat we door middel van de financiële strategie hanteerbaar maken. De financiële strategie brengt de financiën in lijn met het vernieuwde BBV. Het BBV vereist het binnen redelijke termijn wegwerken van achterstallig onderhoud. Daarbij gaat de financiële strategie uit van "duurzaam begroten" om de begroting meer robuust te maken. De vervangingsinvesteringen worden geactiveerd vanaf 0,1 miljoen euro en het onderhoud wordt ten laste gebracht van de exploitatie. Door het activeren van de kosten voor de benodigde vervangingsinvesteringen worden deze kosten verspreid over meerdere jaren, en toegerekend aan de jaren van daadwerkelijk gebruik, en is het mogelijk om de investeringen te realiseren zonder dat er op korte termijn een extra druk op het gemeentelijk budget gelegd wordt. De Nota WAAVA hanteert op het moment een ondergrens voor het activeren van investeringen met maatschappelijk nut van 5 miljoen euro. In de voorgestelde financiële strategie wordt activering vanaf 0,1 miljoen euro voorgesteld. Afwijken van de Nota WAAVA vraagt een expliciet besluit van de gemeenteraad.

Beoogd effect

De vernieuwing van de stad versnellen, anticiperen op de groei van de stad, de hiermee samenhangende verdichting en het intensiever gebruik van de openbare ruimte en de kosten daarvan verminderen. Het wegwerken van het achterstallig onderhoud in 10 jaar tijd zorgt ervoor dat we voldoen aan het BBV. Tevens realiseren de beoogde kwaliteit in de openbare ruimte en voorkomen we verdere kapitaalvernietiging als (groot) onderhoud en vervanging te laat wordt uitgevoerd.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

- Vastgestelde Nota kapitaalgoederen openbare ruimte 2016-2019.
- Raadsbrief Verlengen werkingsduur Nota Onderhoud kapitaalgoederen openbare ruimte 2016-2019.
- College-informatiebijeenkomst waarbij een beeld is geschetst van de ontwikkelingen en uitgangspunten die relevant zijn voor het opstellen bij de nieuwe Kadernota d.d. 14-3-2019.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De Nota beheer openbare ruimte vast te stellen, met daarin als belangrijkste veranderingen ten opzichte van voorgaande jaren: a. ontwikkelend beheer als nieuwe beheerfilosofie; b. het wegwerken van het achterstallig onderhoud in maximaal 10 jaar tijd; c. De financiële strategie, waarbij de gemeente de vervangingsinvesteringen van objecten in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut boven 0,1 miljoen euro activeert en afschrijft overeenkomstig de verwachte economische en/of technische levensduur en daarmee op deze punten afwijkt van de nota Waarderen, activeren en afschrijven van vaste activa (WAAVA).
Argumenten	

1.1	Met ontwikkelend beheer van de openbare ruimte kan de gemeente de vernieuwing van de stad versnellen en efficiënt en effectief bijdragen aan de verschillende gemeentelijke opgaves.
	Waar vroeger het beheer van de stad vooral was gericht op het behoud van de veiligheid en functionaliteit van de openbare ruimte, zal het beheer zich in de toekomst tevens proactief richten op de bijdrage aan de gemeentelijke opgaves zoals het verbeteren van een gezond stedelijk leefklimaat, het intensiever gebruik van de openbare ruimte, als gevolg van de groei en verdichting van de stad, en in moeten spelen op thema's als klimaatverandering en circulariteit. Ontwikkelend beheer zorgt ervoor dat de openbare ruimte meebeweegt met de veranderende behoeften en ambities en daarmee dat de vernieuwing van de stad versnelt. Ontwikkelend beheer is efficiënter omdat beheer en vernieuwing tegelijkertijd worden uitgevoerd. Daarnaast wordt door beheer en vernieuwing te koppelen onnodige overlast voor de inwoner voorkomen en blijft de stad beter leefbaar en bereikbaar. Zowel in de Nota beheer openbare ruimte als in de nieuwe Water- en rioleringsvisie doen wij voorstellen die leiden tot forse toename van investeringen in de komende jaren vanwege de onvermijdelijke toenemende onderhouds- en vervangingsopgave in onder andere de naoorlogse wijken. De extra werkzaamheden bieden meer mogelijkheden om 'werk met werk' te maken, wat bijdraagt aan de ambities/transities die vallen onder gezond stedelijk leven.
1.2	Het wegwerken van het achterstallig onderhoud in tien jaar tijd versnelt de realisatie van de gewenste kwaliteit in de openbare ruimte
	Het wegwerken van het achterstallig onderhoud in tien jaar tijd ligt in lijn met het BBV-voorschrift om achterstallig onderhoud binnen afzienbare tijd weg te werken. Het versneld wegwerken van het achterstallig onderhoud maakt dat de openbare ruimte eerder voldoet aan de technische vereisten. In combinatie met ontwikkelend beheer zorgt het er tevens voor dat de stad zich versneld vernieuwt en voldoet aan de gestelde ambities. Bij het bepalen van het tempo waarmee we achterstallig onderhoud inlopen, houden we rekening met het beter leefbaar bereikbaar houden van stad, de beschikbare capaciteit binnen de eigen organisatie om de onderhoudsprojecten voor te bereiden, aan te besteden en te begeleiden en de beschikbare capaciteit bij aannemers in de Grond- Weg- en Waterbouw om het werk uit te voeren. Dankzij de financiële strategie worden de uitgaven gespreid en toegerekend aan de periode van gebruik van de objecten.
1.3	Het versneld wegwerken van het achterstallig onderhoud draagt bij aan de, als gevolg van het coronavirus, toenemende behoefte aan een veilige, toegankelijke, leefbare en gezonde openbare ruimte
	Het coronavirus heeft eens te meer duidelijk gemaakt hoe belangrijk een veilige, toegankelijke, leefbare en gezonde openbare ruimte is voor de inwoners van Utrecht. De nota speelt hierop in. Het versneld wegwerken van het achterstallig onderhoud brengt, mede dankzij ontwikkelend beheer, de openbare ruimte versneld op het gewenste niveau. De financieringssystematiek maakt de op kortere termijn hiervoor benodigde extra investeringen mogelijk en de versnelling van het werk zorgt daarnaast voor extra werkgelegenheid en werkervaringsplaatsen.
1.4	De financiële strategie zorgt voor de extra middelen die nodig zijn om uitvoering te kunnen geven aan het benodigde beheer conform de gemeentelijke ambitie, het ontwikkelend beheer en het wegwerken van het achterstallig onderhoud.
	De noodzakelijke onderhouds- en vervangingsopgave leidt op termijn tot een financieel knelpunt dat we door middel van de financiële strategie hanteerbaar maken. Dankzij activering van de vervangingsinvesteringen zijn de eerstkomende jaren geen extra middelen nodig uit de gemeentebegroting. De huidige meerjarenbegroting 2021-2024 blijft hierdoor sluitend. Conform de huidige opstelling zijn er vanaf 2025 extra financiële middelen nodig om het vastgestelde ambitieniveau te realiseren. Het voorstel is om bij de Voorjaarsnota 2021 een afweging te maken over een ingroeipad, waardoor de begroting vanaf 2025 geleidelijk oploopt in relatie tot de ambities.

1.5	Het activeren van vervangingsinvesteringen draagt bij aan een robuuste begroting
	De financiële strategie gaat uit van “duurzaam begroten”, waarbij het gelijkmatig verdelen van kosten over meerdere jaren een belangrijk uitgangspunt is. Het activeren van investeringen vanaf 0,1 miljoen euro is één van de instrumenten om kosten over meerdere jaren te spreiden. Daarnaast is aan het einde van de levensduur geld beschikbaar om te kunnen gaan vervangen.
1.6	Het afschrijven overeenkomstig de verwachte economische en/of technische levensduur draagt bij aan een robuuste begroting
	Door objecten in de openbare ruimte overeenkomstig de verwachte economische en/of technische levensduur af te schrijven (in plaats van over 15 jaar zoals de WAAVA voorschrijft) zorgen we ervoor dat de kosten worden toegerekend aan de jaren dat het object in gebruik is.
Kanttekeningen/Risico’s	
1.1	De benodigde en beschikbare budgetten voor het dagelijks beheer van nieuw te ontwikkelen gebieden zijn nog niet bekend.
	De omvang van benodigde financiële middelen is gebaseerd op het huidige areaal openbare ruimte. Voor nieuw te ontwikkelen gebieden bestaat in Utrecht de financiële systematiek van het groeikader. Waar het gaat om projecten met aanzienlijk beheerkosten, worden deze beheerkosten meegenomen in de beheerparagrafen van de afzonderlijke raadsvoorstellen.
1.2	De voorgestelde financiële strategie maakt de begroting minder flexibel
	Door de kosten van de vervangingsinvesteringen te activeren in plaats van in één keer ten laste van de exploitatie te brengen wordt de last in de begroting voor meerdere jaren vastgelegd. De beïnvloedbare ruimte in de begroting neemt af en de schuldquote loopt op.
1.3	De toenemende onderhouds- en vervangingsinspanning leidt op termijn tot extra benodigde financiële middelen
	De toenemende onderhouds- en vervangingsinspanning leidt op termijn tot extra benodigde financiële middelen. Van invloed op de omvang van de benodigde middelen zijn het ambitieniveau van onderhoud en beheer en het tempo van het wegwerken van het achterstallig onderhoud. Bij de voorjaarsnota 2021 komen we bij u terug met een voorstel met betrekking tot deze extra benodigde middelen in relatie tot de ambities.

Financiën

De voorgestelde financiële strategie zorgt ervoor dat de begroting meer robuust wordt. Tevens zorgt de financiële strategie voor de extra middelen die gezien de toenemende onvermijdelijke noodzakelijke vervangingsinspanning in de naoorlogse wijken nodig zijn en om uitvoering te kunnen geven aan het benodigde beheer conform de gemeentelijke ambitie, het ontwikkelend beheer en het wegwerken van het achterstallig onderhoud. Dankzij activering stellen we voor pas vanaf 2025 extra financiële middelen te vragen. Tot die tijd is er naar verwachting geen financiële ruimte beschikbaar vanwege de impact van het coronavirus. De benodigde extra financiële middelen zijn gebaseerd op het huidig door de raad vastgestelde ambitieniveau waar het gaat om de kwaliteit van de openbare ruimte. Daarnaast zijn de middelen gebaseerd op het gewenste ontwikkelend beheer en het wegwerken van het achterstallig onderhoud in tien jaar tijd. Bij de voorjaarsnota 2021 komen we bij u terug met een voorstel voor de extra benodigde financiële middelen.

Wanneer de raad op enig moment besluit het ambitieniveau aan te passen, of andere keuzes te maken t.a.v. het wegwerken van het achterstallig onderhoud, kan dit van invloed zijn op de benodigde financiële middelen.

Vervolg

In deze nota zijn de contouren voor het (ontwikkelend) beheer van de openbare ruimte inclusief het wegwerken van het achterstallig onderhoud opgesteld. Het college rapporteert jaarlijks conform de P&C- cyclus over het wegwerken van het achterstallig onderhoud.

Participatie
De opgestelde participatierichtlijnen worden toegepast bij de realisatie van projecten in het groot-onderhoud en vervangingsinvesteringen.

Communicatie
Zodra de nota Beheer Openbare Ruimte wordt aangeboden aan de raad worden de media hierover geïnformeerd. Het persbericht is toegevoegd als bijlage.

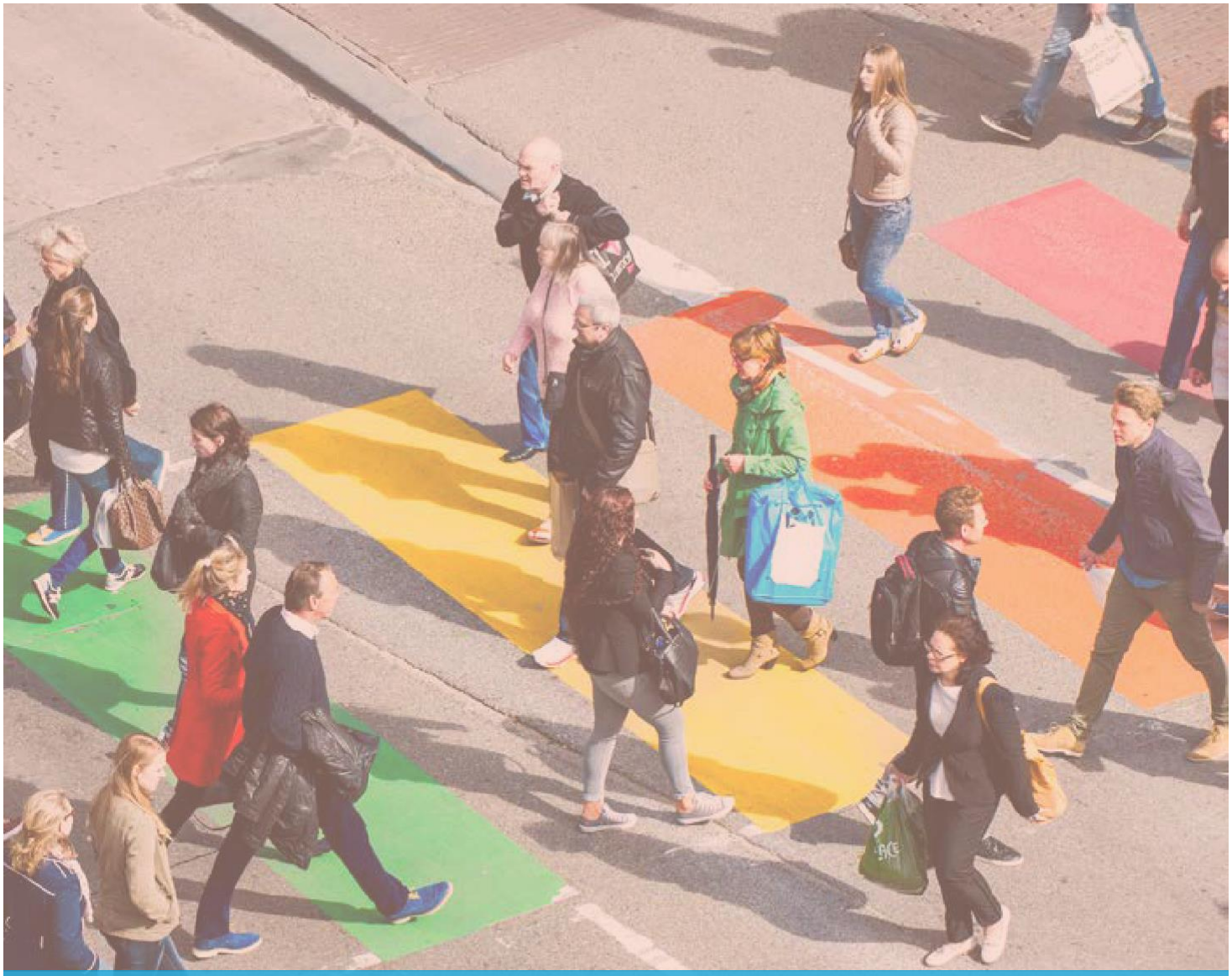
Na vaststelling van de nota door de raad informeren we opnieuw de media, maar ook inwoners. Dan gaat het over de veranderingen en kansen die voortkomen uit de nota. We zetten hierbij diverse middelen in, zoals (animatie)film, infographic, persbericht, website en social media.

Kernboodschap: Het inrichten en het ontwikkelend beheren van de openbare ruimte richt zich op het verbeteren van een gezond, stedelijk leefklimaat waarbij we inspelen op thema's als klimaatverandering en circulariteit. Ontwikkelend beheer betekent dat onderdelen van de openbare ruimte niet alleen worden vervangen, maar ook direct worden verbeterd. Zo creëren we een fysieke leefomgeving die de gebruikers stimuleert om te sporten, te spelen en elkaar te ontmoeten in een aantrekkelijke, groene openbare ruimte, waarbij mensen zo weinig mogelijk last hebben van hittestress en wateroverlast. Kortom een Gezond Stedelijk Leven voor iedereen.

Bijlagen
Bijlagen voor besluitvorming
- De nota Beheer Openbare Ruimte

Bijlagen ter informatie
- Persbericht nota Beheer Openbare Ruimte

Nota Beheer Openbare Ruimte



De basis in beeld en ontwikkelend beheer als toekomstperspectief

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl



Utrecht krijgt de komende decennia te maken met grote vervangings-opgaven

Inhoud

1. Inleiding 4

2. Visie op (ontwikkelend) beheer 8

3. Onderhouds- en vervangingsbehoefte 17

3.1 Hoeveel openbare ruimte hebben we? 17

3.2 Wat is de leeftijd van de openbare ruimte? 22

3.3 Welke kwaliteit willen we realiseren in de openbare ruimte? 27

3.4 Welke kwaliteit realiseren we in de openbare ruimte? 28

3.5 Welk deel is achterstallig onderhoud? 30

3.6 Hoe tevreden zijn inwoners over de openbare ruimte? 35

4. De financiële opgave en strategie 37

4.1 Hoeveel geld hebben we en hoeveel is er nodig voor onderhoud en vervanging? 39

4.2 Hoeveel geld is er nodig inclusief het wegwerken van achterstallig onderhoud? 42

4.3. Hoe kunnen we dit bekostigen, nu en in de toekomst? 43

Bijlagen 48

Bijlage 1: Kapitaallasten 48

Bijlage 2: Opbouw vaste activa reserve 50

Bijlage 3: Externe factoren berekeningen 52

Bijlage 4: Beeldkwaliteit 55

Bijlage 5: Inspectieregimes 56

Bijlage 6: Verklarende woordenlijst 58

1. Inleiding

De kwaliteit van de openbare ruimte is van belang voor de gezondheid en welzijn van onze inwoners en voor de vitaliteit van winkelcentra, stationsgebieden en woonwijken. Het coronavirus benadrukte in 2020 hoe belangrijk de openbare ruimte voor onze inwoners is. De uitbraak leidde in Nederland in rap tempo tot ongekende maatregelen, waarbij het maatschappelijke verkeer voor een groot deel werd stilgelegd. Veel activiteiten werden stilgelegd (onderwijs, sport, horeca, e.d.) en inwoners moesten thuiswerken en zo veel mogelijk binnen blijven. Omdat inwoners als gevolg van alle beperkingen vervolgens toch massaal de openbare ruimte opzochten, werden onderdelen van de openbare ruimte afgesloten. Dat betrof voornamelijk plekken waar de anderhalve meter regel en het verbod op samenscholing onvoldoende nageleefd werd of nageleefd kon worden, zoals in sommige parken, smalle wandelroutes, markten en speeltuinen.

Zo legde het coronavirus ook het leven in de openbare ruimte deels stil en werd duidelijk welke impact dit had op het welzijn van onze inwoners. Toen de druk op de intensive care afname en de regering de maatregelen ging versoepelen, kon ook de openbare ruimte weer worden benut. Eerst voor kinderen onder de twaalf, die weer mochten spelen in speeltuinen en vervolgen gold dat ook voor de twaalfplussers. Het verblijven en ook sporten in de openbare ruimte nam als gevolg van die versoepelingen in combinatie met de nog steeds geldende beperkingen in gebouwen sterk toe. Hierdoor ontstond een herwaardering van het belang van de openbare ruimte bij onze inwoners. Dat belang wordt behartigd door de gemeente. De gemeente is namelijk primair verantwoordelijk voor het inrichten en beheren van die openbare ruimte, op een zodanige manier dat deze bijdraagt aan de behoefte en het welzijn van de gebruikers.

Utrecht krijgt de komende decennia te maken met grote vervangingsopgaven. Dit als gevolg van de huidige groei van de stad en het intensievere gebruik van de stad. Daarnaast is de stad sterk gegroeid na de Tweede Wereldoorlog. De levensduur van met name de wegen en riolering die destijds is aangebracht loopt ten einde, waardoor er in die gebieden een grote vervangingsopgave lig. In de ‘Water- en rioleringsvisie’, die eind 2020 ter besluitvorming wordt voorgelegd aan de gemeenteraad, zal duidelijk worden dat de komende periode jaarlijks de riolering versneld vervangen wordt.

Waar vroeger het beheer van de stad vooral was gericht op het behoud van de veiligheid en functionaliteit van de openbare ruimte, zal het beheer zich in de toekomst tevens proactief moeten richten op het verbeteren van een gezond, stedelijk leefklimaat en in moeten spelen op thema’s als klimaatverandering en circulariteit. Zo is bijvoorbeeld in de nota ‘Gezondheid voor iedereen’ de ambitie geformuleerd om de leefomgeving van Utrechters zo in te richten dat gezond leven gemakkelijk is, de druk op gezondheid zo laag mogelijk is en dat mensen zich prettig voelen. Daarmee wordt het belang benadrukt dat de openbare ruimte heeft voor gezond stedelijk leven. Tegelijkertijd groeit de druk op de openbare ruimte, als gevolg van de verdichting en het intensievere gebruik van de stad. Dat maakt het noodzakelijk om de openbare ruimte optimaal in te richten en te beheren. Bijvoorbeeld ten aanzien van gezondheid beïnvloedende aspecten zoals geluid, luchtkwaliteit, hittestress, aanwezigheid van groen, speel en beweegmogelijkheden.

Voorgaande vraagt om strategisch beheer van de openbare ruimte waarin prestaties, ambities op het vlak van gezond stedelijk leven, risico’s en kosten integraal worden afgewogen. Hiervoor is het nodig om meerjarig te programmeren en regie te voeren op de integrale en gebiedsgerichte aanpak van vervangingsinvesteringen en groot onderhoud. Bij de ontwikkeling van de stad moet het beheer nadrukkelijk worden afgewogen en is het noodzakelijk om de stap te maken naar ontwikkelend beheren.

In de raadsbrief van 12 februari 2019 deelden we mee dat we onvoldoende inzicht hebben in het areaal: de hoeveelheid objecten, conditiescores en risico-inschattingen. Zonder de juiste aantallen en de daadwerkelijke onderhoudstoestand waren we niet in staat een scherp en goed onderbouwd beeld te kunnen geven van de omvang van het areaal en het achterstallig onderhoud. Daarom zijn in 2019 inventarisaties en inspecties gestart, hetgeen begin 2020 is afgerond.

In deze nota staat een vernieuwde en gefundeerde beschrijving van het achterstallig onderhoud en de middelen die nodig zijn om de achterstalligheid in de openbare ruimte weg te werken. Daarnaast is tevens aangegeven welke middelen nodig zijn om het beheer uit te voeren conform de hierop geformuleerde ambities van de gemeenteraad. Beide opgaven zijn vervolgens vertaald naar een financiële strategie. Hiermee is de basisopgave in beeld en zijn de middelen beschikbaar om die basis op orde te brengen. Dit is een cruciale stap op weg naar ontwikkelend beheer.

Het inzichtelijk maken van de opgave heeft echter meer tijd en inspanning gekost dan gedacht. Er is namelijk ook sprake van achterstallig onderhoud in de ambtelijke organisatie die zich bezig houdt met het beheer van de openbare ruimte. Daardoor is de organisatie onvoldoende in staat haar huidige taken goed uit te voeren en is zij hierdoor ook onvoldoende in staat om te werken aan het ontwikkelend beheer. In de afgelopen jaren is binnen de beheeropgave de aandacht vooral uitgegaan naar een efficiënte aansturing van de operationele beheertaken en de technische instandhouding van de openbare ruimte en werden medewerkers die vertrokken soms niet vervangen. Met name beleidstaken kregen weinig aandacht. Om recht te doen aan het belang van een organisatie die haar taken kan uitvoeren en haar bijdrage kan leveren aan de vernieuwing van de stad (ontwikkelend beheer), is het nodig om ook de beheerorganisatie op orde te brengen en de strategische en beleidsmatige capaciteit uit te breiden. Dit maakt onderdeel uit van de voorliggende nota en hiervoor is door de organisatie een plan opgesteld.

In deze voorliggende nota ‘Basis in beeld en ontwikkelend beheer als toekomstperspectief’ baseren we ons op het bestaande beleid (kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte, 2016) en de bestaande situatie betreffende de kapitaalgoederen in de openbare ruimte en het achterstallig onderhoud. De begroting en de financiële strategie zijn daarbij in lijn gebracht met het vernieuwde BBV (Besluit Begroten en Verantwoorden provincies en gemeenten). In het kader van “duurzaam begroten” is een financiële strategie ontwikkeld om de begroting meer robuust te maken. Duurzaam begroten gaat over inzicht in de totale financiële behoefte over meerdere jaren aan de hand van actuele

beheerplannen en het gelijkmatig verdelen van kosten over meerdere jaren. Het vormen van een voorziening groot onderhoud en het activeren van investeringen zijn instrumenten waarmee de kosten geëgaliseerd kunnen worden. Sterke schommelingen in kosten en de daarmee samenhangende jaarlijks benodigde financiële middelen worden op deze wijze voorkomen. Een maatregel die hiermee samenhangt is het voorstel om het grens-bedrag, waarboven maatschappelijke investeringen worden geactiveerd, te verlagen naar 100.000 euro.

Zoals eerder al aangegeven, is de financiële strategie conform vernieuwde BBV, die onder andere voorschrijft dat het achterstallig onderhoud binnen een redelijke termijn moet worden opgelost. Hieraan is gevolg gegeven door een maximale termijn (10 jaar) te verbinden aan het wegwerken van het achterstallig onderhoud.

In hoofdstuk vier is beschreven hoe de financiële opgave zich vertaalt in een financiële strategie die uitwerking geeft aan de veranderde vereisten vanuit het BBV. Wanneer de middelen beschikbaar zijn om de basis op orde te brengen, ontstaat er ook ruimte om in ontwikkelend beheer beleidsmatig aan te haken op thema's als klimaatadaptatie, energietransitie, verdichting en gezond stedelijk leven.

> Leeswijzer

In deze nota wordt beschreven:

- de visie op ontwikkelend beheer
- wat de onderhouds- en vervangingsbehoefte is
  - welk areaal de gemeente Utrecht in beheer heeft
  - wat de ambitie zijn met betrekking tot dit areaal
  - wat de kwaliteit van het areaal is
  - wat het achterstallig onderhoud is
- hoeveel geld er benodigd is voor het uitvoeren van beheer en onderhoud van dit areaal
- hoe we het beheer kunnen bekostigen, nu en in de toekomst
- wat de vervolgstappen zijn



Geluid reducerende maatregelen bij verhardingen en wegen

Wanneer: 2019-2020
Waar: Door de hele stad, met name Leidsche Rijn
Wie: Stadsbedrijven, Ruimte (indien er ook herinrichting aan de orde is)

Wanneer een reducerende deklaag van verharding is versleten, wordt deze vervangen door geluid reducerend asfalt. Het aanbrengen van dit materiaal vraagt een nauwkeurige planning, vanwege het feit dat temperatuur cruciaal is bij asfalteren. De weersomstandigheden moeten ideaal zijn. Het voorjaar is ideaal, maar het moet droog zijn. Een regenachtige dag, veel wind en lage temperaturen kan de hele planning in de war schoppen en leiden tot uitstel van de werkzaamheden, omdat het technisch onmogelijk is om de werkzaamheden binnen de tijd die beschikbaar is, uit te voeren. Uitstel kan weer leiden tot meerkosten, omdat de aannemer ruimte moet hebben om het werk later uit te voeren. Vertraging kan ook leiden tot bereikbaar-heidsproblemen, omdat er dan spanning en overlast kan ontstaan met andere geplande werkzaamheden. Dit betekent dat alle partijen zich heel strak aan de planning moeten houden en we geluk moeten hebben met de weersomstandigheden.

2. Visie op (ontwikkelend) beheer

De openbare ruimte heeft geen oneindige levensduur; noch technisch, noch vanuit maatschappelijk en economisch oogpunt. Veel van de objecten in de Utrechtse openbare ruimte beginnen op leeftijd te raken en vragen om vernieuwingen. Dat is niet uniek voor Utrecht, het is een opgave voor heel naoorlogs Nederland. Veel van de Utrechtse openbare ruimte (o.a. in wijken als Overvecht en Kanaleneiland) is aangelegd in de jaren vijftig, zestig en zeventig van de vorige eeuw en is toe aan vervanging en vernieuwing. Op het moment van vervanging (en bij groot onderhoud) liggen er daardoor grote kansen om via de openbare ruimte bij te dragen aan ambities uit het coalitieakkoord (zoals Gezond Stedelijk Leven voor iedereen).

Denken in kansen

Onze gemeente staat voor een aantal belangrijke opgaven en veranderingen. Denk bijvoorbeeld aan verdichting en multifunctioneel ruimtegebruik, de ontwikkeling van elektrische en zelfrijdende auto's, het toepassen van slimme verlichting, een vergrijzende bevolking, het inspelen op hevige regenbuien of lange periodes van droogte en hitte en een toenemende druk op de openbare ruimte via evenementen en toerisme. Er liggen veel kansen in de openbare ruimte om bij te dragen aan al deze ontwikkelingen. Bijvoorbeeld door mensen te stimuleren om te gaan bewegen via fietsvriendelijke routes, plekken te vergroenen (gestimuleerd door het gemeentebrede principe Groen Tenzij) en door bij de aanleg van warmtenetten niet alleen de openbare ruimte te vervangen, maar deze direct te voorzien van een kwaliteitsimpuls.

Eén van de verbeterdoelen van de Omgevingswet die in 2022 wordt ingevoerd gaat over het samenhangend benaderen van de fysieke leefomgeving. Hiervoor is het noodzakelijk dat we vanuit onze beheer- en ontwikkelopgave samenwerken aan de vertaling van de visie Gezond Stedelijk Leven voor iedereen en de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040.

We zien veel kansen om bij het beheer van de openbare ruimte aan te sluiten bij het vooruitstrevende karakter van onze gemeente om te werken aan een gezonde en veilige fysieke leefomgeving. En via de openbare ruimte bij te dragen aan ambities op het gebied van duurzaamheid, mobiliteit, klimaat, biodiversiteit, toegankelijkheid en het tegengaan van ongelijkheid. In verschillende grootschalige vervangingsprojecten hebben we de afgelopen jaren door extra inspanningen al bij kunnen dragen aan de ambities van onze gemeente. Door deze nota heen, staan kaders met voorbeelden van zowel geslaagde projecten, als projecten die we in de toekomst anders en beter willen aanpakken.

Ontwikkelend beheer

Al de genoemde gemeentelijke ambities hebben consequenties voor de gewenste inrichting, het gebruik en het onderhoud van de openbare ruimte. De afgelopen jaren zien we dat het vakgebied van beheer zich heeft ontwikkeld van een voornamelijk technische aangelegenheid (functioneel beheer) naar een werkveld waar steeds meer aandacht is voor tevredenheid en betrokkenheid van de gebruikers van de openbare ruimte. Denk aan de ontwikkeling van speelplekken, waarbij het van belang is dat de speelplek meegroeit met de veranderende behoefte van de inwoners in een wijk. Ontwikkelend beheer betekent dat er vanuit een (nog) bredere scope naar de toekomst van de openbare ruimte moet worden gekeken.

> Voorbeeld:

Wanneer in een bepaalde straat de riolering vervangen moet worden, onderzoeken we gelijk of dit zodanig gepland kan worden dat de weg ook gelijk gerenoveerd of vervangen kan worden. Dat is 'werk met werk' maken. Ontwikkelend beheer houdt in dat er dan bijvoorbeeld ook gelijk gekeken wordt welke andere opgaven en ambities er in dit gebied liggen, die tegelijkertijd meegenomen kunnen worden. Denk bijvoorbeeld aan het herinrichten van de weg van 50 km/uur naar 30 km/uur. Dit zorgt er voor dat de luchtkwaliteit verbetert en de geluidshinder afneemt, waarbij ook de mogelijkheid van infiltratie van hemelwater en het zoveel mogelijk vervangen van asfalt door groen wordt meegenomen.

Ontwikkelend beheer betekent dus dat objecten in de openbare ruimte niet alleen worden vervangen, maar ook direct worden verbeterd. Zo creëren we een fysieke leefomgeving die de gebruikers stimuleert om te sporten, te spelen en elkaar te ontmoeten in een aantrekkelijke, groene openbare ruimte, waarbij mensen zo weinig mogelijk last hebben van hittestress en wateroverlast. Kortom, een openbare ruimte die bestand is tegen klimaatontwikkelingen en bijdraagt aan Gezond Stedelijk Leven voor iedereen.

Dit geldt niet alleen voor gebieden waar grootschalig wordt vervangen. Ook in het dagelijks onderhoud liggen er veel kansen om bij te dragen aan een gezond, veilig en inclusief Utrecht. Door bijvoorbeeld in het groenonderhoud te werken met mensen uit de Participatiewet, door op een andere manier te maaien waardoor we biodiversiteit kunnen stimuleren en door andere materiaalkeuzes te maken waarmee we bijdragen aan circulaire ambities.

Uitwerking van ontwikkelend beheer

Ten behoeve van het integrale werken, gaat Stadsbedrijven groot onderhoud en vervangings-investeringen integraal programmeren. Dat vraagt om een meerjarige programmering van groot onderhoud en vervangingsinvesteringen, zodat er vanuit andere initiatieven en opgaven (van binnen en buiten de gemeentelijke organisatie) tijdig op aangehaakt kan worden. Voor een deel van de objecten, met name riolering gebeurde dit al en werd zo ‘werk met werk’ gemaakt. Deze integrale programmering van groot onderhoud en de vervangingsopgaaf van objecten zal in eerste instantie gaan over de komende vijf jaar.

Een dergelijke planperiode is noodzakelijk om ontwikkelend te beheren, omdat op deze manier voldoende tijd ontstaat om ambities en opgaven te verbinden aan groot onderhoud en vervangingsinvesteringen. Bestemmingsplannen en participatietrajecten vergen al snel enkele jaren, voordat over gegaan kan worden naar realisatie. Dat betekent dat planperioden van een jaar (zoals in het verleden veel werd gehanteerd binnen de beheersorganisatie) te kort zijn voor andere initiatiefnemers om in mee te gaan. Komende jaren zal de tijdshorizon van de programmering verder worden uitgebreid, om trajecten met een nog langere aan-looptijd (zoals projecten in het kader van de warmtetransitie) ook mee te kunnen nemen.

De gemaakte programmering zal vervolgens op gebiedsniveau afgestemd worden met belanghebbenden, om een werkbaar schaalniveau te bereiken en een prioritering aan te kunnen brengen. Hiervoor is intensievere samenwerking nodig tussen de beheerorganisatie en de ontwikkelorganisatie op het gebied van de openbare ruimte. Maar ook moet afstemming worden gezocht met de ontwikkelaars en beheerders van



Gemeente Utrecht

De Utrechtse openbare ruimte dient bestand te zijn tegen de gevolgen van klimaat-ontwikkelingen

de ondergrondse infrastructuur (kabels en leidingen), zoals nutsvoorzieningen. Ten slotte is de betrokkenheid van inwoners van belang. In eerste instantie komt de inbreng van bewoners via de initiatieven die wijken naar voren brengen in de programmeringsfase, maar bij de voorbereiding van projecten zullen de inwoners vanzelfsprekend ook direct betrokken worden. In de praktijk blijkt dat er soms onvoldoende budget is voor de financiering van al de ambities en opgaven die er liggen vanuit het beleid. Dat vraagt om keuzes bij de formulering van integrale projecten.

In de uitvoeringsfase zal regie gevoerd moeten worden op de integrale beheerprojecten, omdat er binnen die projecten afhankelijkheden zijn tussen partners/partijen en de verschillende onderdelen in een project. De vertraging die hieruit kan voortvloeien moet door het voeren van regie worden voorkomen, omdat die vertraging kan leiden tot overlast, risico’s en kostenverhoging.

Verder is voor een goede inrichting en beheer van de bovengrond, ook een goede inrichting en beheer van de ondergrond noodzakelijk. De ondergrond is namelijk mede bepalend voor hetgeen wat er boven de grond gebouwd en ingericht kan worden. Dat betekent dat er regie nodig is op de inrichting van die ondergrond, om ambities te kunnen realiseren. Mede omdat we in Utrecht steeds meer de hoogte en de diepte ingaan, het aantal kabels en leidingen toeneemt en er nieuwe ruimtevragers zijn, zoals koude-warmteopslag. Ook vergroening (bijvoorbeeld ruimte voor de wortels van bomen) vraagt om een goede inrichting en beheer van de ondergrond. De structurele aandacht voor de ondergrond staat nu nog in de kinderschoenen, maar vraagt van ons dat we goed naden-ken over hoe we de ondergrond inrichten, toezicht houden op het gebruik en beheren.

Gemeente Utrecht



De Dafne Schippersbrug

De Dafne Schippersbrug is een unieke brug die meerdere functies integreert. Het dubbele grondgebruik – de vloer van het fietspad is het dak van de school – maakt dat eenvoudig onderhoud niet volstaat.



Bijvoorbeeld middels het integreren van de ondergrond in omgevingsplannen en het gebruik van mantelbuizen, zodat we ook het beheer én toezicht op een duurzame manier tegen aanvaardbare investeringen kunnen uitvoeren en organiseren. Dit vraagt om een versterking van de organisatie. Ter vergelijking: in Utrecht houden slechts enkele personen zich bezig met de ondergrond, terwijl dat er in Rotterdam ongeveer 50 zijn.

Een aandachtspunt is de samenwerking tussen de beheerorganisatie en de ontwikkel-organisatie. Om ontwikkelend beheer goed vorm te geven is het noodzakelijk om elkaar goed te betrekken in de werkprocessen die leiden tot de programmering en uitvoering van integrale projecten. Hierin worden in 2020 en 2021 de benodigde stappen gezet. Er is reeds een Stuurgroep Openbare Ruimte opgericht. De stuurgroep is een platform op IRM'ers-niveau (Integraal Resultaatverantwoordelijke Managers) voor het behandelen van en besluiten over onderwerpen binnen de openbare ruimte, die de afzonderlijke opgaven en/of organisatieonderdelen overstijgen, zoals de bedoelde werkprocessen voor de integrale programmering.

Deze andere manier van werken (ontwikkelend beheer) heeft invloed op de benodigde kennis en houding van de organisatie. Het toevoegen van capaciteit en competenties voor strategisch beheer, beheerbeleid, integrale programmering en de regievoering door Stadsbedrijven, zijn voorwaarden voor het daadwerkelijk kunnen uitvoeren van ontwikkelend beheer. Er worden in de organisatie daarom plannen gemaakt en acties ondernomen om hier invulling aan te geven. De financiële behoeften die voortvloeien uit de visie zijn opgenomen in de financiële behoefte en daarmee onderdeel van de financiële strategie (zie hoofdstuk 4).

Overigens zal beheer natuurlijk ook zorg blijven dragen voor het goed onderhouden van de openbare ruimte met het oog op veiligheid, functionaliteit en een positieve beleving van inwoners. Niet in de laatste plaats staat beheer ook al jaren voor het zorgvuldig omgaan met het kapitaal dat de gemeente heeft geïnvesteerd in de openbare ruimte.

De kwaliteit van de openbare ruimte is van belang voor de gezondheid en welzijn van onze inwoners



Onderhoud en herinrichting Orinocodreef

Wanneer: 2016-2021
Waar: Overvecht
Wie: Stadsbedrijven, Ruimte, Wijken, Buurt

In 2016 wordt geconstateerd dat de verharding van de Orinocodreef aan vervanging toe is. Vanuit Stadsbedrijven wordt het initiatief genomen om ‘werk met werk’ te maken. Het onderhoud van de verharding zou gecombineerd moeten worden met het versmallen van het wegprofiel en snelheidsbeperkende maatregelen. Vanuit Wijken wordt aangegeven dat de bewoners meer speel-en leefruimte willen met brede trottoirs, meer groen en verbeterde waterafvoer. Partijen binnen de gemeente worden bij elkaar gebracht, maar er ontstaat discussie over opdrachtgeverschap en risico-verdeling, waardoor het proces vertraagt. Uiteindelijk gaat een deel van het budget verloren, doordat het ergens anders aan wordt uitgegeven. Daarnaast is er binnen de gemeente geen capaciteit beschikbaar om dit project integraal aan te sturen. In 2019 ligt er wel een plan, maar is er geen zicht op uitvoering. In 2020 staat vanuit Stadsbedrijven ook de vervanging van de riolering op het programma. Indien er voldoende budget beschikbaar is vanuit Ruimte en Wijken, kan het plan in 2021 volledig worden uitge-voerd. Dan wordt het onderhoud en de vervanging van de verharding, de riolering, de openbare verlichting, het groen gecombineerd met het verbeteren van de veiligheid en de wensen van de buurt.

3. Onderhouds- en vervangingsbehoefte

In de afgelopen periode hebben we hard gewerkt aan het in beeld brengen van de basis. De Utrechtse openbare ruimte telt duizenden objecten, variërend van wegen tot speeltoestellen. Al deze openbare ruimte moet worden onderhouden en beheerd, om de stad goed te laten functioneren. Om te bepalen wat de structurele financiële onderhouds- en vervangingsbehoefte is, is het noodzakelijk om te weten welk deel in beheer is van de gemeente Utrecht, welke kwaliteit er wordt gerealiseerd, wat de kwaliteitsambities zijn en wanneer de openbare ruimte moet worden vervangen. Indicatoren die we daarvoor gebruiken zijn de hoeveelheden van het areaal, de leeftijden, kwaliteitsambities en wat de huidige kwaliteit is. Daarnaast is bepaald, aan de hand van inspecties, wat het achterstallig onderhoud is en hoe die is opgebouwd. Naast de gemeten kwaliteit van de openbare ruimte is ook in kaart gebracht in hoeverre inwoners tevreden zijn.

3.1 Hoeveel openbare ruimte hebben we?

Wat hebben we in beheer? Deze vraag is essentieel om te beantwoorden wat de onderhouds- en vervangingsbehoefte is. In de openbare ruimte staat een groot aantal objecten. In figuur 1 is te zien dat het zwaartepunt van het areaal voor de gemeente Utrecht, net als bij elke gemeente, ligt op het beheren van het groen, bomen en de verhardingen.



Figuur 1: Overzicht areaal gemeente Utrecht

*** er is geen symbool voor riolering. Riolering hoort bij 'Water- en rioleringsvisie'**

> Wat is de openbare ruimte

De 'openbare ruimte' zoals in deze nota beschreven, bestaat uit:

- openbaar toegankelijke buitenruimte;
- in beheer en onderhoud van de gemeente Utrecht (dat wil zeggen de gemeente Utrecht houdt het in stand en heeft hiervoor middelen beschikbaar).



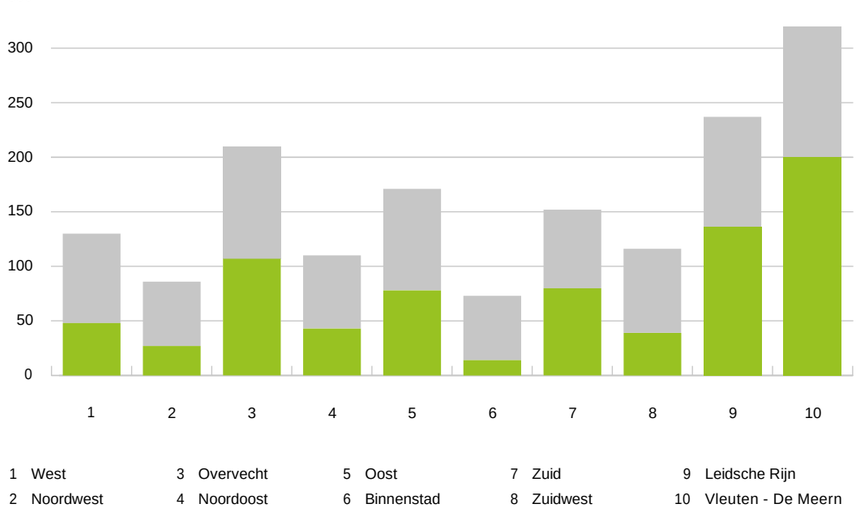
Busstation Leidsche Rijn in de avond

Voorbeeld van een project waarbij het gebruik van het materiaal en de installaties, technisch gezien steeds complexer worden en dus meer specialistische kennis vraagt voor het onderhoud en de instandhouding.

3.1.1 Openbare ruimte per wijk

Per wijk verschilt de hoeveelheid openbare ruimte. Figuur 2 geeft de verhoudingen groen en verharding per wijk aan. Vooral in de nieuwere wijken als Leidsche Rijn en Vleuten – De Meern is relatief veel openbare ruimte. Dit komt doordat hier een groot deel van de wijk niet is bebouwd of bestaat uit buitengebied. In de binnenstad is er weinig groene openbare ruimte. Door de structuur van de binnenstad zal het aantal vierkante meters nooit sterk toenemen. Maar er ligt wel een opgave om met gerichte vergroening bezoekers en inwoners van de binnenstad een aangenamere ervaring te bieden. Zeker gezien de toenemende kans op hittestress tijdens warme dagen.

Daarnaast komen er tot 2040 in Utrecht naar schatting nog 60.000 woningen bij. Dit biedt veel kansen om bijvoorbeeld op huidige bedrijventerreinen, met nu nog minimale hoeveelheden openbare ruimte en groen, meer en betere openbare ruimte te maken. Hiermee wordt bijgedragen aan de doelstellingen van de gemeente om te werken aan een veilige en gezonde fysieke leefomgeving.



Figuur 2: Verhouding verhardingen en groen in vierkante meter per wijk



Renovatie klassieke openbare verlichting: de Steegarmatuur

Wanneer: 2018 - 2019
Waar: Historische binnenstad
Wie: Gemeente

In 2019 is het typisch Utrechtse Steegarmatuur geheel gerenoveerd en omgebouwd naar led. Hiermee leveren we een bijdrage aan circulariteit, doordat het oorspronkelijke ontwerp behouden blijft. Dit kenmerkende armatuur wordt toegepast sinds de jaren 60 (vorige eeuw) in de historische binnenstad van Utrecht. De armaturen zijn niet alleen geheel opgeknapt maar ook constructief verbeterd waardoor ze eenvoudiger te onderhouden zijn, maar ook eenvoudiger te fabriceren door slimmere sluitingen en bevestigingen. De oude lampen zijn vervangen door moderne led-units waarvan het bijzondere is dat ze niet, de vaak bij led voorkomende hoge helderheid hebben, maar een warmere en minder hinderlijke uitstraling. Hierdoor neemt de effectiviteit van het armatuur ook toe. Het nieuw opgenomen vermogen is 25 Watt en wordt gedimd in de nachtelijke uren. Het vermogen van het oude armatuur is 40 Watt. De eerste armaturen zijn vorig jaar geplaatst in de hofjes van de Keukenstraat.

3.2 Wat is de leeftijd van de openbare ruimte?

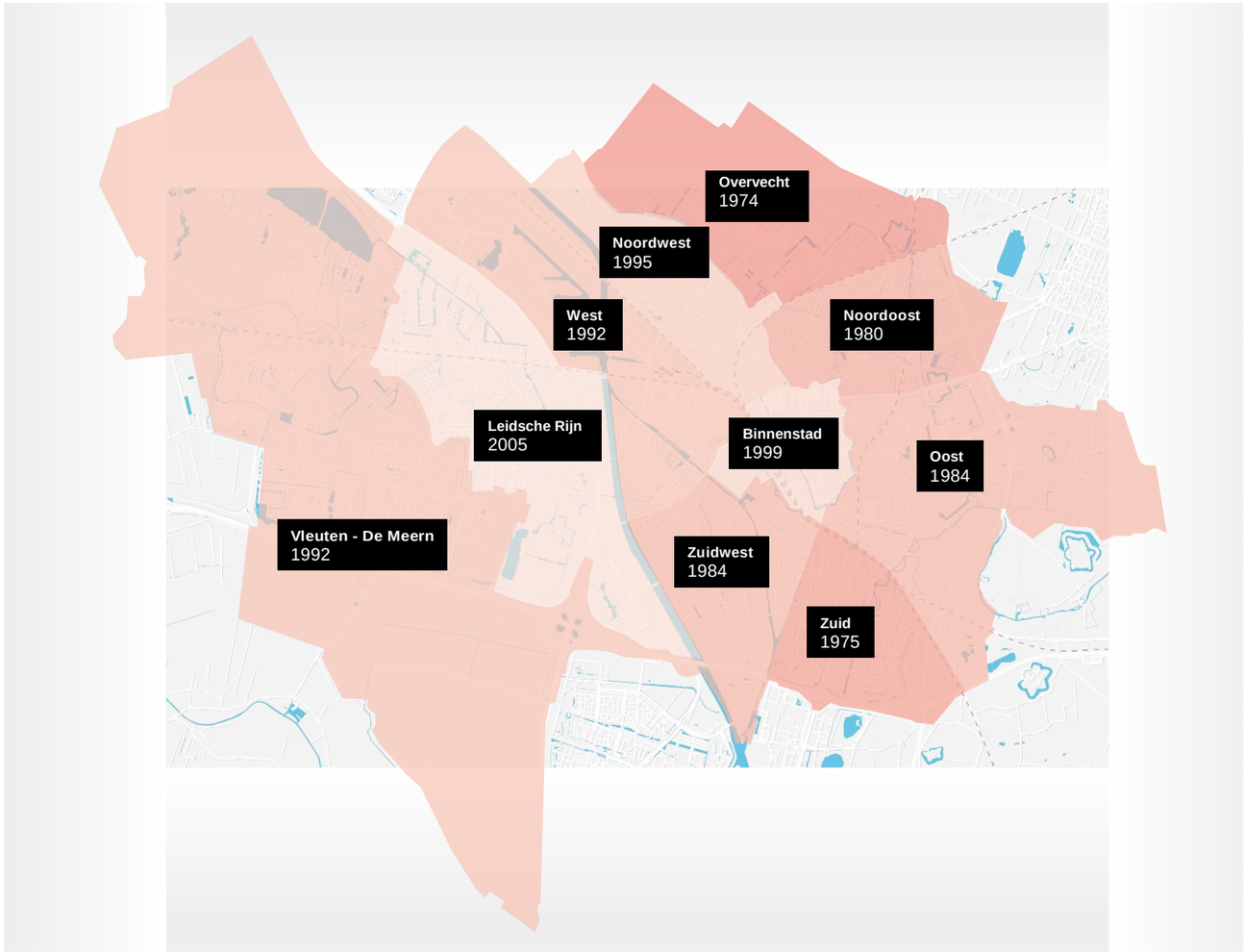
De openbare ruimte heeft geen oneindige levensduur; noch technisch, noch maatschappelijk bezien. Door regelmatig onderhoud uit te voeren, proberen we de technische levensduur te verlengen. Als een object in de openbare ruimte het einde van de technische levensduur bereikt, kan deze niet meer met (groot) onderhoud in stand worden gehouden. Het object moet dan opnieuw worden aangelegd ('vervangen'). Dat is een opgave en een toenemend probleem voor heel naoorlogs Nederland. Ook in Utrecht is veel van de openbare ruimte aangelegd in de jaren zestig van de vorige eeuw. Veel van de objecten in de Utrechtse openbare ruimte beginnen op leeftijd te raken en vragen om vernieuwingen. Het kan zijn dat de openbare ruimte simpelweg te oud of versleten is. Maar ook veranderende maatschappelijke wensen en groei van de stad als geheel, leiden tot een vraag om ingrijpen, waarbij we nieuwe functies en gebruiksmogelijkheden mogelijk maken. En tot slot verandert ook onze smaak. De inrichting van 30, 40 of 50 jaar geleden wordt, afhankelijk van het object, nu soms te sober, gedateerd, ouderwets en onaantrekkelijk gevonden.

3.2.1 Theoretische levensduur

De leeftijd levert een theoretische voorspelling van de periode waarin de openbare ruimte moet worden vervangen. Met name voor verhardingen biedt dit meer inzicht in de onderhouds- en vervangingsbehoefte voor de toekomst. Hierbij baseren we ons op landelijke kennis van ervarings- en gedragsmodellen ontwikkeld door het landelijk kenniscentrum voor de openbare ruimte CROW.

In figuur 3 zijn de gemiddelde aanlegjaren te zien van de verhardingen in de gemeente Utrecht. Te zien is dat met name in Overvecht en Zuid (o.a. Kanaleneiland) al een groot deel van de verhardingen vervangen had moeten worden. In deze wijken zijn al initiatieven gestart voor herinrichting. Waarbij wij al kunnen aansluiten om werk met werk te maken. Wanneer we de leeftijden van verhardingen bekijken op basis van het aanlegjaar, dan zien we dat al een groot deel van de verhardingen ouder is dan veertig jaar en theoretisch vervangen had moeten worden.

Wanneer verhardingen te lang blijven liggen, zoals nu gebeurt, kunnen ze nog wel op niveau worden gehouden, maar nemen de onderhoudskosten toe. Het risico van uitstel van vervanging is dat er vaker dagelijks onderhoud (reparaties oneffenheden) en groot onderhoud (aanbrengen nieuwe deklagen) moet plaatsvinden. Vaak wordt in dit geval de vergelijking getrokken met een houten raamkozijn waar overheen wordt geschilderd, terwijl de kozijnen van binnen aan het rotten zijn.



Figuur 3: Gemiddelde aanlegjaar verhardingen per wijk

Leeftijd is een indicator waarmee we kwaliteit en de onderhouds- en vervangingsbehoefte voorspellen. De wijze van aanleg, de duurzaamheid van de gebruikte materialen en de gebruiksintensiteit zijn factoren die de kwaliteit beïnvloeden en daarmee de feitelijke levensduur bepalen

3.2.2 Vooruitzien met leeftijd, handelen op kwaliteit

Leeftijd is een eerste indicator waarmee we kwaliteit en de onderhouds- en vervangingsbehoefte kunnen voorspellen. De wijze van aanleg, de duurzaamheid van de gebruikte materialen en de gebruiksintensiteit (bijvoorbeeld van zwaar verkeer) zijn belangrijke factoren die de kwaliteit beïnvloeden en daarmee de feitelijke levensduur bepalen. Om die reden wordt de theoretische analyse aangevuld met inspectiegegevens. Deze inspectiegegevens zijn leidend voor het bepalen van de behoefte aan groot onderhoud en vervanging op de korte termijn.

Voor de korte termijn (tot 4 jaar) wordt de onderhouds- en vervangingsbehoefte bepaald op basis van inspecties van de kwaliteit van de openbare ruimte. Alle gegevens worden bijeengebracht in beheerssystemen. Vervolgens wordt dit afgezet tegen de door de raad vastgestelde normen en de normen van het CROW. Door de inspecties kan nauwkeurig worden bepaald welke inspanningen nodig zijn om het onderhoud uit te voeren, vervangingen te ramen en achterstallig onderhoud te berekenen.

Voor veel objecten in de openbare ruimte blijken inspecties op basis van kwaliteit, zoals beschreven in paragraaf 3.3, een betere indicator te zijn voor het bepalen van de onderhoudsbehoefte. Hier is niet (of minder) sprake van een vervangingsgolf op basis van aanlegjaren.

Inspecties zijn dan ook een cruciaal onderdeel van het beheer van de openbare ruimte. Met inspecties hebben we zicht op de actuele conditie van objecten in de openbare ruimte en dat vormt, zoals blijkt uit het voorgaande, een belangrijke basis om conditie en risico’s te monitoren en de benodigde maatregelen en kosten voor de komende jaren te programmeren.



Renovatie openbare ruimte (loopdekken) Albert van Dalsumlaan



Wanneer: 2017-2019
Waar: Utrecht-Oost
Wie: Gemeente, 19 Verenigingen van Eigenaren

Bij dit project is de ‘openbare ruimte’ vastgekoppeld aan de onderliggende gebouwen. En dat zijn privé-eigendommen. Bij 19 woningblokken, ongeveer 450 adressen, ligt ongeveer 4000 m2 (ruim een half voetbalveld…) aan gietasfalt over garageboxen en bergingen. Dit heet een loopdek. Jarenlang was onduidelijk wie er voor welk stuk onderhoud van dit loopdek verantwoordelijk was.

In het verleden stonden gemeente en bewoners lijnrecht tegenover elkaar. Want wie draait op voor het onderhoud en dus de kosten? Na gedegen onderzoek naar schades aan de garageboxen en bergingen, besloot de gemeente het voortouw te nemen in het onderhoud van de loopdekken. Tijdens het onderzoek naar de schades bleek namelijk dat de bouwkundige details van de loopdekken niet goed zijn. Hierdoor kon regenwater in de constructie komen en uiteindelijk zorgde dit voor lekkages naar onderliggende gebouwen.

Daadwerkelijk starten met het onderhoud was niet gemakkelijk; de 19 Verenigingen van Eigenaren moesten op een lijn komen en bewaakten bij het vervangen van het gietasfalt allemaal het belang van hun eigen eigendom. Het lukte om alle partijen om de tafel te krijgen en het vertrouwen van (de Verenigingen van) Eigenaren te winnen. Alle 19 VvE’s werkten mee.

Alle bouwkundige details zijn nu aangepast zodat het regenwater niet meer in de constructie loopt. Behalve 4000 m2 gietasfalt zijn er ook 1300 meter aan afdekkappen (van aluminium en beton) vervangen en 150 nieuwe regenafvoeren. 1200 m2 voegwerk, 450 meter hekwerk en een complete loopbrug van 25 meter tussen twee woningblokken zijn vervangen. Bewoners hebben actief meegedacht in de uitvoering om zo de overlast te verminderen. Na afloop van de werkzaamheden per woonblok, zijn borden opgehangen met gebruikersregels. Zo houdt de gemeente samen met de bewoners, de loopdeken zo lang mogelijk in goede staat. Het project is eind 2019 afgerond.

3.3 Welke kwaliteit willen we realiseren in de openbare ruimte?

De gemeente zorgt er in beginsel voor dat de gehele openbare ruimte op een basis onderhoudskwaliteitsniveau wordt onderhouden. In de afgelopen jaren (2005, 2013) zijn er door de raad besluiten genomen over het kwaliteitsniveau van het onderhoud in de openbare ruimte. In 2016 is via de Commissiebrief S&R: Beeldkwaliteit openbare Ruimte; van KIOR naar CROW de raad geïnformeerd over de overstap van de Utrechtse KIOR-methodiek naar de CROW-beeldmaatlatten.

Door middel van een groot aantal ‘beeldmaatlatten’ omschrijft deze systematiek 5 niveaus (van A+ tot D) van beeldkwaliteit. Hierbij geldt dat A+ het hoogste niveau is en D de laagste. Voor de metingen betekent dit dat wanneer 90% van de openbare ruimte voldoet aan het vastgestelde niveau, het niveau is gehaald conform het CROW. Op basis van de in eerdere jaren vastgestelde ambitieniveaus, geeft de raad sturing aan de kwaliteit die wordt gerealiseerd buiten op straat. Hoe hoger het niveau, hoe hoger de beheerinspanning en het bedrag dat moet worden besteed om de kwaliteit te halen.

Het ambitieniveau voor de openbare ruimte in gemeente Utrecht is CROW-score ‘B’, met ‘A-accenten’ op een aantal bewuste plekken in de gemeente. Deze basiskwaliteit garandeert dat de openbare ruimte veilig en functioneel en prettig in gebruik is. De ‘A-accenten’ zijn gericht op het vergroten van de beleving van de openbare ruimte en gaan in de praktijk vooral over meer reiniging (zwerfafval en onkruid op verharding) en meer aandacht voor straatmeubilair (banken, afvalbakken). Op bedrijventerreinen wordt het groen vanaf 2021 onderhouden op CROW-niveau C.

	CROW-niveau	Uitzonderingen
Grijs	B	Geen
Groen	B	Groen dat is opgeknapt in het kader van het Groenstructuurplan wordt onderhouden op CROW-niveau A. Bedrijventerreinen op CROW-niveau C.
Schoon	B	Winkel- en wandelgebied binnenstad, stationsgebied, winkelcentra, centrum Leidsche Rijn en alle parken worden onderhouden op CROW-niveau A.

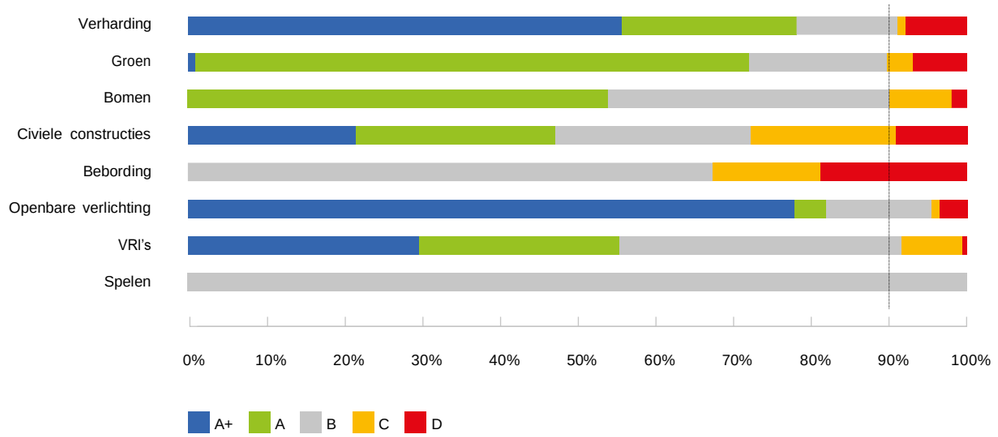
Tabel 1: Vastgestelde kwaliteitsambities

3.4 Welke kwaliteit realiseren we in de openbare ruimte?

Het is belangrijk om de kwaliteit van het areaal te monitoren. Zo kunnen we achterhalen of we voldoen aan de wettelijk gestelde eisen conform het BBV en of we de ambities halen, zoals die door de raad zijn gesteld. De kwaliteit van het areaal relateren we dan ook vooral aan deze twee doelstellingen.

Er geldt namelijk een harde ondergrens, die in de hele openbare ruimte moet worden gegarandeerd. De ondergrens wordt bepaald door de wettelijke zorgplicht die in het Burgerlijk wetboek en de Wegenwet is belegd bij de gemeente. Dit komt er op neer dat de gebruiker altijd op een normale, ongehinderde en veilige manier van de openbare ruimte gebruik moet kunnen maken. De gemeente draagt hiervoor continue zorg en voorkomt schades en aansprakelijkheidsstellingen. Bij de ondergrens hoort ook het voorkomen van kapitaalvernietiging. Te weinig of te laat onderhoud mag niet leiden tot hogere kosten of een kortere levensduur. Als praktisch hulpmiddel hierbij stellen we dat de onderhoudsniveaus niet onder het CROW-niveau C mogen komen. Wanneer dit wel gebeurt is er sprake van kapitaalvernietiging.





Figuur 4: overzicht kwaliteit openbare ruimte volgens CROW-beeldkwaliteitsmaatlatten. Areaal dat niet 90% scoort op A en B-niveau heeft achterstand op ambitieniveau. Areaal dat aangemerkt is als D is achterstallig onderhoud op basis van wet- en regelgeving. Voor Spelen geldt dat de speelobjecten vier keer per jaar worden geïnspecteerd en op basis hiervan op B-niveau worden gehouden.

Door het CROW zijn de wet- en regelgeving geborgd in de normen en beheersystematieken, die ook in Utrecht worden gebruikt. De arealen die een beoordeling op D-niveau hebben conform de beeldkwaliteitsmaatlatten van het CROW rekenen we tot het wettelijk achterstallig onderhoud. Om dit terug te brengen naar het ambitieniveau, zijn investeringen in groot onderhoud en/of vervangingen nodig.

Ook kan het zijn dat er wel voldaan wordt aan wet- en regelgeving, maar er achterstallig onderhoud is op de door de raad vastgestelde beeldkwaliteiten. Er is dan sprake van achterstallig onderhoud op de ambitie. De vastgestelde ambitie voor Utrecht is CROW-beeldkwaliteit B met een toegestane vastgestelde afwijking van 10% van het areaal. In figuur 4 is te zien dat er voor civiele constructies, bebording en groen achterstallig achterstand is op de ambitie.

Ook zien we in figuur 4 figuur dat een deel van de openbare ruimte wordt beoordeeld met een D. Een groot deel van de bebordingen scoort een D-kwaliteit, maar het vervangen van bebording is relatief goedkoop in vergelijking met civiele constructies en verhardingen. Verder zie je in de figuur dat er op de civiele constructies en bij verharding ook een percentage scoort op D-niveau. In de volgende paragraaf wordt dieper ingegaan op de betekenis van deze kwaliteitsmetingen voor de bepaling van het achterstallig onderhoud in de gemeente Utrecht.

3.5 Welk deel is achterstallig onderhoud?

In de vorige paragraaf concludeerden we dat een deel van het areaal niet voldoet aan de wettelijke kwaliteit en een deel van het areaal niet voldoet aan het ambitieniveau dat is vastgesteld door de raad. Voor Utrecht betekent dit dat wanneer arealen niet voldoen aan de vastgestelde ambities (CROW-beeldkwaliteit B met een toegestane vastgestelde afwijking van 10% van het areaal) en de wet- en regelgeving (al het areaal met CROW-beeldkwaliteit D), er dan sprake is van achterstalligheid op vastgestelde kwaliteitsniveaus.

In de programmabegroting Openbare Ruimte en Groen is de financiële omvang van het achterstallig onderhoud als prestatie-indicator opgenomen. Een financiële inschatting van de benodigde werkzaamheden om het achterstallig onderhoud weer op orde te krijgen, komt uit op €45 miljoen tot €55 miljoen. Dit achterstallig onderhoud is in beeld gebracht door middel van inspecties. Inspecties geven namelijk inzicht in objecten, waarvan het onderhoud niet tijdig volgens het onderhoudsplan is uitgevoerd. In onderstaande tabel 1 is te zien dat het financiële achterstallig onderhoud vooral wordt veroorzaakt door verhardingen. Het onderhouden en vervangen van verhardingen is duur, waardoor het achterstallig onderhoud voor dit type openbare ruimte snel oploopt.

Objectsoort	Achterstallig onderhoud	Zekerheidspercentage
Verhardingen	€ 35,7 mln	95% - 100%
Civiele constructies	€ 7,6 mln	90%
Groen	€ 5,6 mln	95% - 100%
Wegmarkeringen en bebording	€ 1,4 mln	70%
OVL / VRI / Installaties	-	95% - 100%
Spelen	-	95% - 100%
Totaal	€ 50 mln	90%
Totaal met bandbreedte	€ 45 mln - € 55 mln	100%

Tabel 2: verdeling achterstalligheid per beheerdiscipline

Het zekerheidspercentage geeft een indicatie van de betrouwbaarheid van het bedrag aan achterstallig onderhoud. Dit percentage is gebaseerd op hoe goed alle objecten in beeld zijn, zowel wat betreft het areaal als de kwaliteit. Een percentage van 95%-100% geeft aan dat alle objecten in beeld zijn. Bij kunstwerken is de kwaliteit van de oeverconstructies nog niet volledig in beeld, waardoor het zekerheidspercentage iets lager ligt (90%). Wegmarkeringen en bebording is 70%, omdat ook hier het areaal en de kwaliteit ervan nog niet volledig in beeld is.

Door de nu al bekende achterstalligheid te extrapoleren is bij deze twee objectsoorten het achterstalligonderhoud geraamd. Het achterstallig onderhoud is dus het totale bedrag dat nodig is per object, waarbij het zekerheidspercentage aangeeft welk deel van dit bedrag onderbouwd is door inspecties.

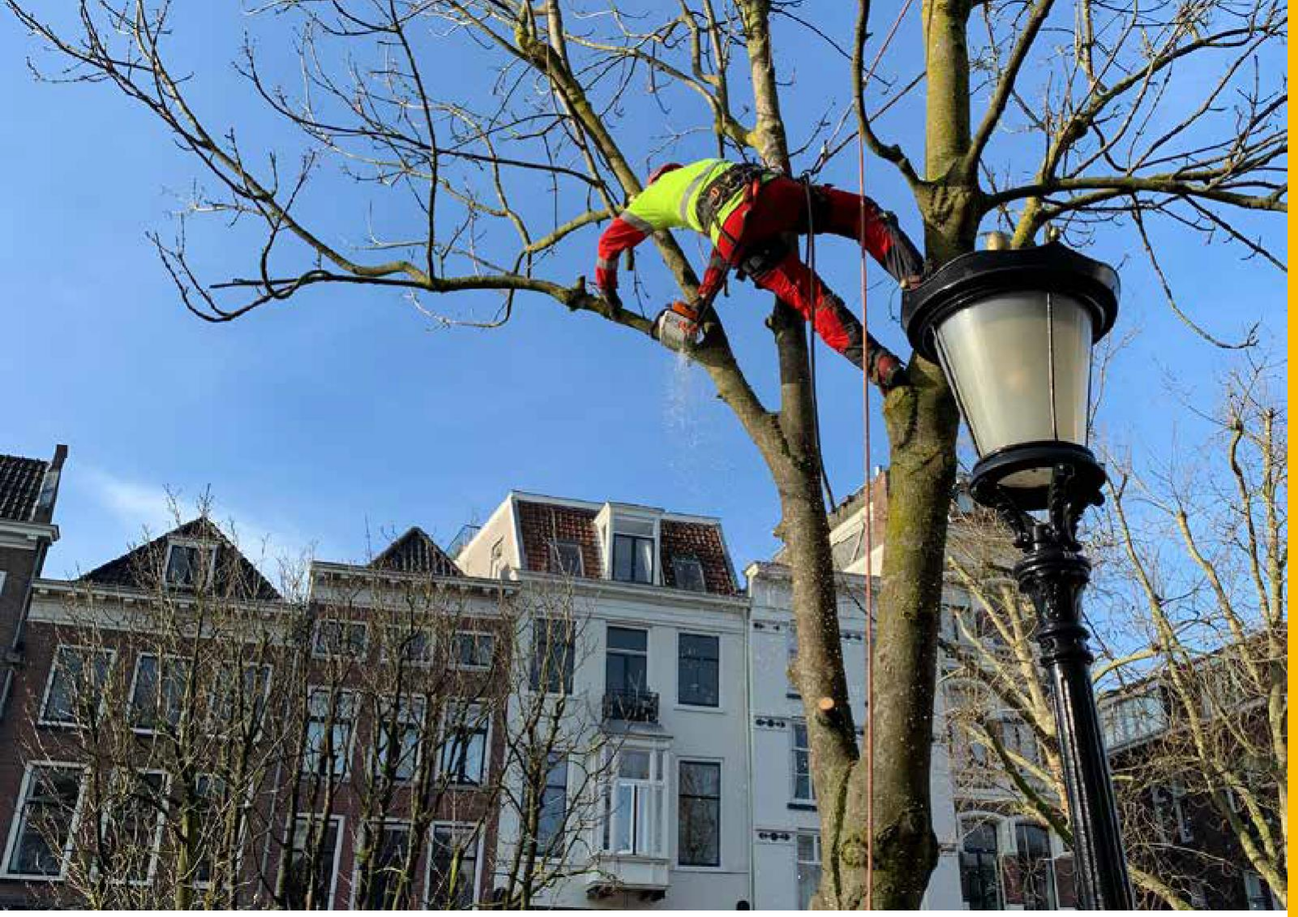


3.5.1 Ontwikkeling achterstallig onderhoud

Eind 2014 was het achterstallig onderhoud € 95 miljoen. Het achterstallig onderhoud raamden we eind 2018 op € 89 miljoen. Dit baseerden we op de uitkomsten van slechts gedeeltelijk uitgevoerde inspecties en daarom vooral op inschattingen van achterstallig onderhoud van de objecten die we toen in beeld hadden. In de programmabegroting is nu jaarlijks € 18,9 miljoen gereserveerd voor vervangingsinvesteringen waarmee de verwachting was dat de achterstand langzaam zou worden ingelopen met ongeveer één miljoen euro per jaar. In de nieuwe berekeningen zijn we het achterstallig onderhoud echter anders gaan waarderen, waardoor er een ander beeld ontstaat van de hoogte van het achterstallig onderhoud.

	Achterstallig Onderhoud eind 2014 (NGK 2016-2019)	Achterstallig onderhoud eind 2019 (Kadernota beheer OR)
1 Groen: openbaar groen, bomen en landgoederen	€ 11,7 mln	€ 6 mln
2a Verhardingen 2b Civiele constructie 2c Openbare verlichting 2d Verkeersregelinstallaties	€ 83,4 mln	€ 44 mln
Totaal	€ 95,1 mln	Tussen € 45 en € 55 mln

Tabel 3: Overzicht ontwikkeling achterstallig onderhoud



3.5.2 Verklaring verschil achterstallig onderhoud

We zijn het achterstallig onderhoud anders gaan waarderen en bekijken. De verklaring voor de daling van het achterstallig onderhoud is dan ook dat er het afgelopen jaar, dankzij de uitgevoerde inspecties, een beter inzicht is verkregen in het areaal en in de kwaliteit van dit areaal. Hierdoor kon de daadwerkelijke achterstand berekend worden. Met name voor de verhardingen is nauwkeurig in beeld gebracht waar het achterstallig onderhoud specifiek zit. Eerder werd een complete weg meegenomen in de berekeningen van achterstallig onderhoud, nu worden ze beoordeeld op wegvakniveau. Ook is er voor openbare verlichting anders gemeten dan voorheen. Bij de vorige berekeningen voor achterstalligheid is uitgegaan van de theoretische levensduur van de verlichting. Nu wordt gestuurd vanuit technische inspecties en rekenen we alleen de verlichting die ook daadwerkelijk vervangen moet worden. In 2016 waren er veel onzekerheden rondom de kwaliteit van het areaal. Deze onzekerheid is destijds vertaald in een hogere post onvoorzien in het volume achterstallig onderhoud. In bijlage 2 is er een overzicht gegeven van de huidige normen en inspectieregimes.

bomen

Vervangen bomen en vergroten biodiversiteit

Wanneer: Eerste fase oktober 2019 – maart 2020, tweede fase 2023
Waar: Carnegiedreef, Overvecht
Wie: Stadsbedrijven in samenwerking met bewoners en Natuur- en Milieugroep Overvecht

Op de middenbermen en tussen de fietspaden van de Carnegiedreef staan honderden bomen. Dit zijn Robinia's. 63 bomen hebben een onvoldoende toekomstverwachting. Samen met bewoners en Natuur- en Milieugroep Overvecht is een toekomstbestendig ontwerp gemaakt voor alle Robinia's op de Carnegiedreef. Ook is de bodem onderzocht en is nagedacht over de structuur waarin de bomen staan en de boomsoort.

Een deel van de Carnegiedreef, tussen de Marowijnedreef en Rio Negrodreef, ligt naast park de Gagel. De Carnegiedreef sluit in het nieuwe plan meer aan op het park. Verschillende boomsoorten staan niet meer in een strakke rij, maar zijn in groepjes geplant. Naast de Robinia's groeien daar straks ook berken, kersen, amberbomen en drie soorten esdoorn. Hiermee is de biodiversiteit van het gebied vergroot. Het andere deel van de bomen op de Carnegiedreef, tussen de Rio Negrodreef en Einsteindreef, blijft in een strakke structuur staan. Daar zorgen de honingboom en drie soorten Christusdoorn voor diversiteit.

We vervangen de bomen in twee fases. De eerste fase voeren we uit tussen oktober 2019 en maart 2020. Dan kappen we 35 bomen en planten we 46 nieuwe bomen. Dat doen we op de Carnegiedreef tussen de Rio Negrodreef en Einsteindreef. De tweede fase voeren we vier jaar later uit. Dan kappen we 28 bomen en planten we 21 nieuwe bomen. Dat betreft de Carnegiedreef tussen de Marowijnedreef en de Rio Negrodreef.

3.5.3 Conclusie

Slechts een klein deel van het areaal kampt met achterstallig onderhoud. Echter doordat Utrecht veel openbare ruimte heeft, is de achterstalligheid wel een forse kostenpost. Bij het wegwerken van het achterstallig onderhoud houden we rekening met het bereikbaar houden van de stad, de grootschalige herinrichtingsplannen en de financiële mogelijkheden die beschikbaar zijn. In hoofdstuk vier wordt in het financiële scenario uitgelegd hoe het achterstallig onderhoud, rekening houdend met de hiervoor genoemde randvoorwaarden, binnen een redelijke termijn van maximaal tien jaar weggewerkt kan worden. De keuze voor de tijdsperiode van tien jaar sluit aan bij de regels uit de BBV, dat vereist dat achterstallig onderhoud binnen een redelijke termijn weggewerkt dient te worden. De keuze voor deze tijdsperiode hangt tevens samen met de belastbaarheid van de organisatie en de stad. Indien voor een nog kortere periode gekozen zou worden, dan kan dat bijvoorbeeld invloed gaan hebben op de bereikbaarheid van de stad.

Ik rij dagelijks over de Waterlinieweg. Het ziet er allemaal heel degelijk en goed uit. Utrecht wordt zo goed bereikbaar. Complimenten gemeente



3.6 Hoe tevreden zijn inwoners over de openbare ruimte?

De tevredenheid wordt bepaald door kenmerken van de openbare ruimte en de activiteiten die er kunnen plaatsvinden, maar ook van de gebruiker zelf. Een rondje lopen met de hond, een middag buitenspelen, winkelen of zo snel mogelijk op je werk proberen te komen, stellen allemaal andere eisen. Verantwoorden op tevredenheid begint daarom met de erkenning dat niet iedereen in de gemeente hetzelfde wil en daarmee ook niet met hetzelfde tevreden zal zijn.

In algemene zin gaat het er om dat de openbare ruimte van Utrecht een positieve ervaring biedt. Daarbij telt het hele pakket: inrichting, gebruiksmogelijkheden, onderhoudskwaliteit, serviceniveaus en communicatie. In de programmabegroting Openbare Ruimte en Groen 2020 is naast het inspecteren van de beeldkwaliteit niveaus aan de hand van een schouw, ook de mening van inwoners over het schoonniveau van de gemeente als prestatie-indicator benoemd.

De waardering voor de verhardingen in de gemeente is 6,6. Dit is hoger dan de vastgestelde minimale waardering van 6.2. Al meerdere jaren achtereen blijkt dat ruim twee derde van de Utrechters (zeer) tevreden is over het groen in de buurt, zoals grasveldjes en bomen. Daarnaast laten de resultaten van de Utrecht monitor in 2018 een waardering zien op stadsniveau van 6,7 voor groen. Dit cijfer is sinds 2013 stabiel. Hiervoor is geen ambitiecijfer geformuleerd. Uit de jaarlijkse enquête blijkt dat Utrecht op schoon een 6,5 scoort. Hiermee wordt voldaan aan de ambitie.



4. De financiële opgave en strategie

In het kader van “duurzaam begroten” is een financiële strategie ontwikkeld. Duurzaam begroten gaat over inzicht in de totale financiële behoefte over meerdere jaren, aan de hand van actuele beheerplannen en het gelijkmatig verdelen van kosten over meerdere jaren. Het vormen van een voorziening groot onderhoud en het activeren van investeringen zijn instrumenten waarmee de kosten geëgaliseerd kunnen worden. Sterke schommelingen in kosten en de daarmee samenhangende jaarlijks benodigde financiële middelen worden op deze wijze voorkomen. Activeren zorgt er daarnaast voor dat de vervanging aan het einde van de levensduur financieel mogelijk is.

Inzicht in de financiële opgave ontstaat door inzicht in de onderhouds- en vervangings-behoefte. In het vorige hoofdstuk beschreven we deze behoefte door te kijken naar de indicatoren kwaliteit, leeftijd en hoeveelheid van het areaal. We zagen dat er met name voor verhardingen een theoretische vervangingsgolf zit aan te komen. Ook concludeerden we dat het volume van het achterstallig onderhoud nu ligt tussen de 45 en 55 miljoen euro en is opgebouwd uit achterstanden bij verhardingen, groen en civiele constructies zoals bruggen, viaducten en kades. De indicatoren kwaliteit, leeftijd en hoeveelheid vormen ook de input voor het bepalen van de financiële opgave. In dit hoofdstuk beschrijven we dat er structureel meer geld nodig is om de openbare ruimte goed te kunnen onderhouden en dat er geld nodig is om in (maximaal) de komende tien jaar het achterstallig onderhoud weg te werken.

In de eerste paragraaf wordt beschreven wat de financiële opgave is. Vervolgens wordt in de tweede paragraaf beschreven wat de financiële opgave is inclusief het wegwerken van het achterstallig onderhoud. In de financiële strategie in paragraaf 4.3 wordt beschreven op welke wijze we invulling hebben gegeven aan “duurzaam begroten” en hoe we de financiële opgave willen bekostigen.

Renovatie en herinrichting Waterlinieweg



Wanneer: April tot juli 2017
Waar: 11 km dwars door Utrecht Oost en Lunetten Zuid tot aan de A12
Wie: Gemeente Utrecht, Stadsbedrijven en Ruimte, provincie Utrecht, Rijk

Utrecht wil dat het openbaar vervoer een steeds aantrekkelijker alternatief wordt voor de auto. Het wegnemen van knelpunten hoort daarbij. De bussen hadden vaak vertraging door files op de Waterlinieweg. Met geld van de provincie en het rijk is een nieuwe busstrook aangelegd, waardoor het openbaar vervoer beter doorstroomt.

"Ik woon al 15 jaar in Utrecht en rij dagelijks over de Waterlinieweg en wil jullie toch nog zeggen dat ik nog nooit heb meegemaakt dat wegwerkzaamheden in de stad zo snel en vlot verliepen. Het ziet er allemaal heel degelijk en goed uit en de omleidingen waren heel helder en goed aangegeven. Ook de uitleg op de website is uitgebreid en duidelijk. Maak je niet vaak mee. Utrecht wordt zo echt goed bereikbaar. Complimenten gemeente!"

Het wegdek van de Waterlinieweg is vervangen voor geluidsreducerend asfalt. De vangrails in de bermen langs de weg en in de middenberm zijn verwijderd en de middenberm is vergroend. Er zijn betonbanden aangebracht, zoals gebruikelijk is bij een 70km-weg, het beton is voor 20% hergebruikt.

"De helft is nu klaar. Vlot gedaan met weinig hinder. Resultaat is prachtig. Eindelijk een wegprofiel dat past bij 70 km Hulde voor de prestatie"

Onderhoud geeft helaas hinder. Ook bij deze werkzaamheden is er geluids- en verkeershinder geweest, maar dit hebben we vooraf met omwonenden en bedrijven gecommuniceerd. Door buiten de spits te werken, maar wel in de avond, 's nachts en enkele weekenden, is de periode van hinder voor verkeer, buurt, wijk en stad beperkt gebleven. Daardoor hebben we de werkzaamheden in drie maanden afgerond.

4.1 Hoeveel geld hebben we en hoeveel is er nodig voor onderhoud en vervanging?

In 2020 werken we met een begroting van circa 55,4 miljoen euro voor het beheren van de bestaande openbare ruimte. Dit budget is opgebouwd uit grofweg de posten voor vervanging (€ 18,9 miljoen) en groot en dagelijks onderhoud (€ 36,5 miljoen). Het onderhoud van groen en bomen en verhardingen zijn daarin de grootste onderhoudsposten. De 55,4 miljoen euro is wat nu beschikbaar is en waar we de openbare ruimte voor onderhouden. Dit bedrag is exclusief straatreiniging.

> Straatreiniging

In deze nota worden geen cijfers genoemd over de benodigde budgetten voor straatreiniging. Het beschikbare budget voor straatreiniging is voor 2020 €15,2 miljoen. Dit is niet meegenomen in de berekeningen van het beschikbare en benodigde budget van deze nota. Deze nota gaat in op vervangingen en daarmee samenhangende investeringen.

Tabel 4 laat zien hoeveel geld er nodig is voor onderhoud en vervangingen in de komende jaren. De tabel geeft aan wat er per jaar nodig is om de werkzaamheden uit te voeren om de openbare ruimte op het ambitieniveau te onderhouden. De ramingen ná 2025 zijn gebaseerd op de theoretische levensduur van de objecten in de openbare ruimte waarbij vooral is gekeken naar leeftijden van het areaal. De middelen die nodig zijn om achterstanden in het onderhoud te kunnen wegwerken, zijn nog niet in deze bedragen verwerkt. Dit doen we in de volgende paragraaf, waarin inzicht wordt gegeven in de totaal benodigde middelen voor regulier onderhoud, de vervanging én het wegwerken van achterstanden in het onderhoud.

Het benodigde budget in 2021 is € 76,4 miljoen (exclusief het inlopen van het achterstallig onderhoud). Dit is een verschil van € 21 miljoen, ten opzichte van het beschikbare budget van € 55,4 miljoen, dat door de gekozen financiële strategie de eerste jaren niet direct nodig is in de begroting. Een belangrijke maatregel in de financiële strategie is namelijk het activeren van investeringen met een maatschappelijke nut vanaf € 100.000. Hiermee worden de kosten van de investeringen voor het vervangen van de openbare ruimte over meerdere jaren verspreid en toegerekend aan de jaren dat het object in gebruik is. Dit in tegenstelling tot de huidige situatie, waarin de totale kosten van de investering direct ten laste van het jaar van uitvoering worden gebracht. In geval van implementatie van de financiële strategie zullen de kosten voor de vervangingsinvesteringen, in verband met het spreiden van de kosten, in de eerste jaren lager zijn dan in de huidige situatie waarin we de totale kosten direct ten laste van het resultaat brengen. Hierdoor is er de eerste vier jaar voldoende geld beschikbaar binnen de huidige begroting. Zie ook hoofdstuk 4.3 en bijlage 1.



Het verschil tussen beschikbaar budget en benodigd budget wordt in grote lijnen veroorzaakt doordat de benodigde budgetten voor het onderhouden en vervangen van verhardingen en civiele constructies sterk toenemen als gevolg van de toenemende vervangingsinspanning in de naoorlogse wijken. Ook de noodzakelijke uitbreiding van (strategisch) personeel, zoals toegelicht in het hoofdstuk Visie op ontwikkelend beheren, zorgt voor een hoger benodigd budget dan beschikbaar is.

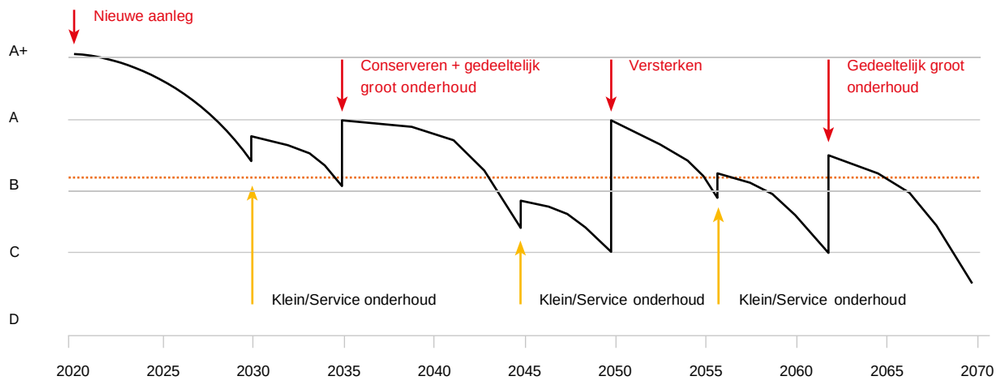
Benodigd	2021	2022	2023	2024	>2025
Dagelijks onderhoud	€ 26,7 mln.	€ 26,6 mln.	€ 26,6 mln.	€ 26.7 mln.	€ 26,8 mln.
Groot onderhoud	€ 21,5 mln.	€ 21,8 mln.	€ 22,1 mln.	€ 22,4 mln.	€ 22,2 mln.
Vervangingen	€ 28,2 mln.	€ 28,5 mln.	€ 27,6 mln.	€ 25,6 mln.	€ 27 mln.
Structureel benodigde budgetten	€ 76,4 mln.	€ 76,9 mln.	€ 76,3 mln.	€ 74,7 mln.	€ 76 mln.

Tabel 4: Benodigde budgetten voor onderhoud en vervangingen (incl. VAT, excl. wegwerken achterstallig onderhoud en excl. straatreiniging)

We concludeerden in hoofdstuk 3 dat er achterstallig onderhoud is, maar ook dat veel van de openbare ruimte op het gewenste ambitieniveau ligt. Een andere conclusie was dat een deel van de openbare ruimte door recente uitbreidingen van de gemeente Utrecht nog redelijk nieuw is. Het budget om de openbare ruimte op het gewenste niveau te onderhouden, zonder achterstallig onderhoud, is er echter niet. De kans dat achterstallig onderhoud versneld gaat optreden, neemt echter toe zolang de werkzaamheden niet worden uitgevoerd die wel uitgevoerd hadden moeten worden. Om dit te

verduidelijken is in figuur 5 de levenscyclus van een asfaltweg in beeld gebracht wanneer deze op B-niveau wordt onderhouden. Wanneer benodigd onderhoud niet wordt uitgevoerd, zoals nu het geval is in bijvoorbeeld de nieuwere wijken, zal de kwaliteit sneller zakken en zullen de kosten toenemen om de openbare ruimte weer terug te brengen op het gewenste niveau.

Zaagtand op basis van een B-niveau (asfalt)



Figuur 5: Levenscyclus van een asfaltweg die op B-niveau wordt onderhouden

Het geplande onderhoud wordt nu vaak niet gehaald bij wegen, maar dit geldt ook voor civiele constructies. Wanneer onderhoud bij civiele constructies te lang wordt uitgesteld kan dit leiden tot afsluitingen van bruggen. Hierdoor kan de bereikbaarheid van de gemeente Utrecht in het geding komen. Het verschil tussen beschikbaar budget en benodigd budget wordt daarnaast deels verklaard doordat er in de berekeningen is gerekend met onder andere personele investeringen.

Dit heeft te maken met de reorganisaties en de uitstroom van personeel in de afgelopen jaren, terwijl de stad en het areaal gegroeid zijn. Daarnaast zijn de opgaven in de openbare ruimte complexer geworden vanwege klimatologische, economische en maatschappelijke ontwikkelingen. Dit vraagt om meer beleidsmatige capaciteit op strategisch niveau om het ontwikkelend beheren te kunnen gaan implementeren binnen Stadsbedrijven.

Naast het structurele benodigde budget is er ook nog de opgave om het achterstallig onderhoud weg te werken binnen een redelijke termijn. Op basis van wet- en regelgeving dient het achterstallig onderhoud namelijk zo spoedig mogelijk doch uiterlijk binnen een redelijke termijn hersteld te worden. In de financiële strategie hebben we daar maximaal tien jaar voor uitgetrokken. In de volgende paragraaf leest u welke impact dat heeft op de benodigde budgetten.

4.2 Hoeveel geld is er nodig inclusief het wegwerken van achterstallig onderhoud?

We stellen voor om het achterstallig onderhoud in maximaal tien jaar weg te werken. Het achterstallig onderhoud is vastgesteld tussen de €45 en €55 miljoen. Wanneer we dit willen wegwerken moet het in paragraaf 4.1 benoemde budget van 76,4 miljoen euro, worden opgehoogd met gemiddeld € 5 miljoen (op basis van achterstallig onderhoud van € 50 miljoen) en is er in 2021 €81,4 miljoen euro nodig. Dit is te zien is in tabel 5.

In de volgende paragraaf wordt de financiële strategie beschreven waarin we uitleggen hoe we in het kader van “duurzaam begroten” een strategie hebben ontwikkeld om de begroting meer robuust te maken.

Benodigd	2021	2022	2023	2024	2025 - 2030
Dagelijks onderhoud	€ 26,7 mln.	€ 26,6 mln.	€ 26,6 mln.	€ 26,7 mln.	€ 26,8 mln.
Groot onderhoud	€ 21,5 mln	€ 21,8 mln.	€ 22,1 mln.	€ 22,4 mln.	€ 22,2 mln.
Vervangingen	€ 28,2 mln	€ 28,5 mln.	€ 27,6 mln.	€ 25,6 mln.	€ 27 mln.
Structureel benodigde budgetten	€ 76,4 mln.	€ 76,9 mln.	€ 76,3 mln.	€ 74,7 mln.	€ 76 mln.
Achterstallig onderhoud wegwerken	€ 5 mln.	€ 5 mln	€ 5 mln.	€ 5 mln.	€ 5 mln.
Totaal benodigd komende jaren	81,4 mln.	€ 81,9 mln.	€ 81,3 mln.	€ 79,7 mln.	€ 81 mln.

Tabel 5: Benodigde budgetten voor onderhoud en vervangingen (incl. VAT, incl. wegwerken achterstallig onderhoud en excl. straatreiniging)

4.3 Hoe kunnen we dit financieren, nu en in de toekomst?

In het kader van “duurzaam begroten” is een financiële strategie ontwikkeld om de begroting meer robuust te maken. Wanneer gekozen wordt om onderstaande financiële strategie te implementeren, betekent dit dat de begroting de eerste jaren niet hoeft te worden opgehoogd.

De financiële strategie omvat een aantal maatregelen. Een belangrijke maatregel is het activeren van investeringen met een maatschappelijk nut vanaf € 100.000. Hiermee worden de kosten van de investeringen voor het vervangen van de openbare ruimte over meerdere jaren verspreid en toegerekend aan de jaren dat het object in gebruik is. Dit in tegenstelling tot de huidige situatie, waarin de totale kosten van de investering direct ten laste van het jaar van uitvoering worden gebracht. Bij implementatie van de financiële strategie zullen de kosten voor de vervangingsinvesteringen, in verband met het spreiden van de kosten, in de eerste jaren lager zijn dan in de huidige situatie waarin we de totale kosten direct ten laste van het resultaat brengen. De ruimte die hierdoor in de eerste jaren in de begroting ontstaat, wordt gestort in een vaste activa reserve. Via deze reserve dekken we de kosten van het onderhoud van de openbare ruimte in de jaren dat de jaarlijks benodigde financiële middelen toenemen als gevolg van de oplopende kapitaal-lasten. Hierdoor is er in de eerste vier jaar voldoende geld beschikbaar binnen de huidige begroting. Hierbij is het belangrijk om op te merken dat het een verschuiving van kosten betreft. In geval van activeren worden de kosten over een aantal jaren verspreid. In het geval dat de kosten direct ten laste van het jaar van uitvoering worden gebracht, worden de kosten volledig in één jaar genomen. De jaarlijkse kosten worden in geval van activeren kapitaallasten genoemd. In bijlage 1 worden de kapitaallasten nader toegelicht.

Daarnaast gaan we een voorziening groot onderhoud vormen om zodoende de jaarlijkse uitgaven binnen deze voorziening te dekken. Hierdoor ontstaat ‘ruimte’ om het ene jaar iets meer uit te geven aan groot onderhoud dan het andere jaar. Zo kunnen we beter aansluiten bij projecten van organisatieonderdeel Ruimte en meekoppelkansen benutten.

In onderstaande tabel zijn alle 10 maatregelen weergegeven die onderdeel uitmaken van de financiële strategie om te komen tot een duurzame begroting. Deze voorstellen voldoen aan de kaders die het BBV voorschrijft.

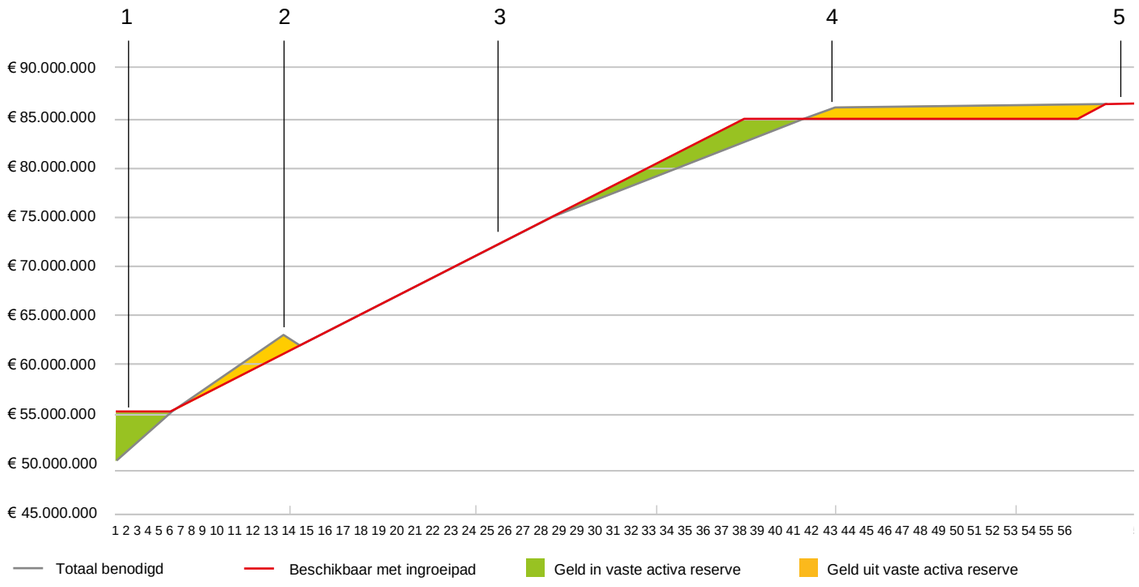
We hebben een financiële strategie ontwikkeld

Maatregel	Toelichting
1. Investeringen in de openbare ruimte boven € 100.000 worden geactiveerd.	De ondergrens voor het activeren van investeringen met maatschappelijk nut wordt gesteld op € 100.000 excl. BTW (huidige ondergrens is €5,0 miljoen). Wanneer een investering dit bedrag overstijgt, zal activering op de balans plaats moeten vinden. Investeringen met een lagere aanschafwaarde worden niet geactiveerd, maar direct in het jaar van aanschaf ten laste van de exploitatie verantwoord.
2. De initiële ruimte in de begroting wordt in een vaste activa reserve gestort ter dekking van in de toekomst oplopende kapitaallasten.	Doordat we investeringen gaan activeren, zullen de kosten van investeringen in de eerste jaren lager zijn dan in de huidige situatie waarin de totale kosten direct ten laste van het resultaat worden gebracht. De ruimte die hierdoor in de eerste jaren in de begroting ontstaat, wordt gestort in een vaste activa reserve. Via deze reserve dekken we de kosten van het onderhoud van de openbare ruimte in de jaren dat de jaarlijks benodigde financiële middelen zijn toegenomen als gevolg van de oplopende kapitaallasten.
3. Investeringen worden afgeschreven op basis van realistische levensduren.	De afschrijvingstermijnen moeten een realistische weergave geven van de verwachte gemiddelde levensduur van een object. Deze termijnen verschillen logischerwijs per openbare ruimte-object. In de keuze voor afschrijvingstermijnen is gekeken naar vergelijkbare gemeenten en is op basis van input van beheerders van de gemeente Utrecht over de verwachte levensduur gekozen voor de volgende termijnen (de huidige afschrijvingstermijn van alle openbare ruimte-objecten is 15 jaar).
4. Uitgaven voor groot onderhoud worden gedekt via een voorziening.	De benodigde groot onderhoud-uitgaven schommelen jaarlijks. Door een voorziening te vormen, worden de financiële schommelingen opgevangen waardoor de exploitatiebegroting niet jaarlijks zal fluctueren, we beter kunnen aansluiten bij onze ambitie om duurzaam te begroten en waardoor we beter aansluiten bij werk van andere afdelingen in de gemeente (o.a. Ruimte) en de daadwerkelijke onderhoudsbehoefte.
5. Onderhoud en vervangingen worden gepland op basis van beheerplannen.	Om te werken met een voorziening is het vanuit het BBV een verplichting om beheerplannen te hebben die elke vier jaar worden geactualiseerd. De verschillende beheerdisciplines stellen beheerplannen op waarmee we richting geven aan de benodigde werkzaamheden van de verschillende onderdelen, zodat integraal beheer van de openbare ruimte mogelijk wordt.
6. Extra kosten als gevolg van voortijdige vervanging worden betaald door de initiatiefnemers.	Wanneer een object nog niet is afgeschreven, maar het wel de wens is dat deze vervangen wordt vanuit bijvoorbeeld groei van de stad of andere opgaven, wordt in onderling overleg en vanuit verschillende invalshoeken bepaald of dit de hiermee gepaard gaande desinvestering waard is. Potentiële desinvesteringen waren op voorhand niet bekend en konden daarom niet meegenomen worden in de berekeningen die ten grondslag liggen aan deze nota. Om financieel in de pas te blijven lopen en de beheerkosten zuiver te houden, is het uitgangspunt dat de desinvestering van het vroegtijdig vervangen wordt gedekt door de partij (extern of intern) die het initiatief neemt en aan de slag wil in de openbare ruimte. De besluitvorming over de inzet van budget ligt hierdoor op de plek waar hij hoort. Waar besparingen mogelijk zijn als gevolg van bijvoorbeeld het tegelijkertijd uitvoeren van vervangingen of van verandering van inrichting van de openbare ruimte kan, in het geval van interne initiatiefnemers, deze besparing worden ingezet om de eventuele extra kosten van vroegtijdige vervanging te dekken.

Type	Afschrijvingstermijn
Speeltoestellen	15 jaar
Verharding	40 jaar
Civiele constructies	50 jaar
VRI's	10 jaar
Openbare verlichting	25 jaar

Maatregel	Toelichting
7. De bekostiging van groot onderhoud en vervanging is gebaseerd op behoud van functionaliteit.	De begroting van de kosten voor groot onderhoud en vervanging is berekend op basis van behoud van functionaliteit. Dit omdat nu meestal nog niet bekend is (zie ook punt 6) welke vernieuwing er in de toekomst plaats kan of moet vinden vanuit de verschillende opgaven van de stad. Dat betekent dat indien er extra functionaliteit (ambitie) of een andere functionaliteit gewenst wordt vanuit andere opgaven van de stad en dit ook extra kosten met zich meebrengt, die extra kosten vanuit het budget van de opgavetrekker worden betaald. Dit volgens het principe: wie bepaalt, betaalt (net als bij punt 6).
8. Er is een strategisch plan opgesteld om de beheerorganisatie kwantitatief en kwalitatief op niveau te brengen en om in te kunnen spelen op de in deze nota genoemde ontwikkelingen.	De organisatie heeft behoefte aan voldoende personeel voor het uitvoeren van onderhouds- en vervangingsbehoefte. Ook ligt er een behoefte aan beleidsmatig en strategisch personeel voor het integraal programmeren en het ontwikkelend beheren. Die kennis en kunde is niet aanwezig. Voor 2021-2022 wordt uitgegaan van een groei in de ordegrootte van 15-18 FTE ten opzichte van 2020. Daarnaast zal de organisatie ook haar werkwijzen op een aantal gebieden moeten veranderen, om de basis op orde te krijgen en ontwikkelend te kunnen beheren. De organisatie zal daarom een ontwikkeling door moeten maken, waarvoor op hoofdlijnen reeds een plan is opgesteld. In 2022 wordt de omvang, middelen en prestaties van de organisatie met behulp van een benchmark afgezet tegen andere grote gemeenten, om de effectiviteit en efficiency van de organisatie te beoordelen en de organisatieontwikkeling bij te sturen.
9. Het achterstallig onderhoud van € 45-55 miljoen wordt binnen maximaal tien jaar weggewerkt.	In het BBV is vastgelegd dat achterstallig onderhoud moet worden ingelopen binnen een redelijke termijn. De vraag is sterk of het haalbaar is om bijvoorbeeld binnen vier jaar een achterstand van € 45-55 miljoen in te lopen zonder de bereikbaarheid van de stad te veel te verstoren. Het voorstel is dan ook om de achterstalligheid in het komende decennium weg te werken. Circa 50% van het achterstallig onderhoud betreft vervanging en de andere 50% betreft groot onderhoud in de openbare ruimte. In deze verhoudingen is het achterstallig onderhoud opgenomen in de financiële strategie.
10. Vanaf 2025 is, bij gelijkblijvend ambitieniveau, jaarlijks € 0,95 miljoen extra benodigd, tot 2055, om de begroting cumulatief te verhogen en op deze wijze aan de toenemende onderhouds- en vervangingsinspanningen te kunnen voldoen.	De toenemende onderhouds- en vervangingsbehoefte ligt hoger dan het beschikbare budget. Deze behoefte moet worden opgevangen in de begroting. Dit vraagt om een structurele en cumulatieve verhoging van de begroting. Het voorstel is om dit te doen via een ingroeipad waardoor de begroting geleidelijk oploopt en we de tijd krijgen om te anticiperen op deze begrotingsvraag.





Figuur 6: financieel scenario

In figuur 6 is de financiële strategie gevisualiseerd voor de komende vijftig jaar. Er is voor vijftig jaar gekozen omdat de kapitaallasten tot dit punt stijgen doordat de civiele constructies in vijftig jaar worden afgeschreven. Dit is een benadering waarin wordt toegewerkt naar een ideaalcomplex waarbij de onderhouds- en vervangingsbehoefte altijd kan worden gedekt vanuit de exploitatiebegroting en aan het einde van de levensduur van het object geld beschikbaar is voor vervanging. Het gaat daarbij om bestaande objecten. De kosten voor uitbreiding van de openbare ruimte zijn nu nog niet in te schatten en worden meegenomen in toekomstige begrotingen en in afzonderlijke raadsvoorstellen indien het gaat om projecten met aanzienlijke beheerskosten.

Als beheeruitgangspunt gelden de kwaliteitsniveaus die nu zijn vastgesteld (overwegend CROW B-niveau, zie tabel 1 in hoofdstuk 3.3) waarbij de openbare ruimte wordt gekenmerkt door een goed verzorgd en schoon beeld en in een verkeersveilige situatie verkeert.

Het scenario heeft verschillende financiële stadia die ook zijn aangegeven in figuur 6 op basis van onderstaande nummering:

1. In de eerste jaren zijn de benodigde ‘gelden’ lager dan het beschikbare budget en wordt dit verschil gestort in een activareserve om latere kapitaallasten te kunnen dekken. Dit wordt veroorzaakt doordat de vervangingen niet meer worden bekostigd uit exploitatiebudget, maar worden geactiveerd. De kosten worden niet meer direct ten laste van het jaar van uitvoering gebracht, maar verspreid over meerdere jaren dat het object in gebruik is.

2. Na maximaal tien jaar is het achterstallig onderhoud van € 45-55 miljoen weggewerkt en daalt de behoefte aan groot onderhoud en extra investeringen. In de grafiek is in jaar tien dan ook een tijdelijke daling te zien.

3. Door vanaf 2025 de begroting tot en met 2055 cumulatief te verhogen met jaarlijks € 950.000 blijven de benodigde en beschikbare budgetten in balans en kunnen de stijgende kapitaallasten en onderhoudskosten worden opgevangen.

4. In 2075 stabiliseert de beschikbare exploitatiebegroting op € 86,5 miljoen, een stijging van € 31,1 miljoen ten opzichte van de exploitatiebegroting in 2020. Deze stijging heeft te maken met meer benodigde financiële middelen voor groot onderhoud, meer kapitaallasten door vervangingen en de organisatie die daarbij hoort.

5. Nadat ook de initiële investeringen in civiele constructies zijn afbetaald, stabiliseert de benodigde begroting op een bedrag van € 86,5 miljoen. Gelijk aan de dan beschikbare begroting, rekening houdend met de jaarlijkse impuls vanaf 2025.

Bijlagen

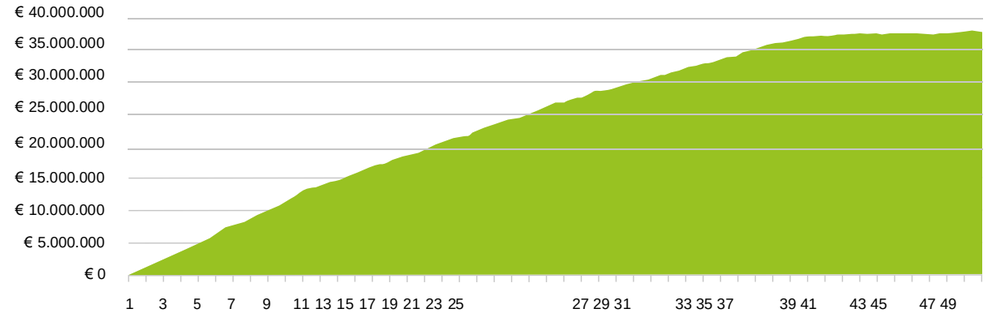
Bijlage 1: Kapitaallasten

De ondergrens voor het activeren van vervangingsinvesteringen met een maatschappelijk nut wordt gesteld op € 100.000 (excl. BTW). Wanneer een investering dit bedrag overstijgt, zal activering op de balans plaats moeten vinden. Investeringen met een lagere aanschafwaarde worden niet geactiveerd, maar direct in het jaar van aanschaf ten laste van de exploitatie verantwoord.



Doordat elke investering vanaf 2021 boven de € 100.000 wordt geactiveerd en afgeschreven, stijgen de kapitaallasten van 2021 t/m 2070. Vanaf 2070 stabiliseren de kapitaallasten als het investeringsvolume gelijk blijft. Er is voor vijftig jaar gekozen omdat de kapitaallasten tot dit punt stijgen doordat civiele constructies in vijftig jaar worden afgeschreven. Dit is een benadering waarin wordt toegewerkt naar een ideaalcomplex waarbij de vervangingsbehoefte altijd kan worden gedekt vanuit de exploitatiebegroting.

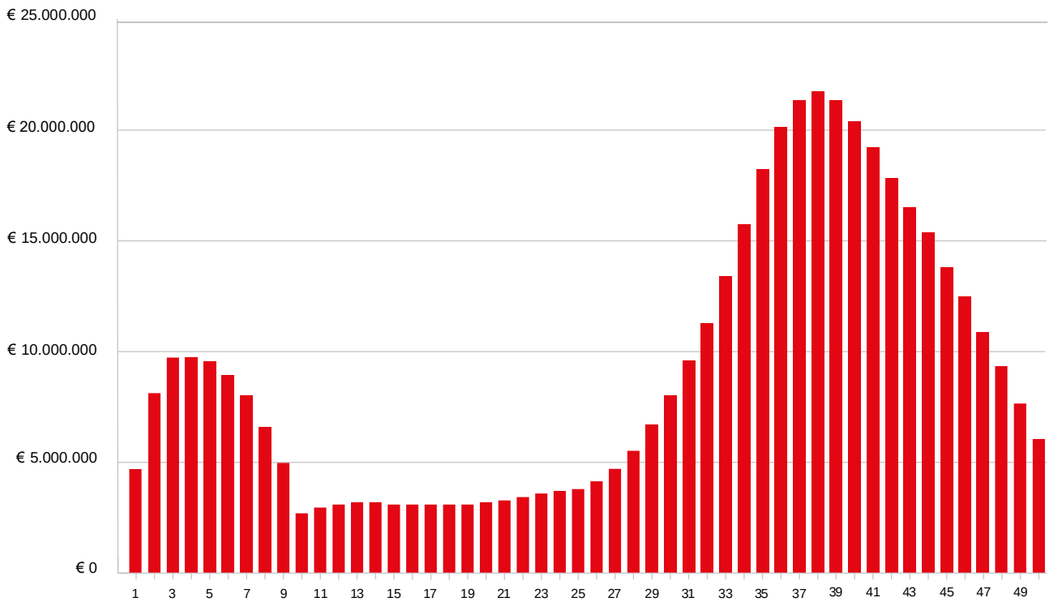
Ontwikkeling kapitaallast



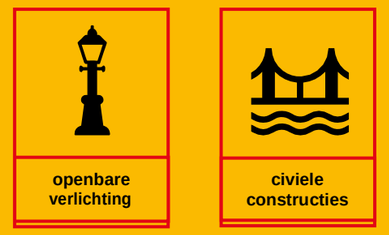
Figuur 7: ontwikkeling kapitaallasten

Bijlage 2: Opbouw vaste activa reserve

Door het activeren van investeringen, zijn de kosten in de eerste jaren lager dan dat er aan budget beschikbaar is. We brengen de totale kosten van de investering namelijk niet direct ten laste van het jaar van uitvoering, maar spreiden de kosten over de levensduur van de investering. De onderbesteding ten opzichte van de huidige begroting wordt gestort in een vaste activa reserve. Na het inlopen van het achterstallig onderhoud (na tien jaar) is er een periode waarin de vaste activa reserve oploopt tot meer dan € 20 miljoen. Via deze reserve dekken we de kosten in de jaren dat de benodigde financiële middelen verder zijn toegenomen als gevolg van de oplopende kapitaallasten en onderhoudskosten.



Figuur 8: Theoretisch verloop vaste activa reserve van 2021 t/m 2070



Renovatie onderdoorgang Gasthuismolenbrug

Wanneer: 2017
Waar: Ondiep
Wie: Bewoners(commissies), Gemeente, ProRail, NUON, Kunstenaar Hans van Lunteren

Bewoners van vier bewonerscommissies Noordsepark, Hogelanden WZ, Lauwerecht-N en de Hoogstraatbuurt bekommerden zich al jaren om de spoorbrug. In het begin afzonderlijk maar later gezamenlijk. De spoorbrug werd unaniem uitgeroepen tot het ‘engste tunneltje van Nederland’! Naar aanleiding van dit bewonersinitiatief is er geld vrijgemaakt voor een opknapbeurt. De graffiti werd aangepakt en de openbare verlichting vernieuwd. Er is een dimbare ledlijn geplaatst die is weggewerkt en indirect via het plafond het licht verspreid in de onderdoorgang zonder dat er licht naar het water van de Vecht verspreid wordt en zonder dat weggebruikers verblind worden door het led-licht.

Bijlage 3: Externe factoren berekeningen

Voor de komende jaren staan vanuit de ontwikkelprojecten voor miljoenen aan uitbreidingsinvesteringen in de openbare ruimte gepland. Veranderingen in de te beheren openbare ruimte en in de hoeveelheid te beheren openbare ruimte hebben financiële consequenties voor het onderhoud, de zogenoemde areaalmutaties. Onder een areaalmutatie wordt verstaan: “een uitbreiding, inkrimping en/of wijziging (in materiaal) van de openbare ruimte en het effect van deze mutatie op de omvang van de beheerbudgetten”.

Ziekten en plagen

We werken met levend materiaal dat ziek kan worden, dat kan leiden onder een plaag. Invasieve exoten hebben een verstorend effect op inheemse soorten of systemen en concurreren deze soms zelf weg. De klimaatverandering heeft hierop een versterkend effect, omdat inheemse planten en dieren het als gevolg daarvan moeilijker krijgen, terwijl de exoten juist baat kunnen hebben bij de warmere en drogere omstandigheden. Een aantal soorten (ambrosia, reuzenberenklauw en de eikenprocessierups) veroorzaken diverse gezondheidsklachten, terwijl andere soorten schade kunnen toebrengen aan de openbare ruimte door explosieve en ongebreidelde groei (Japanse duizendknoop). Plagen ontstaan tegenwoordig veelal door het ontbreken van (voldoende) biodiversiteit en een te grote mate van homogeniteit in beplantingen en inrichting. In de afgelopen jaren zijn er een flink aantal (boom)ziektes bijgekomen die een reële bedreiging vormen voor met name ons bomenareaal (bijvoorbeeld de essentaksterfte of de kastanjebloedingsziekte). De financiële effecten van dit soort plagen zijn lastig goed te begroten en de uitgaven kunnen per jaar fluctueren.

Ontwikkelprojecten

Bij de voorjaarsnota 2003 zijn procedurele regels met betrekking tot de toewijzing van verantwoordelijkheden voor het opstellen van beheerparagrafen vastgesteld. Samengevat komen deze regels erop neer dat Stadsbedrijven voor een deel van de projecten een bedrag aan beheergeld ontvangt bij de begroting (stelpost areaalmutaties) om nieuwe of gewijzigde openbare ruimte te kunnen onderhouden. Voor projecten die niet onder de stelpost vallen, regelt de initiatiefnemer de benodigde beheergelden bij de kredietaanvraag. De komende periode zullen bijvoorbeeld de Uithoflijn en de Noordertunnel in ons beheerareaal worden opgenomen. Hier moeten goede afspraken over worden gemaakt.

VAT

De kosten die worden gerekend voor Voorbereiding, Administratie en Toezicht zijn onzeker. Wanneer projecten integraler worden benaderd, kunnen de VAT-kosten sterker toenemen of juist minder sterk toenemen dan geraamd. Jaarlijks wordt in een evaluatie berekend welk VAT-percentage is uitgegeven voor dagelijks onderhoud, groot onderhoud en vervangingsinvesteringen.



Lunenburchdreef

Hier zijn bomen met een slechte conditie vervangen. Hierbij zijn de brede stoepen zoveel mogelijk vergroend, zodat de nieuwe bomen veel lucht en water krijgen. Ook heeft dit een positief effect op de afvang van regenwater en geeft de straat een groenere aanblik.



Theemsdreef

Hier is de ondergrond bij de bestaande bomen verbeterd, omdat die in conditie achteruit gingen. Ook hier is gelijk vergroening toegepast in de brede stoepen. Beter voor de bomen, beter voor de uitstraling van de straat.

Bijlage 4: Beeldkwaliteit

Het landelijk kenniscentrum voor de openbare ruimte CROW hanteert in publicatie 323 de volgende kwaliteitsniveaus. Ook in deze kadernota wordt kwaliteit beschreven aan de hand van deze niveaus.

Beeldniveau Goed (A):

Gebieden met een goed beheerniveau zijn bijzondere en/of karakteristieke gebieden. Dit zijn markante gebieden die een representatieve functie hebben. Ze zijn meestal met bijzondere en/of karakteristieke elementen of voorzieningen ingericht. Het beheer-uitgangspunt is dat de openbare buitenruimte gekenmerkt wordt door een aantrekkelijk, goed verzorgd en schoon beeld en in een verkeersveilige situatie verkeert.

Beeldniveau Voldoende (B):

Als beheeruitgangspunt geldt, dat de openbare ruimte wordt gekenmerkt door een goed verzorgd en schoon beeld en in een verkeersveilige situatie verkeert.

Beeldniveau Matig (C):

Als beheeruitgangspunt geldt, dat de openbare ruimte wordt gekenmerkt door een acceptabel en verzorgd en schoon beeld en in een verkeersveilige situatie verkeert.

Beeldniveau Slecht (D):

Dit beeldniveau is de ondergrens. Geconcludeerd kan worden dat het ingrijpmoment tussen niveau B en C moet liggen. Het beeldniveau D zal alleen incidenteel mogen voorkomen. Wanneer er sprake is van beeldniveau D dan is er sprake van achterstallig onderhoud.

Bijlage 5: Inspectieregimes

Elk object in de openbare ruimte wordt op een andere manier geïnspecteerd. Dit gebeurt op basis van normen en inspectieregimes. In deze nota zijn de kwaliteitsoverzichten uit paragraaf 3.4 met behulp van een landelijke CROW-verdeelsleutel vertaald, zodat elk object een beoordeling heeft conform de CROW-beeldmaatlatten (A+ t/m D).

VAKGEBIED	NORM	TOELICHTING NORM	INSPECTIEREGIME
Bomen	VTA	Visual Tree Assessment (VTA) is een manier om bomen visueel en vervolgens grondig te onderzoeken op interne gebreken	Inspectie van alle bomen elke drie jaar. Attentiebomen worden jaarlijks geïnspecteerd
Groen	KI-OOR	Kwaliteitsinstrument voor onderhoud van de openbare ruimte (KI-OOR). Het maakt kwaliteit objectief meetbaar en bespreekbaar	Periodieke schouw
Speeltoestellen	Warenwetbesluit Attractie- en Speel toestellen (WAS)	Betreft wettelijke voorschriften	Alle speeltoestellen viermaal per jaar geïnspecteerd en direct gerepareerd
Begraafplaatsen	Bouwbesluit, plus richtlijnen Monumentenwet	Betreft wettelijke voorschriften	
Verhardingen	CROW publicaties 146 en 147 (versies 2011)	Standaard voor uitvoer technische inspecties voor beoordelen kwaliteit en systematiek wegbeheer	Alle hoofdwegen en hoofdfietsroutes worden jaarlijks geïnspecteerd en de woonstraten en overige fietspaden tweejaarlijks
Civiele constructies	Bouwbesluit 2015 en Woningwet, NEN 2767, CUR117	Betreft wettelijke voorschriften	Alle kunstwerken worden periodiek geïnspecteerd (gemiddeld elke 2 tot 4 jaar). Bij veroudering van objecten wordt de inspectiefrequentie opgehoogd naar eenmaal per jaar.
Openbare verlichting	CROW publicatie 145 (versie 2004)	Systematiek op de beheerkosten van de openbare ruimte inzichtelijk maken en te gebruiken bij beheer	Afhankelijk van het type lamp wordt de openbare verlichting elke 2 tot 6 jaar geïnspecteerd
Verkeersregelinstallaties	CROW publicaties 145 (versie 2004)	Systematiek om de beheerkosten van de openbare ruimte inzichtelijk te maken en te gebruiken bij beheer	Alle verkeersregelinstallaties worden elke twee jaar geïnspecteerd



Vredenburgkade

Hier zijn twee bomen geplant in een bijna onmogelijke situatie door de ondergrondse situatie. Hier is een dubbele krattenconstructie aangelegd. Één onderin, waar water wordt gebufferd. Dit wordt gevoed door het hemelwaterriool. Hierdoor kunnen de bomen ook in droge maanden van het water gebruik maken. En een krattenlaag bovenin, om te voorkomen dat de bomen wortelopdruk gaan veroorzaken.

Bijlage 6: Verklarende woordenlijst

Objecten, kapitaalgoederen en openbare ruimte: In de vorige nota's beschreven we objecten in de openbare ruimte vaak als kapitaalgoederen. In deze nota is ervoor gekozen om de term openbare ruimte te gebruiken als het gaat over de gehele openbare ruimte en wordt de term objecten gebruikt als het gaat om specificaties van de openbare ruimte, zoals verhardingen, straatmeubilair, verkeerslichten, bomen etc.

6.1 Werkzaamheden onderhouden en verbeteren openbare ruimte

Klein onderhoud* Bij klein onderhoud gaat het om dagelijkse reparaties die noodzakelijk zijn om het object in goede werkende en veilige staat te houden tegen een van te voren vastgesteld kwaliteitsniveau. Hierbij moet worden gedacht aan maatregelen die noodzakelijk zijn om het object blijvend naar behoren te laten functioneren of haar representativiteit te laten behouden. Klein onderhoud is het onderhoud dat vanaf het eerste of het lopende planjaar op een klein gedeelte van het object wordt uitgevoerd. Denk bijvoorbeeld aan het vervangen van lampen in verlichtingsarmaturen of het snoeiwerk van een boom na een hevige storm. Klein onderhoud is veelal bedoeld om direct gebreken en gevaarlijke situaties op te heffen.

Dagelijks onderhoud Maatregelen met hoge frequentie en repeterend karakter met het doel om de functionaliteit en netheid te borgen. Deze reparaties of ingrepen zijn noodzakelijk om het object in goede werkende en veilige staat te houden tegen een van tevoren vastgesteld kwaliteitsniveau. Groenonderhoud (maaien, snoeien) kent voornamelijk dagelijks onderhoud. Tot dagelijks onderhoud worden ook inspecties en metingen gerekend. Door het herhalende karakter zijn de kosten nagenoeg jaarlijks hetzelfde.

Groot onderhoud* Lasten van groot onderhoud ontstaan na een langere periode van gebruik van een object als gevolg van slijtage. Groot onderhoud is in de regel gepland onderhoud van veelal ingrijpende aard als gevolg van slijtage, dat op een substantieel deel van het object wordt uitgevoerd en na een langere periode van gebruik moet worden verricht. De kosten verschillen hierdoor sterk per jaar. Voorbeelden hiervan zijn het vervangen van pompen van een rioolstelsel of het periodiek baggeren van watergangen.

Vervanging* Investeringen ten behoeve van de vervanging van een bestaand actief als gevolg van economische veroudering of slijtage. Duidelijk is dat de levenscyclus niet voor elk object hetzelfde is, wegen gaan bijvoorbeeld doorgaans langer mee dan speeltoestellen.

Achterstallig onderhoud* Onderhoud dat niet op tijd is uitgevoerd, waardoor een onderhoudsrichtlijn is overschreden en niet (meer) wordt voldaan aan het door de raad vastgestelde kwaliteitsniveau, wordt aangemerkt als achterstallig onderhoud. Achterstallig onderhoud vanwege niet tijdige uitvoering van onderhoud, eventueel door onvoldoende beschikbaar gesteld budget, kan leiden tot schade (hogere herstelkosten = kapitaalvernietiging) en/of onveilige situaties. Er kan ook sprake zijn van achterstallig onderhoud zonder dat dit leidt tot kapitaalvernietiging en/of onveilige situaties. Daar is sprake van wanneer de onderhoudstoestand van een kapitaalgoed lager is dan het door de raad vastgestelde kwaliteitsniveau.

* Definities komen uit de notitie materiële vaste activa van de commissie BBV.

Colofon

Uitgave
Gemeente Utrecht

Tekst
Planterra Leusden

Redactie
Gemeente Utrecht Stadsbedrijven

Fotografie
Gemeente Utrecht

Ontwerp en opmaak
Utregse Ontwerpers | Lawine

Meer informatie
Utrecht.nl

september 2020