

Ruimtelijke onderbouwing

Camera Obscuradreef – De Mix

(Camera Obscuradreef 1-32 en 81-116 en Vader Rijndreef 2-100)



Datum: 14 april 2021

Van Riezen & Partners
bureau voor planologie & planontwikkeling bv

Amstelplein 1 (3^e etage)
1096 HA Amsterdam
telefoon 020 625 70 25
e-mail info@vanriezenenpartners.nl
website www.vanriezenenpartners.nl

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
1.1.	Aanleiding	3
1.2.	Locatie.....	4
2.	Huidige en nieuwe situatie projectlocatie	6
2.1.	Ontstaansgeschiedenis	6
2.2.	Huidige situatie	7
2.3.	Nieuwe situatie De Mix.....	19
3.	Planologisch kader	31
3.1.	Geldende bestemmingsplannen.....	31
3.2.	Afwijkingen	33
4.	Beleidskader	35
4.1.	Rijksbeleid.....	35
4.2.	Provinciaal en regionaal beleid.....	36
4.3.	Gemeentelijk beleid.....	39
5.	Omgevingsaspecten.....	52
5.1.	Verkeer en parkeren	52
5.2.	Luchtkwaliteit	55
5.3.	Geluid.....	56
5.4.	Externe veiligheid	59
5.5.	Milieuzonering	59
5.6.	Bodem.....	60
5.7.	Trillinghinder.....	62
5.8.	Water	62
5.9.	Archeologie en cultuurhistorie	66
5.10.	Ecologie.....	67
5.11.	Bomen.....	69
5.12.	Behoeft (ladder voor duurzame verstedelijking).....	72
5.13.	Milieu effect rapportage.....	73
6.	Uitvoerbaarheid.....	75
6.1.	Economische uitvoerbaarheid	75
6.2.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	75
7.	Ruimtelijke motivering afwijkingen en conclusie	76
7.1.	Ruimtelijke motivering afwijkingen	76
7.2.	Conclusie.....	78

Bijlagen:

1. Stedenbouwkundig programma van eisen Camera Obscuradreef – De Mix (concept, gemeente Utrecht, d.d. 17 november 2020)
2. Indieningstekening (Van Riezen en Partners, d.d. 4 maart 2021)
3. Bezonningsstudie Overvecht (BGSV, d.d. 3 maart 2021)
4. Akoestisch onderzoek (Cauberg-Huygen, d.d. 1 april 2021)
5. Geuronderzoek (LBP Sight, d.d. 12 februari 2021)
6. Verkennend bodemonderzoek (Landview, d.d. 1 april 2021)
7. Trillinghinderonderzoek (Cauberg-Huygen, d.d. 7 april 2021)
8. Quick scan flora en fauna (Royal Haskoning, d.d. 1 september 2020)
9. Vleermuizenonderzoek (By Nature, d.d. 10 maart 2021)
10. Stikstofdepositieberekening (Cauberg-Huygen, d.d. 26 maart 2021)
11. Bomenbalans (BGSV, d.d. 24 maart 2021)

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

In het coalitieakkoord 'Ruimte voor iedereen' (2018-2022) is opgenomen dat de gemeente wil werken aan meer gemengde wijken door middel van een gemengder programma met een betere verdeling van sociale huur. Overvecht is een wijk waar het aandeel sociale huurwoningen relatief hoog is. In het coalitieakkoord is over Overvecht vermeld dat een meer gemengde wijk kan worden bereikt via minder sociale huurwoningen. Dat betekent wel dat afspraken moeten worden gemaakt om elders in de stad sociale huurwoningen toe te voegen. Het streven om te komen tot een meer gemengde woningvoorraad is ook opgenomen in het Stadsakkoord Wonen (d.d. september 2019).

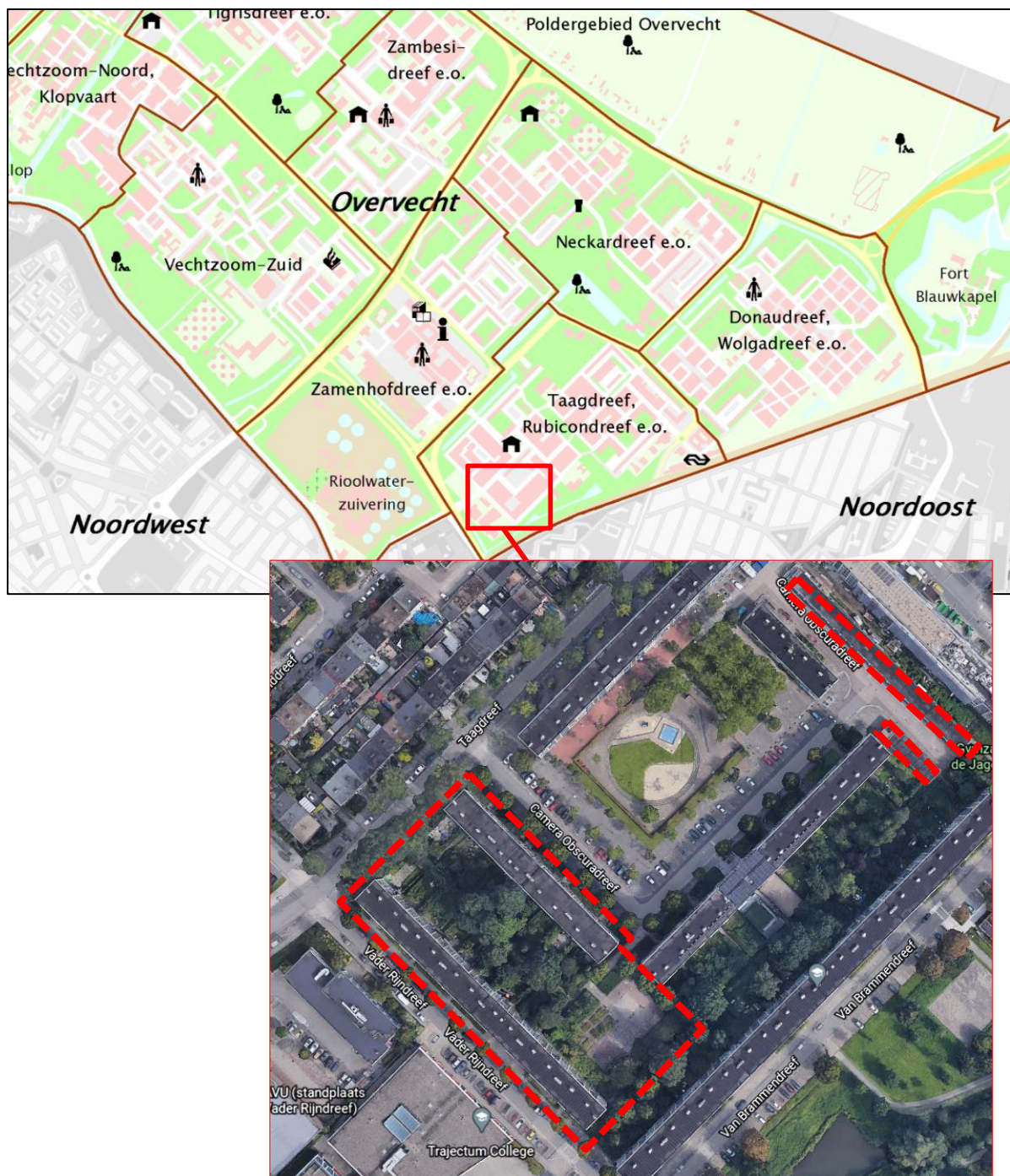
Als pilot voor het realiseren van gemengde wijken hebben BPD Ontwikkeling BV, Mitros en de gemeente nadere afspraken gemaakt over de herontwikkeling van een locatie aan de Camera Obscuradreef in Overvecht. De huidige bebouwing met 80 sociale huurwoningen zal worden gesloopt en worden vervangen door nieuwbouw van 3 blokken met circa 180 middeldure huurwoningen, 5 bedrijfsruimtes van ieder circa 35 m² vvo en een buurtkamer (eveneens circa 35 m² vvo). De te slopen sociale huurwoningen worden elders in de stad gecompenseerd op gronden van BPD doordat daar circa 135 sociale huurwoningen worden gebouwd. Voor de herontwikkeling van de locatie aan de Camera Obscuradreef en de herinrichting van de openbare ruimte in de omgeving van de locatie is een Stedenbouwkundig programma van eisen in voorbereiding (zie ook paragraaf 2.3). Als onderdeel van de herinrichting van de openbare ruimte zullen onder meer de garagebozen Camera Obscuradreef 81-116 worden gesloopt en bij het openbaar gebied worden betrokken.

Het geldende bestemmingsplan 'Overvecht-Noordelijke stadsrand' en het Crisis- en Herstel Wet (CHW) plan 'Algemene regels over bouwen en gebruik' gaan ter plaatse van de locatie uit van de bestaande configuratie. Alhoewel de in voorbereiding zijnde planvorming voor de nieuwbouw deels uitgaat van een vergelijkbare bebouwingsstructuur, past het beoogde volume niet volledig in het geldende bestemmingsplan. Ook de herinrichting van de gronden ter plaatse van de te slopen garageboxen tot openbare ruimte is niet toegestaan volgens het geldende bestemmingsplan. Voor het beoogde volume en de gedeeltelijke herinrichting is daarom een omgevingsvergunning in afwijking van het geldende bestemmingsplan aangevraagd (OLO 5883791). De aanvraag heeft betrekking op een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 onder c van de Wabo (activiteit 'strijdig gebruik bestemmingsplan'). In een later stadium, als het bouwplan volledig uitgekristalliseerd en uitgedetailleerd is, zal de omgevingsvergunning voor de activiteit 'bouwen' worden aangevraagd.

Het voorliggende document vormt de ruimtelijke onderbouwing voor de omgevingsvergunning voor de planologische afwijkingen ter plaatse van de locatie.

1.2. Locatie

De wijk Overvecht is gelegen in het noorden van Utrecht. De wijk wordt begrensd door de gemeentegrenzen met De Bilt en Maarssen (noordzijde), de oprit van de A27 (noordoostzijde), de Vecht en de spoorlijn Utrecht-Hilversum-Amersfoort (zuidzijde) en tenslotte de Franciscusdreef en de Burgemeester Huydecoperweg (westzijde). De projectlocatie is gelegen in Overvecht-Zuid, in de buurt 'Taagdreef, Rubicondreef e.o.'.



Afbeelding: ligging projectlocatie binnen de wijk Overvecht (bron: www.utrecht.nl) en de met een rode stippellijn aangegeven begrenzing van de projectlocatie (bron: Google Earth)

De projectlocatie bevindt zich in het zuidelijk deel van de buurt 'Taagdreef, Rubicondreef e.o.'. De begrenzing van de projectlocatie waar de nieuwe blokken zijn voorzien wordt gevormd door een strook langs de gevel van de bebouwing Camera Obscuradreef 1-32 (noordoostzijde), het binnenterrein (zuidoostzijde), een strook langs de gevel van de bebouwing Vader Rijndreef 2-100 (zuidwestzijde) en de openbaar groenstrook langs de Taagdreef (noordwestzijde). De begrenzing van het gebied dat zal worden getransformeerd tot openbare ruimte wordt gevormd door de gronden ter plaatse van de garageboxen Camera Obscuradreef 81-87 en 88-115.

De grenzen van de projectlocatie ter plaatse van de 3 nieuwe blokken komen aan de noordoostzijde, de zuidwestzijde en de noordwestzijde overeen met de kadastrale grenzen van het perceel H1567. De omvang van de projectlocatie bedraagt hier circa 7.270 m². Ter plaatse van de tot openbare ruimte te transformeren gronden bedraagt de omvang 765 m². De totale omvang van de projectlocatie bedraagt daarmee 8.035 m².

2. Huidige en nieuwe situatie projectlocatie

2.1. Ontstaansgeschiedenis

2.1.1. Overvecht¹

De ontwikkeling van het gebied waar later de wijk Overvecht is gebouwd begon met de ontginningen vanaf de Vechtoevers in de twaalfde eeuw. Daarvoor werden diverse weteringen en bedijkingen gemaakt waarvan de Klopvaart en de Klopdijk nog altijd te zien zijn. Het doel van de ontginningen was om de woeste grond productief en begaanbaar te maken. De ontginningen begonnen vanaf de Vecht, waarbij loodrecht op de Vecht een aantal waterlopen en insteekwegen werden gemaakt. Vanaf een aantal secundaire ontginningsassen vond een vervolg ontginning en verving plaats. Na ontwatering was het land geschikt voor akkerbouw. Door het gebruik als akkerland veraardde de veengrond en klonk langzamerhand in, waardoor het maaiveld lager kwam te liggen. Hierdoor werden de gronden steeds natter. Uiteindelijk waren deze niet meer geschikt voor akkerbouw en werden in gebruik genomen als weidegrond.

Tot de negentiende eeuw speelden de voornaamste ontwikkelingen in het gebied van de latere wijk Overvecht zich af langs het water. Vanaf 1821 zijn in het gebied drie forten en de groepsschuilplaatsen van de Hollandse Waterlinie gebouwd. Tevens werd in 1860, aan de Vinkenkafe tussen de Loevenhoutseweg en Hoogstraat, een buurtje met arbeiderswoningen gesticht (Hoogstraat en omgeving, zuidpunt van de wijk Overvecht). In 1948 kreeg dit een aanvulling met een afgesloten complex met kleine huisjes ten behoeve van de heropvoeding van onmaatschappelijke gezinnen.

In de periode na de Tweede Wereldoorlog kwam de verstedelijking van het gebied echt op gang. De bebouwing van de stad Utrecht breidde uit en de Gageldijk werd de nieuwe rand van het stedelijk gebied.

De woonwijk Overvecht is gerealiseerd in de jaren zestig en is een typisch product van haar tijd. In de jaren zestig ontstond er een verandering in de manier van denken over de stad. Het idee was om herkenbare buurten te bouwen, die als hechte gemeenschappen werkten. Bewoners konden in deze buurten alle functies vinden die ze nodig hadden. Naast een ruime woning en buurtwinkels waren dat scholen, groenvoorzieningen, kerken en gezondheidszorg. Cruciaal voor deze menselijke stad was de geleding, van woning, naar buurt, naar wijk naar stad. Een tweede aspect dat zorgde voor een verandering van de manier waarop wijken werden gebouwd was dat er in deze naoorlogse periode grote aantallen woningen gerealiseerd dienden te worden. Oude bouwmethoden waren hiervoor niet geschikt. De industrialisatie van de bouw kwam in de jaren zestig goed op gang. Er werden bouwsystemen ontwikkeld met grote van te voren gefabriceerde elementen die op de bouw in elkaar werden gezet. Dit zorgde voor de herhaling van bebouwing en stempels die in Overvecht zijn toegepast.

¹ Bron: toelichting bestemmingsplan 'Overvecht-Noordelijke stadsrand'

Overvecht is de grootste naoorlogse stadsuitbreiding van Utrecht en de ideeën over de ideale stad konden hier (in vergelijking tot bijvoorbeeld Kanaleneiland) het zuiverst worden gerealiseerd. De wijk werd ontworpen als een volwaardig stadsdeel met een mix van wonen en voorzieningen (scholen, winkelcentra, ziekenhuis, dienstverlening), werk (kantoren, industrie) en recreatie (zwembad, sportvoorzieningen, parken, groen en begraafplaats). Dit stadsdeel, gemaakt voor 45.000 inwoners, werd opgedeeld in verschillende buurten in het groen. Het groene raamwerk zorgde voor de samenhangende structuur. In dit groene raamwerk was naast groene en recreatieve voorzieningen ook plaats voor veel verschillende maatschappelijke voorzieningen zoals scholen en kerken. Belangrijkste onderdelen van dit raamwerk zijn de twee centrale parken (Park de Watertoren en Park de Gagel) en de centrale as hiertussen (Carnegiedreef/Zamenhofdreef). Overvecht-Zuid en Overvecht-Noord zijn door verschillende ontwerpers opgezet en dit is ook terug te zien in verschillen in de opzet van de buurten. Overvecht-Zuid is ontworpen door architect Wim Wissing en heeft een fijnmazige indeling van zeven buurten. Deze buurten worden stempels genoemd en hebben allemaal min of meer dezelfde opbouw. De stempels worden gescheiden door groene voegen. Overvecht-Noord is ontworpen door stedenbouwkundige Constant Hanekroot en bestaat uit drie grotere buurten rond Park de Gagel. Kenmerkend voor Overvecht is dat alle bebouwing in dezelfde richting staat. Dit komt voort uit de wens om de bebouwing op de zon te oriënteren.

Na de bouw van Overvecht is op allerlei plekken bebouwing toegevoegd. Zo is in de jaren zeventig en tachtig op verschillende plekken in het groene raamwerk bebouwing gerealiseerd. Deze bebouwing bestaat voornamelijk uit kleinschalige woonbuurtjes in het groen. In de loop der jaren is, net zoals in veel andere naoorlogse woonwijken, de bevolkingssamenstelling in Overvecht veranderd. Overvecht is daardoor een wijk geworden met een grote mix van culturen.

In naoorlogse wijken als Overvecht spelen al geruime tijd diverse sociale problemen. Overvecht is, samen met veertig andere wijken in Nederland, in 2007 aangewezen als "aandachtswijk" om de leefbaarheid te verbeteren. Hierbij ligt de nadruk op het gebied van wonen, werken, leren, integreren en veiligheid. Dit heeft gezorgd voor zeer veel plannen en projecten, zowel van sociale als fysieke aard.

2.1.2. Projectlocatie

De bebouwing op de projectlocatie is in 1964-1965 gebouwd, ten tijde van de aanleg van Overvecht Zuid.

2.2. **Huidige situatie²**

2.2.1. Overvecht

Overvecht is opgezet als een moderne tuinstad volgens het principe van de open stedenbouw. Dit betekent dat de woonwijk niet zoals grote delen van Utrecht bestaat uit bouwblokken met

² Bron: toelichting bestemmingsplan 'Overvecht-Noordelijke stadsrand'

woningen gescheiden door woonstraten en duidelijk afgebakende parken. In Overvecht bestaat de bebouwing uit stroken bebouwing die op allerlei manieren in de ruimte zijn geplaatst. Het groen is niet beperkt tot parken maar omringt de bebouwing.

Raamwerk

Binnen Overvecht wordt een onderscheid gemaakt tussen het (groene) raamwerk en de buurten. Het raamwerk is de belangrijkste hoofdstructuur van Overvecht. Dit raamwerk bestaat niet alleen uit groene functies zoals parken en plantsoenen, maar ook hoofdwegen en voorzieningenclusters maken onderdeel uit van het raamwerk. Deze wegen en voorzieningen worden omgeven door groen en geven daarmee Overvecht een eigen identiteit. Het raamwerk is de belangrijkste publieke ruimte van de wijk. Dit is de plaats waar mensen elkaar ontmoeten tijdens het recreëren, het winkelen en het bezoeken van verschillende voorzieningen. Het raamwerk zorgt voor de samenhang binnen de wijk. Het is een fijnmazig netwerk dat zich over de gehele wijk vertakt. Het groen is daardoor nooit ver weg. Doordat in het groen ook hoofdwegen en voorzieningen liggen is de afbakening van het raamwerk niet zo helder als bij een traditioneel stadspark met een hek eromheen. Ook de begrenzing tussen het raamwerk en de buurten is geen harde lijn, maar een rustige overgang van park, naar buurtplantsoen, naar achtertuin.

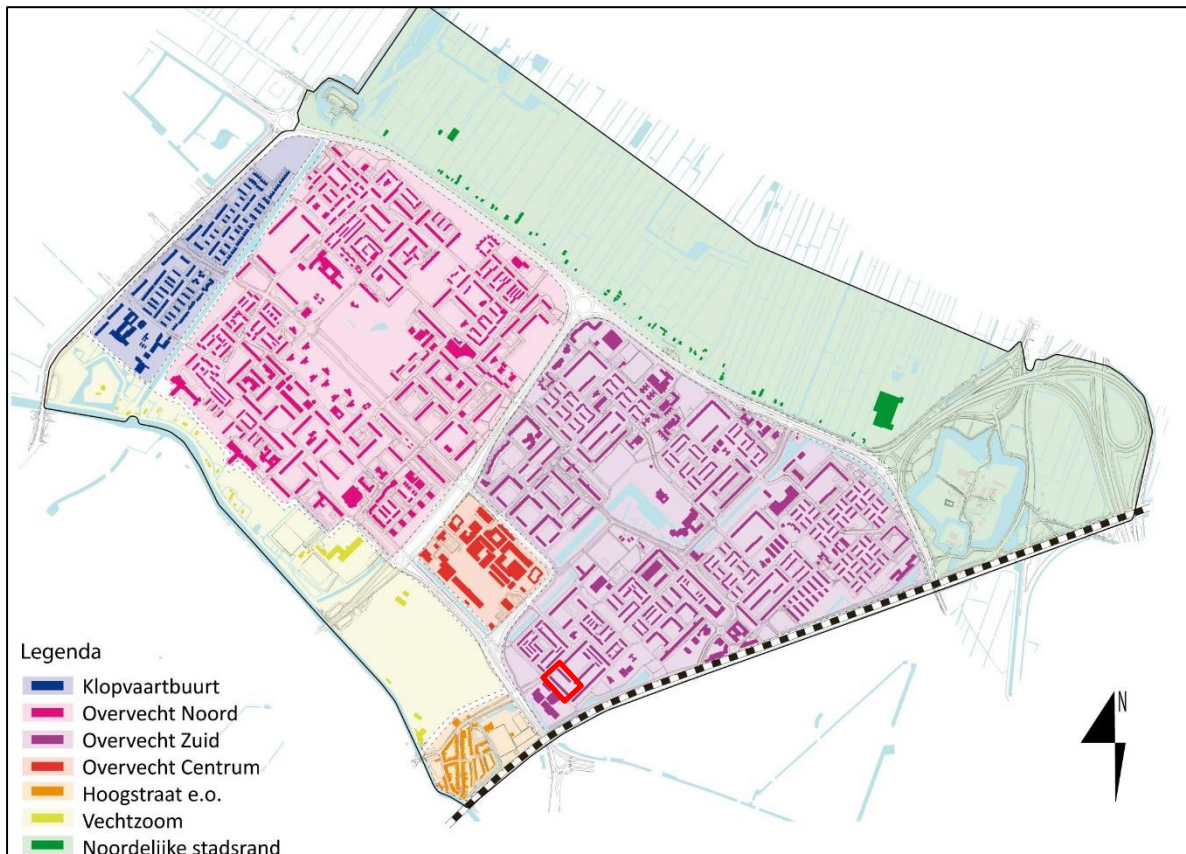


Afbeelding: het (groene) raamwerk van de wijk Overvecht, de projectlocatie is met een rode lijn aangegeven (bron: toelichting bestemmingsplan 'Overvecht-Noordelijke stadsrand')

Het raamwerk is niet alleen voor Overvecht belangrijk, maar takt ook aan op de hoofdstructuur van de stad.

Overvecht Zuid

De buurten van Overvecht liggen in het hiervoor beschreven raamwerk. Wonen is de hoofdfunctie binnen de meeste buurten. Wonen is daarbij opgedeeld volgens het principe laagbouw, middelhoog en hoogbouw. De laagbouw woningen bestaan uit eengezinswoningen en de middel- en hoogbouw bestaat uit appartementen. De opzet van de buurten is verschillend in de verschillende onderdelen van Overvecht. Er is een onderscheid te maken tussen Overvecht-Zuid, Overvecht-Noord en de Klopvaartbuurt. Deze gebieden hebben allen een samenhangende structuur. Voor de projectlocatie is Overvecht Zuid relevant.

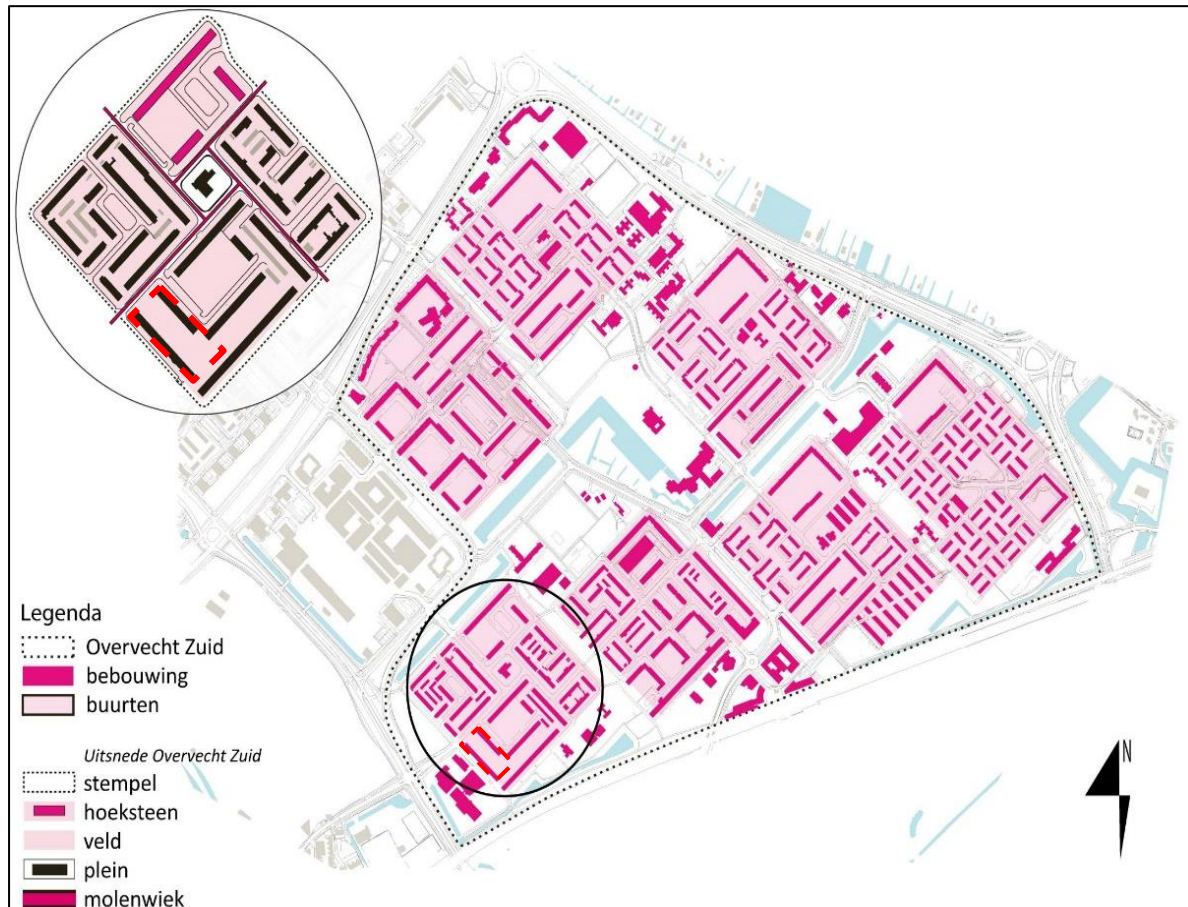


Afbeelding: de verschillende gebieden in de wijk Overvecht, de projectlocatie is met een rode lijn aangegeven (bron: toelichting bestemmingsplan 'Overvecht-Noordelijke stadsrand')

Overvecht-Zuid bestaat uit zeven buurten rond Park de Watertoren. Onderling worden de buurten van elkaar gescheiden door brede parkstroken (groene voegen). De buurten van Overvecht-Zuid hebben allemaal eenzelfde opbouw en zijn als “stempels” herhaald. Elk woonbuurtje is als het ware een “stempel”, die ligt in het groene raamwerk. De hoofdopzet is steeds hetzelfde, maar de invulling varieert per stempel. Elke stempel heeft de volgende deelgebieden:

- De hoeksteen.
- De velden.
- Het plein.
- De molenwiek.

De hoeksteen, die telkens in de noordelijke hoek ligt, is het hoogste deel. Deze hoeksteen is van veraf te zien en als het ware het gezicht van de stempel naar buiten. De hoeksteen bestaat uit hoogbouw appartementen rond een groen binnenhof. De velden zijn kleine buurtjes met een samenhangende structuur. De velden bestaan ofwel uit appartementen (middelhoogbouw) ofwel uit laagbouw. Samen omsluiten velden en hoeksteen het centraal gelegen plein. Het plein is (over het algemeen) gereserveerd voor bijzondere functies. De molenwiek tenslotte bestaat uit de straten die tussen de verschillende deelgebieden lopen. Deze straten hebben samen de vorm van de wieken van een molen en zijn de toegangen tot de buurt. De bebouwing van Overvecht-Zuid staat (vrijwel) allemaal in dezelfde richting.



Afbeelding: de gestempelde buurten in Overvecht-Zuid met de uitgelichte opzet van de buurt 'Taagdreef, Rubicondreef e.o.', de projectlocatie is met een rode stippellijn aangegeven (bron: toelichting bestemmingsplan 'Overvecht-Noordelijke stadsrand')

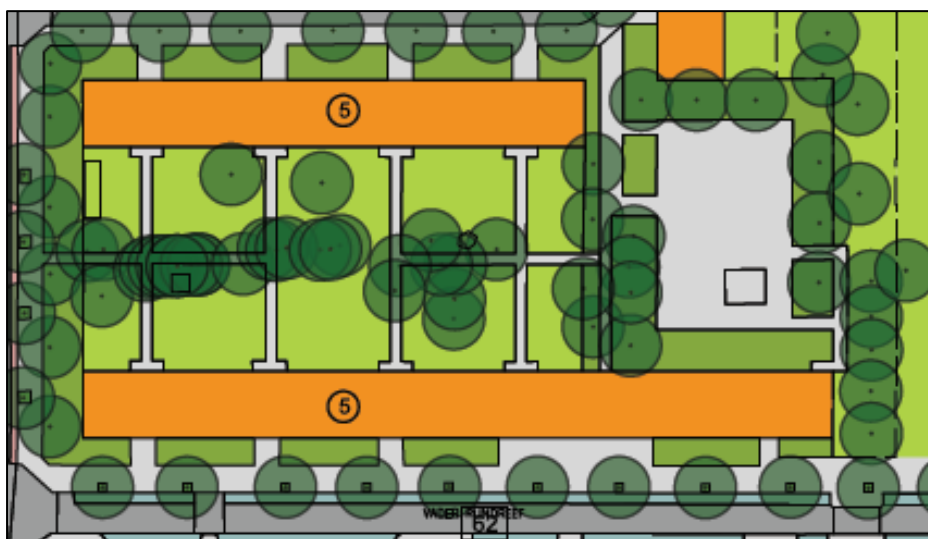
2.2.2. Projectlocatie

Het zuidwestelijk deel van de projectlocatie is momenteel grotendeels bebouwd met twee strookvormige portiekflats in een halfopen structuur: Camera Obscuradreef 1-32 en Vader Rijndreef 2-100. De portiekflat Vader Rijndreef 2-100 vormt de zuidelijke rand van de buurt, de portiekflat Camera Obscuradreef 1-32 is meer gelegen in de buurt en grenst aan het centraal in de buurt gelegen plein. Deze laatste flat is daardoor kleiner van omvang.



Afbeelding: de portiekflats op de projectlocatie (bron: Google Earth)

De portiekflats zijn parallel aan de Vader Rijndreef en Camera Obscuradreef en aan elkaar gesitueerd en hebben ieder een diepte van 10 meter. De portiekflat Vader Rijndreef 2-100 heeft een lengte van circa 110 meter en een bebouwd oppervlak van circa 1.100 m². De lengte van de portiekflat Camera Obscuradreef 1-32 bedraagt circa 75 meter en het bebouwd oppervlak circa 735 m².



Afbeelding: situatietekening projectlocatie en omgeving (bron: Spve Camera Obscuradreef - De Mix)

Zowel de portiekflat aan de Vader Rijndreef als de portiekflat aan de Camera Obscuradreef bestaat uit vijf bouwlagen (circa 14,5 meter hoog, geen kap). Verspreid over de daken zijn nog enkele

installaties aanwezig. De beide portiekflats worden vanwege het aantal bouwlagen tot de middelhoogbouw gerekend. Dergelijke middelhoogbouw vormt in bouwhoogte de verbinding tussen de hoogbouw en de laagbouw in Overvecht. De middelhoogbouw is met name belangrijk voor de samenhang binnen Overvecht en de oriëntatie aangezien veel middelhoogbouw is gesitueerd langs buurtontsluitingswegen.

De voorgevels van de portiekflats liggen iets terug ten opzichte van de stoepen van de Vader Rijndreef en Camera Obscuradreef. De ruimte tussen de stoepen en de voorgevels zijn veelal in gebruik als 4 tot 5 meter diepe groenvakken en toegangspaden naar de portieken. Langs de Vader Rijndreef is een deel van de ruimte in gebruik als voortuin van een benedenwoning.



Afbeelding: een deel van de begane grondlaag van de portiekflat Vader Rijndreef 2-100 (bron: Google Earth)

In de begane grond van de portiekflats bevinden zich entrees van de portieken, bergingen en enkele woningen. Ook is er aan de Vader Rijndreef nog een afsluitbare toegang tot het binnenterrein aanwezig. De bovengelegen bouwlagen zijn allemaal in gebruik als woning. De totale woningvoorraad bestaat uit 80 sociale huurwoningen, waarvan 65 appartementen en 15 maisonnettewoningen. Van de 80 woningen hebben 32 woningen een bvo tussen 55 en 80 m², 41 woningen een bvo tussen 80 en 130 m² en 7 woningen een bvo groter dan 130 m². De 80 woningen worden momenteel bijna allemaal anti-kraak verhuurd.

De woningen op de verdiepingen hebben balkons aan zowel de straatzijde als de binnentuinzijde en zijn daardoor op beide zijdes georiënteerd. De balkons steken iets uit ten opzichte van de voor- en achtergevels. De kopgevels van de portiekflats bevatten geen ramen of andere openingen. Er is daardoor sprake van zogenaamde blinde kopgevels.



Afbeelding: de blinde kopgevels langs de Taagdreef (bron: Google Earth)

Het groene binnenterrein tussen de beide portiekflats is grotendeels afgesloten door middel van een hekwerk. Het deel van het binnenterrein dat niet is afgesloten is in gebruik als verharde pleinruimte. Deze plek is een uitloper van het plein aan de Camera Obscuradreef met een beschutte situering.

Het noordoostelijke gedeelte van de projectlocatie is bebouwd met in totaal 36 garageboxen. Deze garageboxen zijn éénlaags zonder kap en hebben in totaal een bebouw oppervlak van 635 m². De garageboxen zijn veelal in gebruik voor opslag verkeren in slechte staat. Door de verschijningsvorm van de garageboxen is er in dit deel van de Camera Obscuradreef sprake van een weinig aantrekkelijk gebied.

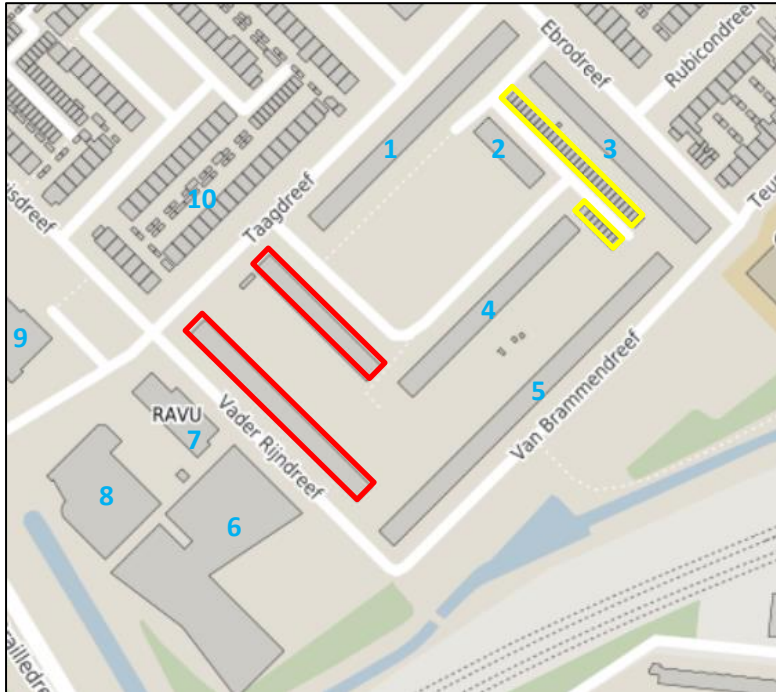


Afbeelding: de garageboxen aan de Camera Obscuradreef (bron: Spve Camera Obscuradreef - De Mix)

2.2.3. Directe omgeving projectlocatie

Omliggende bebouwing

Rondom de projectlocatie bevinden zich in totaal 8 blokken, zoals weergegeven in de navolgende afbeelding.



Afbeelding: de omliggende bebouwing rondom de met rode lijn aangegeven portiekflats en de met gele lijn aangegeven garageboxen op de projectlocatie, de nummering correspondeert met de navolgende opsomming

Voor de omliggende blokken geldt het volgende:

1. Taagdreef 2-112:

Het strookvormige en langgerekte blok ten noordoosten van de portiekflats op de projectlocatie is een onlangs hoogwaardig gerenoveerde portiekflat die uit vijf bouwlagen (geen kap) met woningen bestaat. Bij de renovatie zijn enkele bedrijfsruimtes en bergingen omgezet naar wonen. De portiekflat is evenwijdig aan de Taagdreef gelegen en daarmee haaks op de bebouwing op de projectlocatie gesitueerd. De entrees van de portieken bevinden zich aan de Taagdreef.

De onderlinge afstand tussen het strookvormige blok en de bestaande portiekflats op de projectlocatie bedraagt minimaal circa 26 meter. De tussengelegen ruimte is in gebruik als verkeersruimte (Camera Obscuradreef). In de naar de projectlocatie gerichte kop van het strookvormige blok bevinden zich geen zijramen op andere openingen van de hoekwoningen, met uitzondering van de begane grondlaag.



2. Camera Obscuradreef 117-124:

Het blok ten westen van de garageboxen op de projectlocatie is evenwijdig aan de portiekflats op de projectlocatie gelegen en haaks op de portiekflat langs de Taagdreef (zie onder 1). Het relatief kleine blok vormt de noordoostrand van het plein aan de Camera Obscuradreef en was voor wat betreft de begane grondlaag in het verleden in gebruik als winkelstrip. Het blok is in juni 2020 verkocht aan de woongemeenschap Overhoop en wordt momenteel gerenoveerd. De begane grondlaag zal daarna worden gebruikt voor maatschappelijke doeleinden, woondoeleinden en commerciële functies, de tweede bouwlaag blijft in gebruik voor wonen. De onderlinge afstand tussen het gemengde blok en de portiekflats op de projectlocatie bedraagt minimaal circa 105 meter. De tussengelegen ruimte is in gebruik als plein en verkeersruimte (Camera Obscuradreef).



3. Ebrodreef 7-103:

Het strookvormige en langgerekte blok ten noordoosten van de garageboxen op de projectlocatie is evenwijdig aan de garageboxen gelegen. Het blok betreft een onlangs hoogwaardig gerenoveerde portiekflat van vijf bouwlagen (geen kap). De opzet van de portieflat is vergelijkbaar met de portiekflats op de projectlocatie. De entrees bevinden zich aan de Ebrodreef. De gronden tussen de portiekflat en de garageboxen zijn in gebruik als tuinen en erven.



4. Camera Obscuradreef 33-80:

Het strookvormige en langgerekte blok ten (noord)oosten van de portiekflats op de projectlocatie is een onlangs hoogwaardig gerenoveerde portiekflat die uit vijf bouwlagen (geen kap) bestaat. De portiekflat is evenwijdig aan de portiekflat aan de Taagdreef gelegen (zie onder 1) en daarmee ook haaks op de bebouwing op de portiekflats op de projectlocatie gesitueerd. De opzet van de portieflat is vergelijkbaar met de portiekflats op de projectlocatie. De entrees van de portieken bevinden zich aan de Camera Obscuradreef. De rooilijn van de zuidelijke kop van de portieflat ligt (nagenoeg) in het verlengde van de voorgevel van de op de projectlocatie aanwezige portiekflat Camera Obscuradreef 1-32.



De onderlinge afstand tussen het strookvormige blok en de bestaande portiekflats op de projectlocatie bedraagt minimaal circa 10 meter. De tussengelegen ruimte is in gebruik als

de in het binnenterrein van de projectlocatie gelegen verharde openbare ruimte.

5. Van Brammendreef 1-175:

Ten zuidoosten van de portiekflats op de projectlocatie bevindt zich een vijf-laagse portiekflat (zonder kap). Ook deze is onlangs hoogwaardig gerenoveerd. De portiekflat is evenwijdig aan de Van Brammendreef en daarmee ook haaks op de bebouwing op de projectlocatie gesitueerd. De opzet van de portiekflat is vergelijkbaar met de portiekflats op de projectlocatie. De entrees van de portieken bevinden zich aan de Van Brammendreef. De rooilijn van de zuidelijke kop van de portiekflat ligt bijna in het verlengde van de voorgevel van de op de projectlocatie aanwezige portiekflat Vader Rijndreef 2-100.



De onderlinge afstand tussen het strookvormige blok en de bestaande portiekflats op de projectlocatie bedraagt minimaal circa 17 meter. De tussengelegen ruimte is deels in gebruik als de in het binnenterrein van de projectlocatie gelegen verharde openbare ruimte en deels als afgesloten binnentuin.

6. Vader Rijndreef 7-9/Winterboeidreef 111:

Aan de overzijde van de Vader Rijndreef is halverwege de jaren '90 een L-vormig bouwvolume ten behoeve van een onderwijsvoorziening gerealiseerd. Het bouwvolume bestaat uit één tot drie bouwlagen. Het schoolplein bevindt zich aan de zijde van de Vader Rijndreef.



De onderlinge afstand ten opzichte van de bestaande portiekflats op de projectlocatie bedraagt minimaal circa 22 meter. De tussengelegen ruimte is in gebruik als verkeersruimte (Vader Rijndreef).

7. Vader Rijndreef 1:

Eveneens aan de overzijde van de Vader Rijndreef bevindt zich een rechthoekig blok. Dit blok bestaat uit één tot twee bouwlagen en is in gebruik door de Regionale Ambulance Voorziening Utrecht (RAVU). De entree van het gebouw bevindt zich aan de Vader Rijndreef, de in- en uitrit voor ambulances is gelegen aan de Taagdreef.



De onderlinge afstand tot de bestaande portiekflats op de projectlocatie bedraagt minimaal circa 22 meter. De tussengelegen ruimte is in gebruik als verkeersruimte (Vader Rijndreef).

8. Taagdreef 130:

Ten zuidwesten van het perceel van RAVU staat een squashhal. Deze is bereikbaar via de Taagdreef. Het parkeren is opgelost op eigen terrein.

De onderlinge afstand tot de bestaande portiekflats op de projectlocatie bedraagt minimaal circa 65 meter.

9. Buisdreef 157-233:

Ten westen van de portiekflats op de projectlocatie staan enkele vrijstaande appartementenblokken van acht bouwlagen (zonder kap) ten zuiden van de Buisdreef. Aan alle gevel zijn appartementen met balkons gesitueerd.

De onderlinge afstand ten opzichte van de bestaande portiekflats op de projectlocatie bedraagt minimaal circa 77 meter. De tussengelegen ruimte is in gebruik als verkeersruimte (Taagdreef). Er zijn geen direct naar de projectlocatie gerichte gevels.

10. Taagdreef 15-47, Buisdreef 122-134, Hillebranddreef 64-86:

Ten noordwesten van de portiekflats op de projectlocatie is sprake van een halfopen blok met hoofdzakelijk tweelaagse aaneengebouwde woningen (zonder kap). Aan de Hillebranddreef zijn enkele woningen voorzien van een dakopbouw. Het



binnenterrein is in gebruik ten behoeve van de achtertuinen van de woningen. Aan de straatzijde hebben de woningen ook voortuinen. Een deel van de woningen aan de Taagdreef is georiënteerd op de portiekflats op de projectlocatie.

De onderlinge afstand ten opzichte van de bestaande portiekflats op de projectlocatie bedraagt minimaal circa 27 meter. De tussengelegen ruimte is in gebruik als verkeersruimte (Taagdreef).

Openbare ruimte

De openbare ruimte rondom de projectlocatie bestaat uit de straten Taagdreef, Camera Obscuradreef en de Vader Rijndreef en een centraal plein.

Op de Taagdreef, welke onderdeel is van de molenwiek (zie paragraaf 2.2.1), wordt ter hoogte van de projectlocatie aan één zijde van de weg langs geparkeerd. In de Camera Obscuradreef wordt haaks geparkeerd (56 parkeerplaatsen) terwijl bij de Vader Rijndreef zowel langsparkeren als haaks

parkeren voorkomt (62 parkeerplaatsen). De meeste bewoners in de buurt die een auto hebben parkeren deze op straat. In Overvecht geldt geen betaald parkeren.

Het centrale plein is een stenige, met een hek omheinde ruimte met speelvoorzieningen voor de kinderen tot 12 jaar. Op het plein staan diverse bomen en een kunstwerk uit begin jaren '80. Doordat in de loop der tijd allerlei toevoegingen hebben plaatsgevonden oogt het plein rommelig en onaantrekkelijk.



Afbeelding: het centrale plein (bron: Spve Camera Obscuradreef - De Mix)

De ruimte tussen de bouwblokken was oorspronkelijk in gebruik als privétuinen maar bij de renovatie zijn deze verkleind vanuit de gedachte om ook de resterende ruimte om te vormen naar collectieve tuinen. De binnenterreinen tussen Van Brammendreef- Camera Obscuradreef en Vader Rijndreef en Camera Obscuradreef zijn afgesloten door hekken.

2.2.4. Bereikbaarheid projectlocatie

De projectlocatie heeft een goede bereikbaarheid voor zowel auto's, fiets als openbaar vervoer:

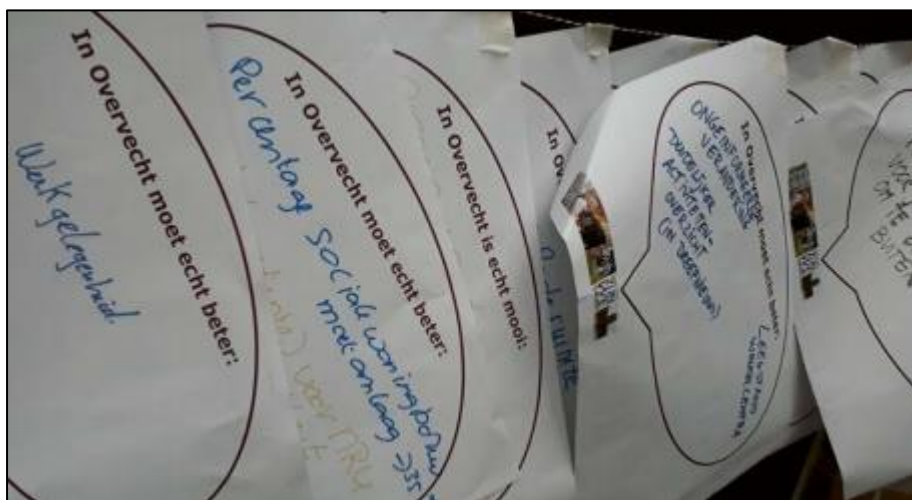
- Auto: Overvecht is via de Franciscusdreef, de Einsteindreef en de Moldaudreef aangesloten op de N230 (onderdeel van Ring Utrecht). De N230 verbindt een groot deel van Utrecht met de A2 en de A27. Verkeer vanaf de N230 naar de projectlocatie rijdt voornamelijk via de route Einsteindreef-Brailledreef-Taagdreef (en visa versa) of via de route Moldaudreef-Moezeldreef-Marnedreef-Zamenhofdreef-Brailledreef/Rhonedreef-Taagdreef (en visa versa). Eventueel autoverkeer van en naar de binnenstad kan onder meer via de route Taagdreef-Brailledreef-Talmalaan-Draaiweg-Hopakkeer (en visa versa) rijden.
- Fiets: De Taagdreef is onderdeel van één van de doorgaande fietsroutes tussen winkelcentrum Overvecht en de binnenstad. Langs de spoorlijn Utrecht-Amersfoort/Hilversum ligt verder een vrijliggend fietspad naar treinstation Overvecht.
- OV: Het treinstation van Overvecht bevindt zich op circa 700 meter loop- en fietsafstand van de portiekflats op de projectlocatie. Vanaf dat station gaan er treinen richting Amersfoort, Hilversum en Almere en uiteraard ook Utrecht Centraal. Over de Taagdreef en de Rhonedreef rijdt bus 6 tussen station Overvecht en stadion Galgenwaard. Deze bus heeft onder meer een halte op de Taagdreef, nabij de Brailledreef, op circa 25 meter ten zuiden van de portiekflats op de projectlocatie.

2.3. Nieuwe situatie De Mix

2.3.1. Aanleiding sloopnieuwbouw

Als geruime tijd zijn er plannen om het (woon)veld rondom de Camera Obscuradreef te vernieuwen. Op 26 april 2011 is er daarom voor het gebied een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) door de raad vastgesteld. Dit SPvE was gebaseerd op sloop van alle bouwblokken met 234 woningen in het gebied rondom de Camera Obscuradreef. Dit plan is echter nooit gerealiseerd als gevolg van de crisis. Sloop van alle bouwblokken in het veld rondom de Camera Obscuradreef is inmiddels niet meer aan de orde doordat recentelijk vier van de zes portiekflats hoogwaardig zijn gerenoveerd. De twee strookvormige portiekflats op de projectlocatie zullen niet worden gerenoveerd. Als gevolg van de eerdere planvorming voor het veld rondom de Camera Obscuradreef zijn nu bijna alle woningen op de projectlocatie vrij van huurcontracten.

In het coalitieakkoord 'Ruimte voor iedereen' (2018-2022) is opgenomen dat de gemeente wil werken aan meer gemengde wijken door middel van een gemengd programma met een betere verdeling van sociale huur. Overvecht is een wijk waar het aandeel sociale huurwoningen relatief hoog is. In het coalitieakkoord is over Overvecht vermeld dat een meer gemengde wijk kan worden bereikt via minder sociale huurwoningen. Dat betekent dat afspraken moeten worden gemaakt om elders in de stad sociale huurwoningen toe te voegen. Het streven om te komen tot een meer gemengde woningvoorraad is ook opgenomen in het Stadsakkoord Wonen (d.d. september 2019).



Als piloot voor het realiseren van gemengde wijken hebben BPD Ontwikkeling BV, Mitros en de gemeente nadere afspraken gemaakt over de herontwikkeling van de projectlocatie. De op de projectlocatie aanwezige bebouwing met 80 sociale huurwoningen zal worden gesloopt en worden vervangen door nieuwbouw met circa 180 middeldure huurwoningen, 5 bedrijfsruimtes van ieder circa 35 m² vvo en een buurtkamer (van eveneens circa 35 m² vvo). De te slopen sociale huurwoningen worden elders in de stad gecompenseerd op gronden van BPD doordat daar circa 135 sociale huurwoningen worden gebouwd, onder meer op de locaties 'Oudenoord' en 'Defensieterrein'. De herontwikkeling van de projectlocatie draagt dus bij aan het realiseren van gemengde wijken maar door de herontwikkeling vindt er ook verdichting plaats waardoor er een bijdrage wordt geleverd aan het oplossen van de woningbehoefte in Utrecht.

Ten behoeve van de herontwikkeling van de projectlocatie is door de gemeente een SPvE in voorbereiding met uitgangspunten voor de nieuwbouw. Het SPvE, welke ook betrekking heeft op de rest van het veld rondom de Camera Obscuradreef, zal in het voorjaar van 2021 aan de raad worden aangeboden ter vaststelling. Na de politieke besluitvorming zal door BPD een bouwplan voor de nieuwbouw worden opgesteld. Dit bouwplan zal in een later stadium nader worden uitgewerkt, nadat de omgevingsvergunning voor de activiteit 'strijdig gebruik' is verleend en in werking is getreden. In het navolgende zal in worden gegaan op het in voorbereiding zijnde SPvE. Daarbij geldt dat het SPvE eventueel nog kan worden aangepast naar aanleiding van inspraak zodat de navolgende randvoorwaarden nog niet definitief zijn.

2.3.2. Algemene randvoorwaarden en eisen herontwikkeling

In het in voorbereiding zijnde SPvE (zie ook de bijlage van deze ruimtelijke onderbouwing) zijn ten aanzien van de projectlocatie onder meer de volgende randvoorwaarden en eisen gesteld:

1. Functies:

- Wonen:
 - De toekomstige hoofdfunctie is wonen in de vorm van meergezinswoningen;
 - Binnen het plangebied kunnen circa 180 woningen worden gebouwd;
 - Het woningbouwprogramma dient te bestaan uit middeldure huur volgens het actieplan middenhuur.
- Overig: Een deel van de begane grond van het bouwblok aan de Taagdreef en één unit aan de Camera Obscuradreef zijn geschikt voor andere functies dan wonen, namelijk kleine bedrijfsruimtes (geen detailhandel) met een laag huurniveau en aan de zijde van de Camera Obscuradreef een buurtkamer.

2. Ruimtelijk:

- Algemeen:
 - Het gehele woonveld rondom de Camera Obscuradreef, bestaand en nieuw, is een samenhangend buurtje met één signatuur. Dit geldt voor zowel de bebouwde als onbebouwde ruimte;
 - Het openbare gebied in het woonveld is de bindende factor tussen de bestaande en nieuwe bouwblokken;
 - Er is een groene erfafscheiding tussen de private en openbare ruimte voor zowel de bestaande als de nieuwe bebouwing. De erfafscheiding staat op de private ruimte en wordt collectief onderhouden.
- Nieuwbouw:
 - De randen aan de Taag- en Vader Rijndreef worden begeleid met bebouwing in de rooilijn;
 - De hoeken van het woonveld zijn bebouwd;
 - De hoogte van de bebouwing is maximaal 6 lagen;
 - De bebouwing sluit ruimtelijk (open bouwblokkenstructuur), met de bebouwingstypologie en architectonisch aan op de bestaande bebouwing (ritmiek, horizontale lijnen en kleurgebruik);

- De bebouwing heeft de entrees aan de straatzijde;
- De plint van de bebouwing heeft een levendige uitstraling. Dit betekent dat de plint in het veld aan de straatkant de functie wonen heeft (m.u.v. één unit aan de Camera Obscuradreef en een gemeenschappelijke fietsenstalling). Aan de randen van het veld ter plaatse van de molenwiek bij de Taagdreef worden andere functies voor de wijk mogelijk gemaakt;
- Het bouwplan heeft een collectieve binnentuin die particulier eigendom is;
- De woningen hebben via een trappenhuis een directe aansluiting op de collectieve binnentuin;
- Er is een logische verbinding tussen de collectieve binnentuin en het plein;
- Traforuimtes en schakelstations ten behoeve van de nieuwbouw dienen te worden opgenomen in het bouwblok;
- Daken, gevels en erfafscheidingen worden zo groen mogelijk ingericht, volgens het principe 'groen, tenzij';
- Diervriendelijk bouwen is uitgangspunt.
- Bestaande woningen:
 - Er wordt onderzocht of de woningen een directe toegang kunnen hebben op het collectieve binnenterrein.

3. Leefomgeving:

- Gezonde woonomgeving:
 - Zorg voor zicht op de openbare ruimte vanuit de woningen;
 - Zorg voor overzichtelijkheid en zichtbaarheid;
 - Zorg voor een eenduidige en duidelijke zonering van territoria;
 - Zorg voor toegankelijkheid of juist ontoegankelijkheid;
 - Zorg voor een aantrekkelijke omgeving;
 - Zorg voor goede verlichting met name bij plekken waar weinig sociale controle is;
 - Creëer voor iedereen ontmoetingsplekken;
 - De woningen van 75 m² zijn levensloopbestendig. Onderzocht wordt of de woningen van 65 m² levensloop bestendig zijn te maken;
 - Het initiatief mag geen significante negatieve gevolgen hebben op de bezonning van bestaande woningen;
 - De gemeente hanteert een ambitiewaarde voor geluid van 63 dB. Er is een geluidsonderzoek nodig naar alle gezoneerde wegen en spoorwegen en de maatregelen die nodig zijn om de ambitiewaarde te halen.
- Veilige leefomgeving:
 - Het plan moet voldoen aan de eisen aangaande luchtkwaliteit uit de Wet Milieubeheer. De Utrechtse gemeenteraad heeft bovendien in 2015 via een motie het college de opdracht gegeven om lagere waarden voor fijnstof te realiseren waarbij gekeken wordt naar de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) advieswaarden;
 - Er zal middels een stikstofdepositieonderzoek aangetoond moeten worden dat zowel de aanlegfase (bouw) en gebruiksfase niet leiden tot een toename aan stikstofdepositie in de omliggende Natura 2000-gebieden. Hierbij is voor

vaststelling van het bestemmingsplan of voor de verlening van de uitgebreide omgevingsvergunning buitenplanse afwijking met name de gebruiksfase maatgevend;

- Voor de milieugevoelige functies in het woonveld dient er geen milieuhinder te zijn door bedrijfsmatige functies binnen en buiten het woonveld;
- Er moet nader onderzoek worden gedaan naar de te verwachten trillingsniveaus in de woningen ten gevolge van treinverkeer. Als toetswaarde wordt daarbij de streefwaarde voor nieuwe situaties volgens de SBR-B publicatie gehanteerd. Alleen als dat niet haalbaar is kan een hoger niveau voor Vmax worden geaccepteerd, maar niet hoger dan de streefwaarde voor bestaande situaties. Het type onderzoek dat nodig is hangt af van de gemeten trillingssterkte;
- Er dient geen geurhinder van invloed te zijn op het initiatief.

4. Mobiliteit:

- Bereikbaarheid:
 - De Taagdreef en de Rhonedreef worden in de toekomst ingericht als 30 km-zone met een aangepast profiel, in verband met de bus;
 - Twee nieuwe voetgangersverbindingen verbinden de buurt met de groenzone langs het spoor.
- Parkeren:
 - De parkeerbehoefte voor auto's en fietsen moet worden berekend aan de hand van de normen in het geldend parkeerbeleid. Het plangebied valt in de parkeerzone B2, stedelijk gebied zonder betaald parkeren;
 - Er wordt geparkeerd rond de straten van Taag-, Ebro-, Van Brammen- en de Vader Rijndreef, aan het plein aan de Camera Obscuradreef, op de locatie van de te slopen garageboxen (Camera Obscuradreef 81-116) en op het binnenterrein, ten zuiden van de nieuwe bouwblokken;
 - Bij toegangen van voorzieningen en appartementsgebouwen dienen openbare (bezoekers)fietsvoorzieningen gerealiseerd te worden volgens de nota stallen en parkeren.

5. Openbare ruimte:

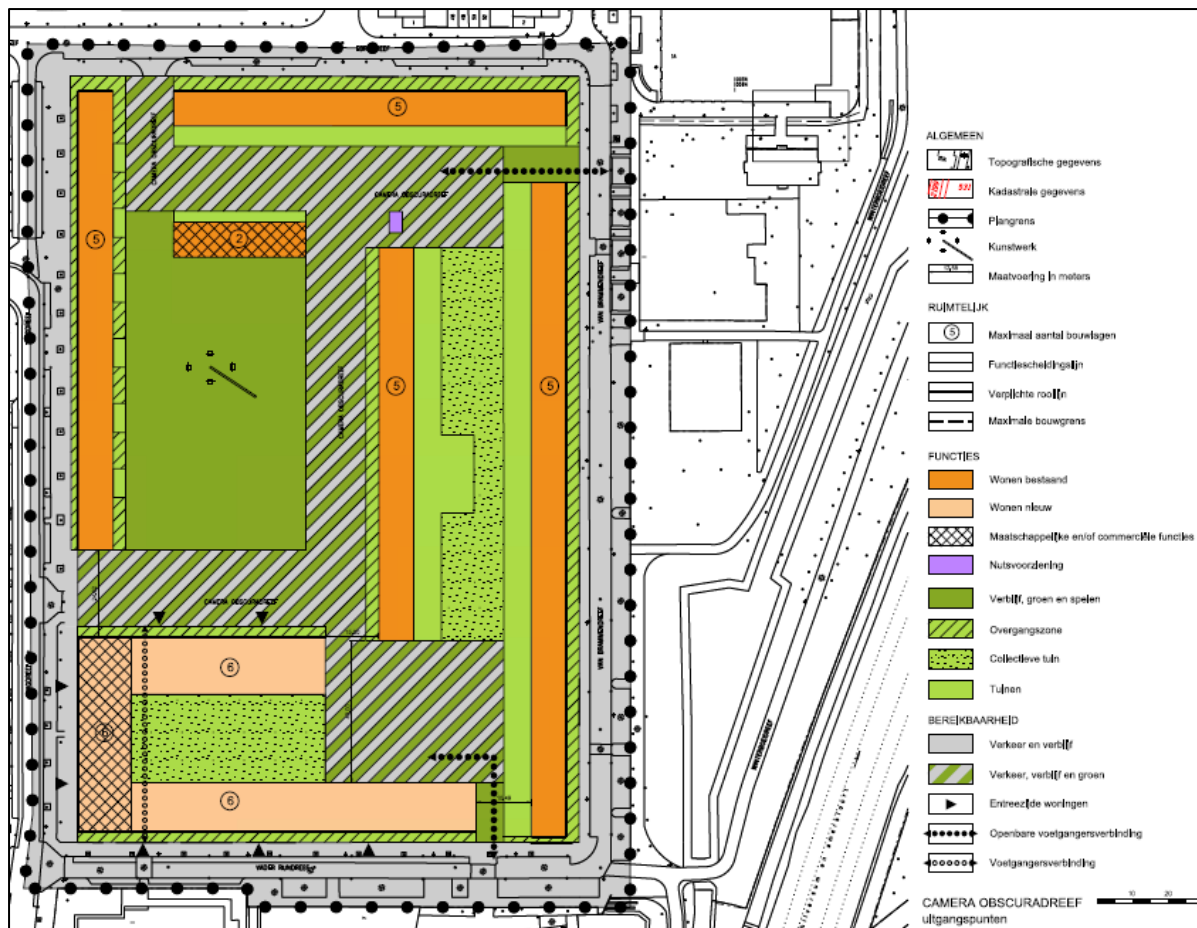
- Kwaliteit: Voor de herinrichting van het binnengebied is het concept IPvE (Integraal Programma van Eisen) Herinrichting Taagdreef e.o. uitgangspunt. Indien bij de nadere uitwerking van het FO tot VO/DO hiervan wordt afgeweken of gedeeltelijk niet aan kan worden voldaan, wordt de afwijking goed gemotiveerd ter goedkeuring voorgelegd aan de toetsingscommissie Beheer Inrichting en Gebruik (BInG).
- Inrichting:
 - De ruimte verandert van straat naar verblijfsruimte;
 - De straat in de Camera Obscuradreef wordt geknipt voor autoverkeer;
 - Straten, het plein en de binnenterreinen worden zo groen mogelijk ingericht, volgens het principe 'groen, tenzij';

- De binnentuin heeft een waterbergende en infiltrerende functie voor de naastliggende verharding, zodat de kans op verdroging zo klein mogelijk is;
- De conditie van de bestaande bomen in het binnengebied zijn onderzocht. Uitgangspunt is zo veel mogelijk handhaven en bij kappen worden bomen zoveel mogelijk binnen het woonveld gecompenseerd;
- Een natuurtoets is nodig vanuit de Wet natuurbescherming en de nota Utrechtse soortenlijst (2019);

6. Duurzaamheid:

- Energievoorziening:
 - Het plan draagt herkenbaar bij aan een klimaat neutrale stad. Daken worden ingezet voor groen en/of energieopwekking of een combinatie van beide;
 - Er komt een warmtevoorziening zonder aardgasgasaansluiting;
 - Er wordt van de ontwikkelaar gevraagd een collectief lage temperatuur warmtevoorziening te ontwerpen.
- Circulair slopen en bouwen: De Mix is opgenomen als 1 van de top 20 gebiedsontwikkelingen in het programma Utrecht Circulair 2020-2023. De Mix wordt gebruikt als pilot om te ontdekken wat daar voor nodig is.

De verschillende uitgangspunten zijn vertaald in een kaart voor het woonveld rondom de Camera Obscuradreef (zie de navolgende afbeelding).



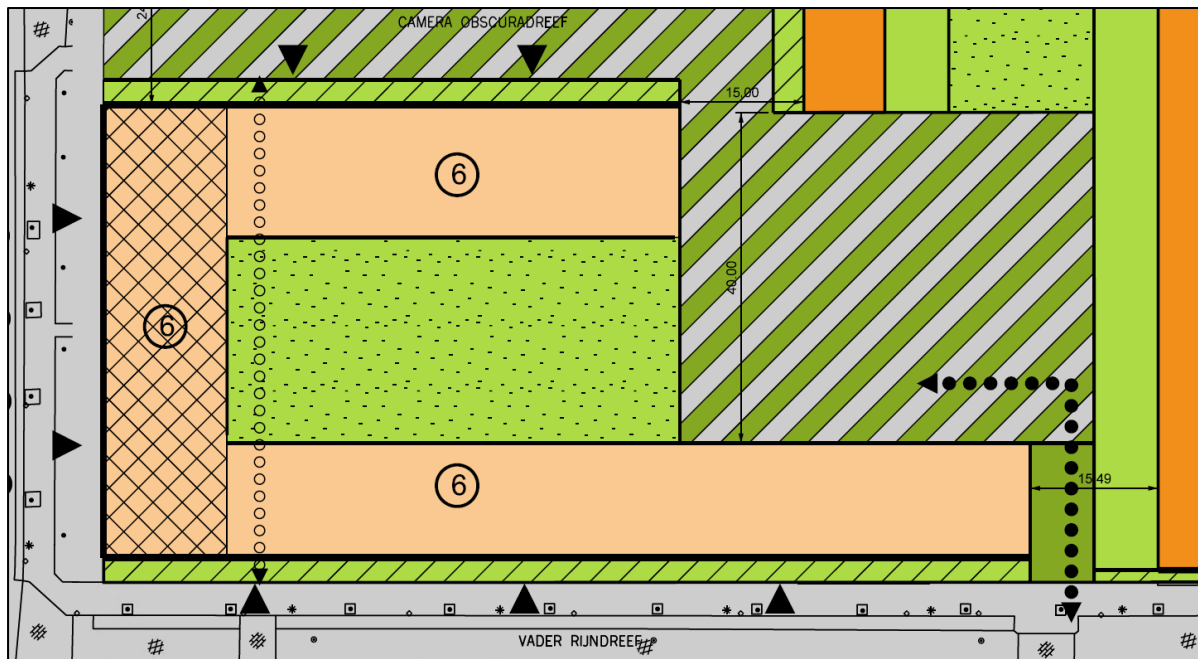
Afbeelding: kaart uitgangspunten woonveld Camera Obscuradreef (bron: Spve Camera Obscuradreef - De Mix)

2.3.3. Sloopnieuwbouw

De portiekflats en de garageboxen op de projectlocatie worden gesloopt. Na de sloop van de twee strookvormige portiekflats zullen op de vrijgekomen gronden drie nieuwe blokken in een halfopen structuur worden gebouwd:

1. Een blok aan de Camera Obscuradreef;
2. Een blok aan de Vader Rijndreef;
3. Een blok aan de Taagdreef.

De blokken aan de Camera Obscuradreef en de Vader Rijndreef komen grotendeels op de plek van de te slopen portiekflats, het parallel aan de Taagdreef gelegen blok zal op de koppen van deze twee blokken worden gebouwd. Het blok langs de Taagdreef en de twee blokken langs de Camera Obscuradreef en de Vader Rijndreef zullen niet aan elkaar worden gebouwd doordat er open ruimte van minimaal 7 meter komt tussen enerzijds het blok langs de Taagdreef en anderzijds de twee andere blokken.



Afbeelding: voorlopige kaart uitgangspunten nieuwbouw projectlocatie (bron: Spve Camera Obscuradreef - De Mix)

De voorgevel van het blok aan de Camera Obscuradreef komt maximaal circa 1 meter dicht bij de rijweg te liggen dan de voorgevel van de huidige portiekflat. Het blok krijgt een diepte van (minimaal) 14 tot (maximaal) 17 meter en komt met de kopgevel op een afstand van circa 15 meter van de portiekflat Camera Obscuradreef 33-80. De entrees van het nieuwe blok komen aan de Camera Obscuradreef. Tussen de voorgevel en de openbare ruimte van de Camera Obscuradreef komt (mogelijk) een zone met privé voortuinen en een groene afscheiding naar de openbare ruimte. Aan de straatzijde en aan de naar Camera Obscuradreef 33-80 gerichte kop komen balkons op de verdiepingen. Deze balkons zullen circa 2 tot 3 meter diep zijn. Aan de binnentuinzijde zijn op de verdiepingen galerijen voorzien die plaatselijk ook als buitenruimte kan dienen.

Bij het blok aan de Vader Rijndreef komt de voorgevel van de nieuwbouw eveneens maximaal circa 1 meter dicht bij de rijweg te liggen dan de voorgevel van de huidige portiekflat. Dit blok krijgt een diepte van (minimaal) 14 tot (maximaal) 16 meter vanaf de voorgevel. De afstand tot de portiekflat Van Brammendreef 1-175 zal circa 15,5 meter worden. De entrees van het nieuwe blok komen aan de Vader Rijndreef. Tussen de voorgevel en de openbare ruimte van de Vader Rijndreef komt een zone met privé voortuinen en een groene afscheiding naar de openbare ruimte. Aan de straatzijde en aan de naar Van Brammendreef 1-175 gerichte kop komen balkons op de verdiepingen. Deze balkons zullen circa 2 tot 3 meter diep zijn. Aan de binnentuinzijde zijn op de verdiepingen galerijen voorzien die plaatselijk ook als buitenruimte kan dienen.

Het blok aan de Taagdreef komt in de rooilijn van de huidige kopgevels van de te slopen portiekflats en daarmee ook in de rooilijn van de portiekflat Taagdreef 2-112. De afstand tot deze portiekflat zal circa 24,5 meter bedragen. De diepte van het blok zal (minimaal) 14 tot (maximaal) 16 meter bedragen. Ook bij dit blok komen de entrees aan de straatzijde, dus de Taagdreef. Aan de straatzijde komen geen balkons op de verdiepingen, met uitzondering van de beide kopgevels. Aan de binnentuinzijde komen verder 2 tot 3 meter diepe galerijen met balkonvoorzieningen.

De kop- of zijgevels van het blok aan de Taagdreef dienen in dezelfde rooilijn te worden gebouwd als de voorgevels van de nieuwe blokken aan de Camera Obscuradreef en de Vader Rijndreef (en andersom). Hierdoor wordt de openbare ruimte aan de Camera Obscuradreef en de Vader Rijndreef eenduidig begrensd.

De drie blokken zullen ieder uit maximaal zes bouwlagen bestaan. Uitgaande van een verdiepingshoogte van 3 tot 3,5 meter komt neer op een bouwhoogte van circa 18 tot 21 meter. Bovenop de zeslaagse bebouwing dient rekening te worden gehouden met plaatselijke verhogingen zoals 0,5 meter hoge dakranden en 3 meter hoge liftopbouwen en installatieruimtes.

Het grondoppervlak van de nieuwe bebouwing op de projectlocatie zal gezamenlijk maximaal 3.085 m² bedragen, oftewel een toename van maximaal 1.250 m² ten opzichte van de te slopen portiekflats. Op de gronden van de te slopen garageboxen wordt geen nieuwe bebouwing gerealiseerd. Over de gehele projectlocatie beschouwd bedraagt de toename aan bebouwing daardoor 615 m².

Omdat het bouwplan nog in ontwikkeling is, is de huidige aanvraag voorzien van een indieningstekening (zie bijlage). In de indieningstekening is rekening gehouden met de hiervoor genoemde uitgangspunten en maatvoeringen. De in de indieningstekening aangegeven bestemmingen komen overeen met de bestemmingen 'Wonen', 'Groen-1' en 'Verkeer - Verblijfsgebied' in het geldende bestemmingsplan 'Overvecht – Noordelijke stadsrand', inclusief het Crisis- en Herstel Wet (CHW) plan 'Algemene regels over bouwen en gebruik'.

De exacte dieptes, breedtes en hoogtes van de blokken volgen in de volgende fase, bij de aanvraag voor de omgevingsvergunning bouwen. Het nog in ontwikkeling zijnde bouwplan wordt nader uitgewerkt, in overeenstemming met de in deze paragraaf beschreven uitgangspunten (inclusief eventuele aanpassingen, zoals uiteindelijk in het vast te stellen Spve zal zijn opgenomen).

2.3.4. Programma

Het nieuwe bouwvolume zal circa 180 middeldure huurwoningen bevatten. Het merendeel van deze woningen krijgt een gbo van circa 55 m² met 1 slaapkamer, de overige woningen krijgen een gbo van 65 m² met 2 slaapkamers of een gbo van 75 m² met 3 slaapkamers. De circa 180 huurwoningen zullen minimaal 20 jaar als middeldure huurwoningen worden verhuurd.

In de plint van het bouwdeel aan de Taagdreef zijn 5 bedrijfsruimtes voorzien van ieder circa 35 m² vvo en 40 m² bvo (totaal 200 m² bvo). Ook komt er een buurtkamer (eveneens circa 40 m² bvo). De invulling van de bedrijfsruimtes is nog niet bekend maar het gaat daarbij om functies als:

- Bedrijven, behorend tot categorie A of B1 als bedoeld in bijlage 1 van het geldende bestemmingsplan³);

³ 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.

- Kantoren;
- Maatschappelijke voorzieningen.

De 5 bedrijfsruimtes zullen in ieder geval niet worden gebruikt voor horeca en/of detailhandel. Bij structurele leegstand van de bedrijfsruimtes is er, in overleg en met goedkeuring van de gemeente, de mogelijkheid tot het omzetten naar wonen.

In de plinten van de bouwdelen komen ook collectieve fietsenstallingen.

2.3.5. Onbebouwde ruimte

Het deel van het binnenterrein dat zal zijn gelegen tussen de achtergevels van de drie bouwdelen zal als collectieve tuin worden gebruikt. De rest van het binnenterrein zal openbaar blijven/worden en worden ingericht ten behoeve van parkeren van auto's, verblijf en groen. Het aantal parkeerplaatsen volgt uit het ontwerp openbare ruimte maar zal naar verwachting niet meer dan circa 45 parkeerplaatsen bedragen.

In de openbare ruimte rondom de bouwdelen zullen openbare stalingsplekken voor fietsen van bezoekers worden gerealiseerd.

Om bewegen te stimuleren komen er twee nieuwe voetgangersverbindingen die aansluiten op de fietsverbinding langs het spoor en die een directe wandeling mogelijk maakt naar de groenstrook langs de van Brammendreef. Eén van de voetgangersverbindingen komt tussen de achterzijde van het blok langs de Taagdreef en de koppen van de blokken langs de Vader Rijndreef en de Camera Obscuradreef. Deze voetgangersverbinding zal niet overbouwd worden. De precieze vormgeving van deze voetgangersverbinding volgt in een later stadium.

De voetgangersverbindingen zullen bijdragen aan het beter toegankelijk maken van schaduwrijke plekken, namelijk de collectieve binnentuin en het nieuw in te richten plein aan de Camera Obscuradreef. Beide plekken kunnen helpen bij het voorkomen van hittestress. Bij hittestress gaat het om warmte van zonlicht in verharding, gevels en daken waardoor het in de stad nog warmer wordt. Hierdoor kunnen bewoners in een zomerse periode hittestress ervaren. Vooral kinderen, ouderen en zieken zijn kwetsbaar voor hitte gerelateerde gezondheidseffecten. Daarom is het streven dat iedere woning een koele plek van minimaal 200 m² heeft op een maximale afstand van 200 meter in de openbare ruimte. Daarnaast kan gedacht worden aan verkoelende maatregelen als voldoende grote bomen voor schaduw en verdamping (hiervoor dient wel voldoende watertoevoer te zijn door infiltratie), groen, tenzij' en dus geen overbodige verharding, voldoende schaduw langs belangrijke looproutes en plekken (40% schaduw opp. langs belangrijke looproutes en 30% in overige gebieden), (bewegend) water en groene daken en gevels. De precieze wijze waarop de nieuwbouw zal bijdragen aan het voorkomen van hittestress wordt nog nader uitgewerkt in de volgende fase.

Het plein aan de Camera Obscuradreef zal worden heringericht. Hiervoor is momenteel een schetsontwerp in voorbereiding. Vanwege het relatief hoge aandeel 0-15 jarigen komt er op het her on te richten plein onder meer een speelplek van minimaal 500 m² voor kinderen in de leeftijd tot

12 jaar. Deze speelplek is een blokplek in een grotere speelbuurt zoals bedoeld in het in voorbereiding zijnde gemeentelijk speelbeleid.

Bij de herinrichting van de openbare ruimte zal ook rekening worden gehouden met het realiseren van voldoende ontmoetingsplekken waar bewoners elkaar kunnen ontmoeten. Vanuit de bestaande en toekomstige woningen zal er voldoende zicht op de openbare ruimte zijn. Bij de inrichting van de openbare ruimte wordt verder rekening gehouden met voldoende overzichtelijkheid en zichtbaarheid, een eenduidige en duidelijke zonering van territoria, (on)toegankelijkheid, een aantrekkelijke omgeving en goede verlichting.

Tenslotte zullen de gronden ter plaatse van de gesloopte garageboxen worden heringericht en bij het openbaar gebied worden betrokken.

2.3.6. Duurzaamheid

De uitwerking van de bouwplannen volgt in een later stadium (aanvraag omgevingsvergunning bouwen, fase 2) waardoor alle duurzaamheidsaspecten nu nog niet exact bekend zijn. Voor het project kan ten aanzien van duurzaamheid op dit moment het volgende worden vermeld:

- **Energievoorziening:**
 - Het dakoppervlak wordt maximaal benut t.b.v. kwalitatief groen of hernieuwbare energieopwekking.
 - Er komt een warmtevoorziening zonder aardgas aansluiting.
 - Er wordt onderzoek gedaan naar een collectief lage temperatuur warmtevoorziening.
- **Circulair slopen en bouwen:**
 - De ambitie is dat circulair bouwen uitgangspunt is. De Mix is opgenomen als één van de top 20 gebiedsontwikkelingen in het programma Utrecht Circulair 2020-2023. De Mix wordt gebruikt als pilot te ontdekken wat daar voor nodig is;
 - Er wordt een plan van aanpak gemaakt voor een circulaire ontwikkeling aan de hand van het 10-R model (als advies van NEPROM).
 - Het reduceren van materiaalgebruik door het hergebruiken van materialen en het zodanig toepassen van materialen dat deze in de toekomst kunnen worden hergebruikt.
 - De voor het vastgoed berekende milieuprestatie zal maximaal €0,80 /m²BVO/jaar bedragen op basis van de wettelijke eisen en niet op basis van gerealiseerd project, met de ambitie te reduceren naar €0,60 / m²BVO/jaar.
 - De inkoop van bouwmaterialen met een verantwoorde herkomst zal worden aangetoond.
 - Om in de toekomst gebruik te kunnen maken van bouwmaterialen en -producten die nu in gebouwen worden verwerkt, is het van belang om de materiaalgegevens te definiëren en eenduidig op te slaan in een materiaalpaspoort.
- **Klimaatadaptatie:**
 - De initiatiefnemer moet in een kansenonderzoek onderbouwen op welke wijze het plan bijdraagt aan de ambitie om 100% van het regenwater in het gebied vast te houden volgens de voorkeursvolgorde;

- Bij de inrichting van de openbare ruimte wordt rekening gehouden met de volgende uitgangspunten:
 - een bui van 1x/1jaar: dit is een bui van 20 mm in 1 uur;
 - een bui van 1x/100 jaar: dit is een bui van 80 mm in 1 uur;
- Er wordt minimaal 90% (streven is 100%) van de jaarlijkse neerslag in het gebied vastgehouden door infiltratie op maaiveld door:
 - 'groen, tenzij';
 - Halfverharding;
 - Infiltratie in groen;
- Een bui van 80 mm mag niet leiden tot schade aan de bebouwing en infrastructurele werken.
- Er geldt een minimaal vloerpeil van 0,15 m boven straatpeil.
- De gehele projectlocatie wordt aangesloten op het aan te leggen gescheiden rioleringsysteem.
- Er wordt onderbouwd op welke wijze het plan bijdraagt aan de ambitie voor hittestress.

In hoofdstuk 5 is nader ingegaan op duurzaamheid.

2.3.7. Ruimtelijke gevolgen voor de bestaande omgeving

Uit het voorgaande blijkt dat voor het beoogde bouwvolume uit wordt gegaan van zes bouwlagen. Ten opzichte van de bestaande situatie (vijf bouwlagen) neemt de bouwhoogte aan de Vader Rijndreef en Camera Obscuradreef daardoor met één bouwlaag oftewel 3 tot 3,5 meter toe. Deze toename is relatief beperkt waardoor er met de gerenoveerde portiekflats in het woonveld geen te grote verschillen zullen ontstaan. Hierdoor blijft het samenhangende beeld in het woonveld ondersteund.

De onderlinge afstand van het beoogde bouwvolume tot de omliggende bebouwing wordt als volgt:

- Taagdreef 2-112: de afstand tussen de nieuwbouw en het strookvormige blok zal circa 25 meter bedragen, circa 1 meter minder dan in de bestaande situatie.
- Camera Obscuradreef 117-124: de afstand tussen de nieuwbouw en het kleine blok bij het plein zal circa 105 meter bedragen, circa 1 meter minder dan in de bestaande situatie.
- Camera Obscuradreef 33-80: de afstand tussen de nieuwbouw en het strookvormige blok zal circa 15 meter bedragen, circa 5 meter meer dan in de bestaande situatie.
- Van Brammendreef 1-175: de afstand tussen de nieuwbouw en het strookvormige blok zal circa 15,5 meter bedragen, circa 1,5 meter minder dan in de bestaande situatie.
- Vader Rijndreef 7-9/Winterboeidreef 111 en Vader Rijndreef 1: de afstand tussen enerzijds de nieuwbouw en anders het schoolcomplex en de ambulancepost van RAVU zal circa 22 meter bedragen, net als in de bestaande situatie.
- Taagdreef 130: de afstand tussen de nieuwbouw en de squashhal zal circa 65 meter bedragen, net zoals in de bestaande situatie.
- Buisdreef 157-233: de afstand tussen de nieuwbouw en het appartementenblok zal circa 77 meter bedragen, net als in de bestaande situatie.

- Taagdreef 15-47, Bruisdreef 122-134, Hillebranddreef 64-86: de afstand tussen de nieuwbouw en het blok met laagbouwwoningen zal minimaal circa 27 meter bedragen, net zoals in de bestaande situatie. Wel krijgen de woningen 41-47 op minimaal circa 27 meter nieuwbouw tegenover zich, daar waar nu sprake is van een groenvoorziening en een binnenterrein tussen de twee te slopen portiekflats in.

De onderlinge afstanden tussen de nieuwbouw en de omliggende bebouwing zijn, in combinatie met de beoogde bouwhoogtes, ruimtelijk aanvaardbaar in stedelijk gebied. In bijna alle gevallen is er geen sprake is van een relevante afname van de onderlinge afstand.

Uit de bezonningsstudie die door BGSV is uitgevoerd in het kader van de beoogde herontwikkeling (zie bijlage) blijkt dat de nieuwbouw ten opzichte van de bestaande situatie geen significante gevolgen heeft voor de bezonning van objecten in de omgeving. Enkele laagbouwwoningen aan de Taagdreef zullen in het voor- en najaar weliswaar in de ochtend (tot ongeveer 10:00) meer schaduw ondervinden maar de rest van de dag en in de zomer treden er bij deze woningen geen schaduweffecten op. De vermindering van de vroege ochtendzon in het voor- en najaar is niet aan te merken als een significant gevolg.

3. Planologisch kader

3.1. Geldende bestemmingsplannen

Ter plaatse van de projectlocatie geldt het bestemmingsplan 'Overvecht-Noordelijke stadsrand' (NL.IMRO.0344.BPOVERVECHTNSR-0601) en het Crisis- en Herstel Wet (CHW) plan 'Algemene regels over bouwen en gebruik' (NL.IMRO.0344.BPALGREGBOUWENGEBR-VA01). Het bestemmingsplan is op 21 juni 2012 vastgesteld door de gemeenteraad, het CHW-plan op 30 november 2017. Het CHW-plan is te beschouwen als een parapluplan waardoor de algemene gebruiks- en bouwregels van het bestemmingsplan zijn vervangen.



Afbeelding: uitsneden planverbeelding bestemmingsplan 'Overvecht-Noordelijke stadsrand'

De projectlocatie is voor wat betreft de bestaande bebouwing en een groot deel van het binnenterrein bestemd als 'Wonen'. De stroken voor de voorgevels van de portiekflats en een strook langs de Taagdreef zijn grotendeels bestemd als 'Tuin' terwijl het openbare deel van het

binnenterrein is bestemd als 'Groen – 2'. De overige gronden zijn bestemd als 'Verkeer - Verblijfsgebied'.

3.1.1. Bestemming 'Wonen'

De gronden met deze bestemming mogen volgens artikel 30 van de regels ter plaatse van de projectlocatie worden gebruikt voor onder meer wonen (en in samenhang daarmee voor de uitoefening van aan-huis-verbonden beroep of bedrijf), tuinen en erven. Ter plaatse van de garageboxen is uitsluitend het gebruik als garages toegestaan.

Ter plaatse van de projectlocatie zijn hoofdgebouwen alleen toegestaan binnen een bouwvlak. De bestaande flats zijn beide in een bouwvlak gelegen dat mag worden bebouwd met maximaal 5 bouwlagen. Een bouwlaag mag maximaal 3,5 meter hoog zijn, oftewel 17,5 meter. Naast hoofdgebouwen zijn onder voorwaarden ook enkele bijbehorende bouwwerken toegestaan, zoals aan- en uitbouwen en bijgebouwen. De bouwhoogte van de garages mag niet meer dan 3,5 meter bedragen.

Voor bouwwerken geen gebouwen geldt zowel binnen als buiten het bouwvlak een maximum bouwhoogte van 1 meter voor erf- en perceelafscheidings voor de voorgevelrooilijn van een hoofdgebouw en 2 meter voor overige erf- en perceelafscheidings.

3.1.2. Bestemming 'Tuin'

Binnen deze bestemming is volgens artikel 25 van de regels alleen het gebruik als tuinen behorende bij de op de aangrenzende gronden gelegen gebouwen toegestaan. Er mogen geen nieuwe gebouwen worden gebouwd. Bouwwerken geen gebouwen mogen worden voor wat betreft erf- en perceelafscheidings voor de voorgevelrooilijn van een hoofdgebouw worden gebouwd tot een maximum bouwhoogte van 1,5 meter.

3.1.3. Bestemming 'Groen – 2'

In artikel 17 is bepaald dat gronden met deze bestemming mogen worden gebruikt voor onder meer groenvoorzieningen, wegen, voet- en fietspaden en speelvoorzieningen. Binnen deze bestemming zijn ter plaatse van de projectlocatie geen gebouwen toegestaan. Wel mogen er bouwwerken geen gebouwen zijnde worden gebouwd, zoals 6 meter voor speelvoorzieningen.

3.1.4. Bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied'

In deze bestemming is volgens artikel 28 onder meer het gebruik als verkeers- en verblijfsgebied voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer toegestaan. Ook zijn parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen en speelvoorzieningen toegestaan. Gebouwen zijn in beperkte mate toegestaan ten behoeve van de verkeers- en verblijfsfunctie.

3.1.5. Overige relevante regels

In de algemene bouwregels (conform CHW-plan) is bepaald dat een bouwgrens, niet zijnde een bestemmingsgrens, mag worden overschreden met 1,5 meter voor onder meer trappenhuizen en afdaken. In het geval een bouwgrens tevens bestemmingsgrens is dan mag overschrijding pas na toepassing van een afwijkingsbevoegdheid. Naast trappenhuizen en afdaken gaat het daarbij ook om balkons en erkers. Voor deze bouwdelen geldt dus dat een overschrijding tot 1,5 meter mogelijk is na toepassing van de afwijkingsbevoegdheid. Voorwaarden daarbij zijn wel dat de overschrijding te verenigen dient te zijn met de aard van de bestemming en dat de overschrijding geen onevenredige hinder voor aangrenzende percelen tot gevolg heeft.

In de algemene bouwregels is verder bepaald dat bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen vast dient te staan dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd. Voor het bepalen wat onder voldoende parkeergelegenheid wordt verstaan wordt toepassing gegeven aan de normen in de beleidsregels in de Nota Parkeernormen Fiets en Auto (dan wel de opvolger daarvan).

In de algemene bouwregels is bepaald dat het veranderen, vervangen of vergroten van een woning niet mag leiden tot omzetting van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte of tot de vorming van een extra woning. Een vergelijkbare bepaling is ook opgenomen in de algemene gebruiksregels.

Tenslotte is in de algemene afwijkingsregels opgenomen dat de bij recht in de regels gegeven maten, afmetingen, percentages tot maximaal 10% van die maten, afmetingen en percentages kunnen worden overschreden indien burgemeester en wethouders toepassing geven aan een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid. Ook kan de maximale bouwhoogte van gebouwen door middel van een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid worden overschreden door de bouwhoogte van de gebouwen te verhogen ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals liftkokers, trappenhuizen, lichtkappen en andere ondergeschikte bouwdelen.

3.2. **Afwijkingen**

Het project leidt ten opzichte van het geldende bestemmingsplan tot de volgende afwijkingen:

Gebruik

1. Gemengd: in de plint van het bouwblok aan de Taagdreef komen 5 bedrijfsruimtes van in totaal circa 200 m² bvo met functies als bedrijven (categorie A of B1), kantoren en/of maatschappelijke voorzieningen en aan de kant van de Camera Obscuradreef 1 bedrijfsruimte die ingericht zal worden als buurtkamer van circa 40 m² bvo. Een dergelijk gebruik is ter plaatse van de projectlocatie niet toegestaan binnen de bestemmingen 'Wonen' en 'Tuin'.
2. Wonen: het beoogde bouwblok aan de Vader Rijndreef is vanwege de gewijzigde diepte (van 10 naar 16 meter) met circa 183 m² gelegen binnen de bestemming 'Groen-2'. Ook zijn delen van het bouwblok aan de Vader Rijndreef (circa 104 m²), het bouwblok aan de Camera Obscuradreef (circa 43 m²) en het bouwblok aan de Taagdreef (circa 31 m²) gelegen binnen de bestemmingen 'Tuin' en/of 'Verkeer - Verblijfsgebied'. Binnen de

bestemmingen 'Groen-2', 'Tuin' en 'Verkeer - Verblijfsgebied' is een woonfunctie niet toegestaan.

3. Verkeer en verblijf: het als 'Groen-2' en 'Wonen' bestemde deel van het binnenterrein van de beoogde bouwblokken zal worden gebruikt als verkeer- en verblijfsgebied (parkeren). Binnen deze bestemmingen is het gebruik als verkeer- en verblijfsgebied (parkeren) niet toegestaan.
4. Verkeer en verblijf: de als 'Tuin' bestemde groenstrook langs de Taagdreef zal worden gebruikt als verkeer- en verblijfsgebied (stoep) voor het bouwblok aan de Taagdreef. Binnen deze bestemming is het gebruik als verkeer- en verblijfsgebied (stoep) niet toegestaan.
5. Verkeer en verblijf: de als 'Wonen' en 'Tuin' bestemde voetgangersverbindingen via het binnengebied zullen worden gebruikt als verkeer- en verblijfsgebied (voetpad). Binnen deze bestemmingen is het gebruik als verkeer- en verblijfsgebied (voetpad) niet toegestaan.
6. Verkeer en verblijf: de als 'Wonen' en 'garage' aangeduide garageboxen zullen na sloopt worden heringericht als verkeer- en verblijfsgebied. Binnen deze bestemming en ter plaatse van deze aanduiding is het gebruik als verkeer- en verblijfsgebied niet toegestaan.

Bouwen

7. Bouwen van hoofdgebouwen buiten het bouwvlak: het bouwblok langs de Taagdreef zal met een oppervlak van circa 559 m² buiten de twee bouwvlakken zijn gelegen. Vanwege de gewijzigde dieptematen zullen ook de bouwblokken aan de Vader Rijndreef en de Camera Obscuradreef met respectievelijk circa 557 m² en circa 329 m² buiten de bouwvlakken zijn gelegen. De buiten de bouwvlakken gelegen delen krijgen een hoogte van maximaal 6 bouwlagen. Het bouwen van hoofdgebouwen buiten de bouwvlakken is niet toegestaan binnen de bestemmingen 'Wonen', 'Tuin', 'Groen-2' en 'Verkeer - Verblijfsgebied'.
8. Maximum aantal bouwlagen: doordat voor de nieuwe blokken uit wordt gegaan van maximaal 6 bouwlagen, is er binnen de bouwvlakken sprake van een overschrijding van het maximum aantal bouwlagen met 1 bouwlaag.
9. Overschrijding bouwhoogte: bovenop de 6-laagse blokken komen plaatselijke verhogingen in de vorm van 0,5 meter hoge dakranden en 3 meter hoge liftopbouwen en installatieruimtes.
10. Bouwen van balkons en galerijen buiten het bouw- en bestemmingsvlak: de balkons en galerijen van de bouwblokken langs de Taagdreef, Vader Rijndreef en Camera Obscuradreef zullen buiten een bouwvlak en deels buiten het bestemmingsvlak 'Wonen' zijn gelegen. De overschrijding bedraagt maximaal 3 meter.

In hoofdstuk 7 is een nadere motivering opgenomen ten aanzien van de afwijkingen van het geldende bestemmingsplan. In het kader van de voorliggende ruimtelijke onderbouwing is ook een indieningstekening opgesteld waarin het beoogde gebruik, de maximale bebouwingsgrenzen en het maximum aantal bouwlagen van het project zijn geprojecteerd in relatie tot de bestaande omgeving (zie bijlage).

De omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan kan worden verleend met toepassing van artikel 2.12 lid 1 onder a, onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

4. Beleidskader

4.1. Rijksbeleid

4.1.1. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) schetst het Rijk ambities tot 2040 en de ruimtelijke doelen, belangen en opgaven tot 2028. De hoofddoelen van het ruimtelijk beleid zijn:

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid, waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, zijn daarom geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, zie subparagraaf 4.1.3)).

4.1.2. Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is op 11 september 2020 aan de Tweede Kamer verzonden en richt zich op vier prioriteiten. Deze onderwerpen hebben onderling veel met elkaar te maken en ze hebben gevolgen voor hoe we onze fysieke leefomgeving inrichten. De NOVI helpt bij het maken van de noodzakelijke keuzes:

1. Ruimte maken voor de klimaatverandering en energietransitie.
2. De economie van Nederland verduurzamen en ons groeipotentieel behouden.
3. Onze steden en regio's sterker en leefbaarder maken.
4. Het landelijk gebied toekomstbestendig ontwikkelen.

Projectlocatie

Het project heeft betrekking op een verdichting binnen bestaand stadsgebied waardoor ook bij kan worden gedragen aan het verbeteren van de duurzaamheid. Het voornemen tot verdichting op de projectlocatie is in overeenstemming met de NOVI.

4.1.3. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

In het Barro, welke voor het laatst is gewijzigd op 1 januari 2017, zijn bepalingen opgenomen ter bescherming van nationale belangen, zoals de mainportontwikkeling van Schiphol, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, de uitoefening van defensietaken en bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals

de Beemster en de nieuwe Hollandse Waterlinie. Geen van deze onderwerpen zijn van invloed op de onderhavige ontwikkeling.

Projectlocatie

Het plan om sloopnieuwbouw te realiseren binnen bestaand stedelijk gebied levert geen strijdigheid op met nationale belangen.

4.2. Provinciaal en regionaal beleid

4.2.1. 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. Van beide plannen zijn de herijkingen in december 2016 vastgesteld en in 2018 een 2^e partiële herziening. 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. Op dit moment heeft de provincie een nieuwe verordening in voorbereiding (zie de navolgende subparagraaf)

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 kwaliteiten;
- vitale dorpen en steden;
- dynamisch landelijk gebied.

Deze pijlers leiden tot de volgende drie belangrijkste beleidsopgaven; opgaven die nodig zijn om Utrecht aantrekkelijk te houden als vestigingsplaats:

1. 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.
2. Behoud en versterken kwaliteit landelijk gebied. De binnenstedelijke opgave vraagt als contramale 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.
3. 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.

Een ruimtelijk besluit voor gronden die zijn aangewezen als stedelijk gebied kan bestemmingen en regels bevatten voor verstedelijking. De toelichting dient wel een beschrijving te bevatten van de wijze waarop rekening is gehouden met energiebesparing en het toepassen van duurzame energiebronnen.

Projectlocatie

Het realiseren van de woningen in de woonwijk Overvecht Utrecht is in lijn met het provinciaal beleid, waarbij de nadruk ligt op de binnenstedelijke woningbouwopgave. Overvecht is, net als andere wijken in Utrecht, aangewezen als stedelijk gebied en komt daardoor in aanmerking voor (verdere) verstedelijking. In subparagraaf 2.3.5 is nader ingegaan op energiebesparing en het toepassen van duurzame energiebronnen.

4.2.2. Interim Omgevingsverordening provincie Utrecht (ontwerp)

Omdat de Omgevingswet 1 jaar later dan eerder was gepland wordt ingevoerd, is het nodig om in plaats van de Omgevingsverordening een Interim Omgevingsverordening te maken. De Omgevingsverordening kan namelijk niet onder de huidige wetgeving in werking treden; dat kan alleen onder de nieuwe Omgevingswet. Om toch eerder uitvoering te kunnen geven aan de plannen en ambities uit de Omgevingsvisie, hebben Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht besloten om, tot de nieuwe wet ingaat, te werken met een interim Omgevingsverordening, kortweg Interimverordening. Het ontwerp van deze interim Omgevingsverordening is op 4 september 2020 ter inzage gelegd. De bedoeling is om de interim Omgevingsverordening per 1 april 2021 in werking te hebben.

Gelet op het overgangsrecht in de Omgevingsverordening blijft de provinciale Verordening 2013 van toepassing op dit project. De vergunningaanvraag voor het project is namelijk voor de inwerkingtreding van de Interim Omgevingsverordening ingediend. De provinciale Verordening 2013 blijft voor dit project van kracht totdat het besluit onherroepelijk wordt.

4.2.3. 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:

1. 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.
2. 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.

3. 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 teneinde 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'.

Projectlocatie

De ontwikkeling sluit aan op het provinciale beleid, waarbij het accent ligt op de binnenstedelijke opgave. Door 100 woningen aan de woningmarkt toe te voegen en 135 sociale woningen elders in de stad, wordt een bijdrage geleverd aan de ambities voor binnenstedelijke ontwikkeling om het woningtekort in de regio Utrecht weg te werken. Ook wordt voorzien in de behoefte aan middenhuurwoningen in dit deel van de stad waardoor bewoners een wooncarrière kunnen maken. Het aanbod van sociale huurwoningen wordt door de bouw van 135 sociale huurwoningen elders in de stad met 55 woningen uitgebreid (aangezien 80 bestaande sociale huurwoningen op de projectlocatie zullen worden gesloopt).

4.2.4. Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030 (Eindbalans)

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

Het woningbouwprogramma voor de periode 2015-2030 bedraagt in totaal 68.700 woningen, waarvan 15.000 in Almere zijn gepland. De Ontwikkelingsvisie concentreert de nieuwe woningbouw sterk in bestaand bebouwd gebied: 35.800 woningen zal in bebouwd gebied worden gerealiseerd en 32.900 woningen buiten bebouwd gebied. Nieuwbouw in bestaand gebied is mogelijk door verdichting in stadsdelen en herstructurering van verouderde locaties. De projectlocatie bevindt zich in bestaand bebouwd gebied. Met de ontwikkeling wordt beoogd de woonfunctie van het zuidelijk deel van de wijk Overvecht te versterken. Het realiseren van woningbouw in de vorm van middenhuurwoningen in dit stadsdeel is overeenkomstig de essentie van de Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht. Dit leidt tot een kwaliteitsverbetering van de woningvoorraad in de regio Utrecht.

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

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

- De groeiende binnenstedelijke bevolking is tegelijk een randvoorwaarde om het hoogwaardig openbaar vervoer rendabel te maken.
- Het buitengebied dient voldoende groene en watergebonden recreatiemogelijkheden te bieden.
- Het grootste deel van de nieuwe recreatiemogelijkheden zal dicht rond de steden moeten worden aangelegd.
- Daarnaast is er een sterke focus op de aanleg van stad-landverbindingen.
- Het Rijk hanteert voor nieuwbouwlocaties het richtgetal van 75 m² recreatief groen per woning. Bij een opgave van 65.500 woningen dient ongeveer 500 ha aan recreatief groen te worden gerealiseerd.
- Enkele gebieden komen niet of in beperkte mate voor uitleg in aanmerking. Met name aan de westflank van de Noordvleugel Utrecht, in de veenweidegebieden, is de problematiek rondom water én bodemdaling complex.

Projectlocatie

De projectlocatie bevindt zich in bestaand bebouwd gebied. Met de herontwikkeling wordt beoogd de woonfunctie van het zuidelijk deel van de wijk Overvecht te versterken door hier meer middenhuurwoningen te realiseren. Met het realiseren van woningbouw in de stad wordt voorkomen dat buiten bebouwd gebied wordt bebouwd. Dit is overeenkomstig met de Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht.

4.3. Gemeentelijk beleid

4.3.1. Coalitieakkoord 'Utrecht ruimte voor iedereen'

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

1. 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.
2. 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. De gemeente vindt dat er voor iedereen ruimte moet zijn om in Utrecht te wonen en dat Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar moet blijven. Voor Overvecht is specifiek genoemd dat de gemeente wil werken aan een meer gemengde wijk door een gemengder programma met minder sociale huurwoningen.
3. De kracht van iedereen: Het derde deel van het akkoord gaat over hoe de gemeente de genoemde doelen wil bereiken, samen met Utrechters en andere betrokkenen.

Projectlocatie

Met onderhavige herontwikkeling wordt tegemoet gekomen aan gezonde groei voor iedereen. Het project maakt de realisatie van middenhuurwoningen mogelijk waardoor er wordt bijgedragen aan de wens om van Overvecht een meer gemengde wijk te maken.

4.3.2. Omgevingsvisie Utrecht

In de op 5 december 2019 vastgestelde omgevingsvisie staat wat het gemeentelijke beleid is voor de 'fysieke leefomgeving'. Dit is de omgeving waarin wonen, werken en recreëren plaatsvindt. 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 bouwt Utrecht 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.

Projectlocatie

De voor de projectlocatie relevante beleidsdocumenten van de Omgevingsvisie worden in het resterende deel van deze paragraaf behandeld.

4.3.3. Ruimtelijke Strategie Utrecht

De Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) is op 8 december 2016 vastgesteld. In de RSU zijn de contouren voor de ontwikkelopgaven van de economische ontwikkelingsgebieden, verdichtingsgebieden en aandachtsgebieden in beeld gebracht. De gemeente heeft een nieuwe Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 in voorbereiding.

Utrecht groeit en de gemeente wil 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. Door stevig in te zetten op een beperkt aantal verdichtingslocaties is er op andere plekken, met name in de aandachtsgebieden Overvecht en Kanaleiland, meer ruimte om te kiezen voor de specifieke opgaven van de eigen omgeving en de sociale problematiek en nieuwbouwinitiatieven in dat licht te bezien.

Juist in de aandachtsgebieden Overvecht en Kanaleneiland is het van belang ook met ruimtelijke middelen in te zetten op verbetering van de leefomstandigheden. Bovendien kan dit helpen voorkomen dat sociale stijgers een wijk als Overvecht verlaten. Waar zich kansen voordoen zal worden ingezet op een grote variatie van de woonmilieus in Overvecht en Kanaleneiland.

Het beschikbaar hebben van een voorraad sociale huurwoningen die groot genoeg is en de betaalbaarheid daarvan vindt de gemeente belangrijker dan het maximaliseren van de kwaliteit van de woningen. Daarover zijn afspraken met de Utrechtse corporaties gemaakt. Vooral een groter aanbod van middeldure huur- en koopwoningen biedt doorstromers uit de sociale huursector kansen zodat ook in de sociale sector meer aanbod vrijkomt voor degenen die daarop zijn aangewezen. Het biedt hen ook mogelijkheden om in de wijken zelf een wooncarrière te maken.

Gezonde verstedelijking is in alle gevallen het uitgangspunt. Dat betekent focussen op bewegen, welbevinden, perspectief op wonen, werk en opleiding, duurzaamheid. De RSU bevat 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.

Projectlocatie

De ontwikkeling sluit aan op de ambitie uit de RSU om kansen te creëren en te benutten. Door realisatie van middenhuurwoningen ontstaat een grotere variatie aan woonmilieus in het aandachtsgebied Overvecht.

4.3.4. Woonvisie: Utrecht beter in balans

De woonvisie is op 18 juli 2019 vastgesteld. In de woonvisie is de ambitie geformuleerd van goede betaalbare duurzame woningen in gemengde wijken. Wijken waarin gemeenschappen kunnen ontstaan voor mensen om prettig en gezond (samen) te leven en er plek is voor alle (inkomens)groepen, ook kwetsbare Utrechters: van jong tot oud, voor een gezin of alleenstaande, van laagbetaalde werknemers, statushouders, bijstandsgerechtigden, doorstromers uit maatschappelijke opvang, studenten en zzp'ers tot leraren, bouwvakkers, verpleegkundigen en beginnende ondernemers.

Utrecht wil meer balans brengen in vraag en aanbod en de bestaande mismatch in de woningvoorraad aanpakken. Daarvoor is de wens dat er fors gebouwd wordt zodat ook de doorstroming weer op gang kan komen. Utrecht streeft naar een woningvoorraad die in 2040 voor 35 procent bestaat uit sociale huurwoningen (inclusief zelfstandige studentenhuysvesting en waarvan minstens 70 procent behoort tot de kernvoorraad) en voor 25 procent uit woningen uit de middencategorie (middenhuur en goedkope en betaalbare koop). Deze percentages zijn ijkpunten die richting geven. Zowel in de middencategorie als in het sociale segment maakt Utrecht hiervoor een inhaalslag. Er wordt hierbij gekozen voor gezond stedelijk leven als koers voor de lange termijn. Daarom staan het bouwen van nieuwe woningen (en voorzieningen) gezondheid, leefbaarheid en duurzaamheid centraal.

Voor de korte termijn zijn vijf speerpunten en bijbehorende activiteiten benoemd en uitgewerkt:

- Versnellen en (langdurig) verhogen bouwproductie. Het benutten van de groei van de stad om de partners van de gemeente te stimuleren de bouwproductie hoog te houden om aan te sluiten op de gezamenlijke ambities. Daarmee werkt Utrecht naar de 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: Utrecht streeft naar een passend woningaanbod binnen een redelijke termijn voor alle (toekomstige) inwoners van Utrecht, ook voor de mensen die daar (tijdelijk) zelf niet in kunnen voorzien.
- Duurzaamheid en toekomstbestendigheid: Utrecht bouwt aan een duurzamere woningvoorraad en richt zich op thema's als energieneutraliteit en terugdringing gasaansluitingen.

Projectlocatie

Overvecht is de wijk met het hoogste aandeel sociale huurwoningen (61%). Het percentage overige huur bedraagt 14% en het aandeel koop is 22%. Het project draagt bij aan meer gemengde wijken doordat er 80 sociale huurwoningen worden vervangen door 181 middenhuurwoningen. Door de realisatie van deze middenhuurwoningen kan een betere doorstroming ontstaan in Overvecht terwijl in andere Utrechtse wijken meer sociale huurwoningen komen (o.a. Oudenoord en Defensierterrein). Door de toename van het aantal woningen wordt ook bijgedragen aan de bouwproductie op korte termijn en het verder verduurzamen van de woningvoorraad.

4.3.5. Actualisatie Groenstructuurplan (2018)

De gemeente Utrecht wil het groen in de stad voor iedereen bereikbaar houden en de kwaliteit verbeteren. Dit is vertaald in opgaves van stad en land verbinden, meer kwaliteit en meer groen in de stad en meer groen om de stad, groen en blauw voor 'gezonde verstedelijking' en 'klimaatadaptatie'

In het structuurplan zijn de bestaande en wenselijke stedelijke groenstructuren vastgelegd in de kaart Visie Groenstructuur 2030. Hier wil de gemeente het groen en de ecologie behouden en het liefst zodanig verbinden dat er vanuit ander groen in de omgeving wordt aangesloten, zodat mensen, dieren en planten vanuit bijvoorbeeld binnentuinen naar de groenstructuur komen en terug. Op de visiekaart is de langs het spoor gelegen groenstrook aan de Brammendreef aangemerkt als uitbreiding groenstructuur en een bestaande groene verbinding.

Projectlocatie

De projectlocatie maakt geen onderdeel uit van de stedelijke groenstructuur maar het project maakt wel twee nieuwe verbindingen mogelijk zodat vanuit de buurt nieuwe (groene) verbindingen naar de groenstructuur langs het spoor gaan ontstaan. Ook wordt een deel van de collectieve binnentuin groen ingericht zodat de nieuwe woningen op korte afstand van bestaand en toekomstig groen zullen zijn gelegen. Zowel het bestaande als toekomstige groen zullen goed

bereikbaar zijn voor zowel toekomstige bewoners als bewoners van bestaande woningen in de omgeving. Door de toename van het aantal woningen (101) zal de hoeveelheid groen per huishouden in beginsel afnemen maar bij de herinrichting van de omgeving zal uiteindelijk meer groen worden gerealiseerd dan in de huidige situatie het geval is.

4.3.6. Bomenbeleid Utrecht (2009 en aangevuld in 2018)

De nota Bomenbeleid Utrecht is in 2009 vastgesteld en in 2018 aangevuld met het initiatiefvoorstel herplantplicht⁴. 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:

1. 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;
2. De bomenstructuur verder verbeteren door hier bij beheer en onderhoud extra zorg aan 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.

In de Algemene Plaatselijke Verordening 2018 is herplant bij kapvergunningen verplicht gesteld. Indien verplanten of behoud niet mogelijk is, kan de eis worden opgelegd om op andere wijze groen aan te leggen door bijvoorbeeld zwaardere bomen of bosplantsoen, dak- of gevelgroen aan te planten ter compensatie. Bij compensatie wordt de volgorde aangehouden: 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.

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.

Projectlocatie

In hoofdstuk 5 van de voorliggende ruimtelijke onderbouwing is een bomenparagraaf opgenomen. In deze bomenparagraaf is weergegeven, wat er met de bestaande bomen op de projectlocatie gebeurt.

⁴ In het in voorbereiding zijnde SPvE voor De Mix is ingegaan op het Bomenbeleid Utrecht 2009 waarbij abusievelijk geen verwijzing is opgenomen naar de aanvulling in 2018.

4.3.7. Utrechtse soortenlijst (2018)

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is er een natuurtoets nodig of er beschermde soorten voorkomen in het plangebied, verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming worden overtreden dan wel vrijstellingen gelden of dat er een ontheffing nodig is. Naast de soorten uit de Wet natuurbescherming moet in de natuurtoets ook rekening worden gehouden met een aantal dier- en plantsoorten in Utrecht. Welke soorten dit zijn staat in de natuurwaardekaart in de nota Utrechtse soortenlijst.

Projectlocatie

Vanuit de Natuurwaardenkaart is bekend dat op en rond de projectlocatie de volgende beschermde dier- en plantensoorten voorkomen: egel, gewone dwergvleermuis huismus en de Utrechtse soort tongvaren. In de parkzone (groenstrook) langs de van Brammendreef leeft de Utrechtse soort kleine karekiet. En hier groeit Natuurlijk Hooiland dat beschermd wordt als Utrechtse soort. De boomkruiper leeft vlakbij het plangebied en de groenstrook. In hoofdstuk 5 is nader ingegaan op beschermde soorten.

4.3.8. Welstandsnota Utrecht 'De schoonheid van Utrecht' (2004)

In de Welstandsnota Utrecht "De schoonheid van Utrecht", welke in juli 2004 is vastgesteld en voor het laatst is gewijzigd in april 2015, is geformuleerd op welke wijze het welstandsbeleid van de gemeente Utrecht uitgevoerd zal worden. Dit betreft 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.

Projectlocatie

Het plangebied is aangeduid met het beleidsniveau 'open'. Bij de uitwerking van het bouwplan zal rekening worden gehouden met de criteria die gelden voor dit beleidsniveau.

4.3.9. Nota Stallen en parkeren (2013), inclusief Addendum Nota parkeernormen fiets en auto (2019)

De gemeenteraad heeft op 28 maart 2013 de Nota Stallen en Parkeren vastgesteld. Hiermee is het nieuwe parkeerbeleid van kracht. Met de uitwerkingsnota 'Parkeernormen Fiets en Auto' bepaalt de gemeente de benodigde capaciteit van het (fiets)parkeren. De gemeente heeft een nieuwe visie op parkeren in voorbereiding.

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.

Projectlocatie

Overvecht is onderdeel van het stedelijk gebied zonder betaald parkeren (zone B2). In hoofdstuk 5 is nader ingegaan op het parkeren als gevolg van het project. Daaruit blijkt dat de herontwikkeling in lijn is met de Nota Stallen en Parkeren. De voor de extra woningen worden in het (toekomstig) openbaar gebied gerealiseerd. Het fietsparkeren wordt collectief in de plint van het nieuwe bouwvolume opgelost.

4.3.10. Slimme routes, slim regelen, slim bestemmen (2016)

De gemeenteraad heeft op 26 mei 2016 het 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 autodrukke.

- 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.

Projectlocatie

In het kader van de pilot Herinrichting Taagdreef e.o. worden alle straten in de woonbuurt versmald en heringericht naar 30 km/u-wegen. De Taag- en Rhonedreef, waar de bus over rijdt, wordt iets breder. Ook op die wegen geldt een maximumsnelheid van 30 km/u. De ontsluiting van de woonbuurt via de Taag- en Ebrodreef is ongewijzigd. Binnen de woonbuurt is de auto te gast. Door een effectieve indeling en het dubbelgebruik van verharding door dat de auto 'te gast' is kan er veel groen en verblijfsruimte gemaakt worden waar lopen, verblijf, ontmoeting, en informeel spelen makkelijk mogelijk zijn. Voor de Taag-, de Ebro-, de van Brammen- en de Vader Rijndreef is een concept IPvE gepresenteerd.

Om er voor te zorgen dat de parkzone langs het spoor beter bereikbaar is, zijn twee nieuwe openbare voetgangersverbindingen wenselijk tussen de bouwblokken aan de Vader Rijndreef en de van Brammendreef. Het project maakt deze nieuwe openbare voetgangersverbindingen mogelijk.

4.3.11. 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.

Projectlocatie

Ten behoeve van de te realiseren woningen is akoestisch onderzoek uitgevoerd met betrekking tot weg- en railverkeer. De resultaten hiervan zijn beschreven in hoofdstuk 5.

4.3.12. 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 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 spreekt de gemeente zich uit om terughoudend om te gaan met de mogelijkheid tot afwijken.

Projectlocatie

Op en nabij de projectlocatie bevinden zich geen inrichtingen, transportroutes of buisleidingen met gevaarlijke stoffen.

4.3.13. Nota Bodembeheerplan 2017-2027 'Grondig Werken 4' (2017)

In 2017 is de Nota Bodembeheer 2017-2027 'Grondig Werken 4' vastgesteld. 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.

De gemeente Utrecht volgt zoveel mogelijk het algemene landelijke beleid zoals dat is opgenomen in het Besluit bodemkwaliteit. Dit landelijke beleid past echter niet in elke lokale situatie. De

wetgever heeft het mogelijk gemaakt om lokaal beleid toe te staan. In Utrecht speelt, naast de grote vraag naar bouwgrond, mee dat gebiedseigen grond niet altijd kan worden hergebruikt en dat er te weinig hergebruiksmogelijkheden zijn. De lokale gebiedsgerichte invulling sluit aan bij de functie, kwaliteit en ontwikkelingen van een gebied. De nota is hierdoor ingedeeld in: gebiedsspecifiek beleid, ander gemeentelijk beleid en landelijk beleid.

Het gebiedsspecifieke beleid bestaat onder meer uit:

- een uitbreiding van het beheergebied en acceptatie van bodemkwaliteitskaarten uit omringende gemeenten;
- lokale maximale waarden voor de stofgroepen polychloorbifenylen (PCB's) en organochloor bestrijdingsmiddelen (OCB's) binnen bepaalde gebieden. Bij beide stofgroepen is met de lokale maximale waarden aangesloten bij de gebiedseigen kwaliteit;
- een strengere eis met betrekking tot het gewichtspercentage bodemvreemd materiaal bij het toepassen van grond.

Ander gemeentelijk beleid bestaat onder meer uit:

- strengere onderzoekseisen bij bodemonderzoek en hergebruik van arseenhoudende veenlagen afkomstig van bodemlagen dieper dan 2 meter;
- een strengere eis met betrekking tot het volumepercentage bodemvreemd materiaal bij het toepassen van grond;
- regels voor het toepassen van grond met zichtbare asbestdeeltjes (dit is geen verplichting, maar een advies. De gemeente heeft hierin een voorbeeldfunctie en verplicht zichzelf wel) ;
- regels voor het toepassen van grond vanuit diepere bodemlagen;
- tijdelijke uitname van grond bij kabels- en leidingen cunetten (uitgravingen).
- verminderde onderzoeksinspanning voor gebieden met een verhoogde kans op bestrijdingsmiddelen.

Landelijk beleid geldt voor alle andere gebieden en stoffen die niet onder het gebiedsspecifiek beleid of ander gemeentelijk beleid vallen.

Projectlocatie

Ten behoeve van onderhavige ontwikkeling is bodemonderzoek uitgevoerd. In hoofdstuk 5 wordt hier nader op ingegaan.

4.3.14. Plan gemeentelijke watertaken 2016-2019

Het Plan Gemeentelijke Watertaken beschrijft de invulling van de wettelijke gemeentelijke zorgplichten voor afvalwater, hemelwater en grondwater. Ook de wijze van beheer van oppervlaktewater wordt beschreven. Op basis van de zorgplichten heeft de gemeente op het gebied van water de volgende taken:

- een veilige inzameling en transport van afvalwater, zonder risico's voor de volksgezondheid en het milieu;
- het inzamelen en verwerken van hemelwater zonder dat er wateroverlast optreedt;
- het voorkomen en verminderen van structurele grondwateroverlast;
- het samen met de waterschappen realiseren van veilig, gezond en aantrekkelijk oppervlaktewater waarlangs het goed wonen, werken en recreëren is.

Projectlocatie

Een watertoets is voor de herontwikkeling uitgevoerd. In hoofdstuk 5 zijn de uitkomsten van deze toets weergegeven.

4.3.15. Nota Volksgezondheidsbeleid 'Gezondheid voor iedereen' (2019)

Om te zorgen voor een betere gezondheid voor alle Utrechters zijn onder meer 7 speerpunten geformuleerd, waar een gezonde leefomgeving er één van is. De leefomgeving van Utrechters dient zo te zijn ingericht dat gezond leven gemakkelijk is, de druk op gezondheid zo laag mogelijk is en dat mensen zich prettig voelen. Dit wordt bereikt door diverse maatregelen te nemen voor gezonde lucht en geluid. Zo is er voor wat betreft geluid een ambitiewaarde van 63 dB voor nieuwe situaties langs wegen en spoorwegen en mogen er geen horecavoorzieningen in rustige woonstraten bijkomen. Verder zal de hittestress worden beperkt door bijvoorbeeld bij de ruimtelijke inrichting te zorgen voor meer plekken voor verkoeling, zoals bomen.

Bij een aanbesteding of gunning van ruimtelijke plannen neemt de gemeente relevante gezondheidsaspecten op. Deze gezondheidsaspecten vloeien voort uit het volksgezondheidsprofiel, de milieukwaliteit, de kwaliteit van de omgeving en de initiatieven van partners en bewoners in het betreffende gebied. Ontwikkelaars tonen aan hoe zij met hun ontwikkeling bijdragen aan de geselecteerde gezondheidsaspecten.

De openbare ruimte wordt ontworpen voor iedereen zo dat deze bespeelbaar is en uitnodigt om te bewegen, te sporten, te verblijven en te ontmoeten. De aanwezigheid van groen is daarbij goed voor de gezondheid van mensen, en voor de biodiversiteit in de stad. Groene ruimtes nodigen uit tot bewegen, zorgen voor verkoeling, zijn belangrijk als recreatieve (ontmoetings-) ruimte en absorberen geluid. Daarom hanteert de gemeente het principe "groen, tenzij": straten, pleinen, binnenterreinen, daken en gevels worden zo groen mogelijk ingericht. Daarnaast stimuleert de gemeente de aanleg van groene ruimtes en worden groene ruimtes bij ontwikkelplannen beschermd. Elke Utrechter heeft verder de mogelijkheid om vanuit zijn woning een prettig ommetje te maken, want dat nodigt mensen uit tot meer bewegen en draagt bij aan ontmoeten.

Projectlocatie

Het project draagt bij aan een verbetering van de volksgezondheid doordat er ter plaatse van de projectlocatie twee nieuwe openbare verbindingen mogelijk worden gemaakt tussen de Camera Obscuradreef en het groengebied langs de Van Brammendreef. Deze verbindingen nodigen uit tot het maken van een ommetje en dus tot meer bewegen, maar ook tot betere toegang tot een schaduwrijke plek (namelijk de collectieve binnentuin). Verder komt er als gevolg van de herinrichting van de openbare ruimte rondom de projectlocatie een speelplek van minimaal 500 m² voor kinderen in de leeftijd tot 12 jaar. Vanuit de bestaande en toekomstige woningen zal er voldoende zicht op de openbare ruimte zijn. Bij de inrichting van de openbare ruimte wordt rekening gehouden met voldoende overzichtelijkheid en zichtbaarheid, een eenduidige en duidelijke zonering van territoria, (on)toegankelijkheid, een aantrekkelijke omgeving en goede verlichting. Evenals voldoende plekken die ontmoeting stimuleren. Op de aspecten geluid en luchtkwaliteit wordt nader ingegaan in hoofdstuk 5 van deze ruimtelijke onderbouwing.

4.3.16. Samen voor Overvecht (2019)

De gemeente heeft samen met bewoners, professionals en ondernemers in Overvecht de wijkaanpak Samen voor Overvecht ontwikkeld. Bijzonder is de integrale aanpak: samen, sociaal en fysiek. In slimme en duurzame coalities en vanuit een brede blik wordt gewerkt aan de vijf ambities:

1. Plezierig wonen in een meer gemengde wijk;
2. Veilige buurten;
3. Perspectief voor de jeugd versterken;
4. Zorg en ondersteuning dichtbij en op maat;
5. Meedoen & ondernemen met als doel een wijk waar bewoners prettig samenleven en die aantrekkelijk is voor nieuwe bewoners, bezoekers, investeerders en ondernemers. Een wijk waarin iedereen mee kan doen.

In Samen voor Overvecht is de Camera Obscuradreef (de Mix) benoemd als één van die coalities, waar gewerkt wordt aan plezierig wonen in een meer gemengde en veilige wijk.

Projectlocatie

Het project geeft uitvoering aan Samen voor Overvecht door hier minder sociale woningen te maken en elders in de stad meer, maar ook door de openbare ruimte herin te richten samen met de bestaande bewoners. De Mix krijgt hier gestalte in gemengd wonen, werken en samen ontmoeten.

4.3.17. Ruimtelijke visie Overvecht (2005)

Alhoewel de Ruimtelijke visie Overvecht al bijna 15 jaar oud is, is de essentie van de visie nog steeds actueel. De visie beoogt het groene raamwerk te versterken en meer variatie in woonmilieus te maken. Voor elke woonbuurt is een woonmilieu bepaald. Het gewenste woonmilieu van de buurt waarin de Camera Obscuradreef is gelegen is stedelijk wonen. Bij stedelijk wonen zijn de volgende uitgangspunten opgenomen:

- Het gaat om een woonmilieu met een mix van eengezinswoningen en appartementen met voorzieningen op loopafstand.
- De openbare ruimte heeft een stedelijke uitstraling en de binnenterreinen vormen een punt van rust.
- De begane grond heeft een levendige uitstraling.
- De openbare ruimte is begrensd met een duidelijke scheiding tussen de openbare ruimte en privéterrein.

Projectlocatie

De aspecten zoals genoemd in de Ruimtelijke visie Overvecht zijn onderdeel van de planvorming voor de projectlocatie.

4.3.18. Overvecht Spoorzone Vernieuwt (2009)

Voor de Spoorzone hebben de gemeente en de Utrechtse woningcorporaties een gebiedsplan opgesteld. Dit plan is een uitwerking van de Ruimtelijke visie Overvecht met de vernieuwing van

woningen (renovatie en sloop/ nieuwbouw) en scholen alsmede de aanpak de woonomgeving. Inmiddels is bijna alles gerealiseerd op de renovatie van de Cleopatrareef e.o en de sloop/ nieuwbouw van de Camera Obscuradreef na.

4.3.19. Stedenbouwkundig programma van eisen Camera Obscuradreef – De Mix (concept)

Het Stedenbouwkundig programma van eisen Camera Obscuradreef – De Mix is beschreven in paragraaf 2.3. Korte tijdshalve wordt naar deze paragraaf verwezen. Het in voorbereiding zijnde Spve is ook als bijlage opgenomen.

5. Omgevingsaspecten

5.1. Verkeer en parkeren

5.1.1. Verkeer

Het project leidt niet tot een aanpassing van de verkeersstructuur doordat de bestaande wegen rondom de projectlocatie gehandhaafd blijven. Gemotoriseerd verkeer dat van de N230 naar de projectlocatie rijdt zal daardoor, net als in de huidige situatie, voornamelijk via de route Einsteindreef-Brilledreef-Taagdreef (en visa versa) rijden of via de route Moldaudreef-Moezeldreef-Marnedreef-Zamenhofdreef-Brilledreef/Rhonedreef-Taagdreef (en visa versa).

Alhoewel het project vanuit planologisch oogpunt niet tot een toename van het aantal woningen leidt (aangezien het beoogde woningaantal ook mogelijk is binnen de toegestane bouwvolumes in het geldende bestemmingsplan), is er feitelijk wel sprake van een toename van het aantal woningen. Op de projectlocatie zijn momenteel 80 sociale huurwoningen aanwezig. In de toekomstige situatie zijn 181 woningen voorzien die tot de middeldure huursector zullen behoren. Dat komt neer op een toename van maximaal 101 woningen. Ook zullen er 5 bedrijfsruimtes worden gerealiseerd met een totale omvang van circa 200 m² bvo en aan de zijde van de Camera Obscuradreef die zal worden ingericht als een buurtkamers van circa 40 m². De invulling van de bedrijfsruimtes is nog niet bekend maar het gaat om functies als kleinschalige bedrijven, kantoren en/of maatschappelijke voorzieningen.

Om de verkeersgevolgen van het project inzichtelijk te maken kan gebruik worden gemaakt van landelijke verkeerskencijfers van het CROW, zoals bedoeld in CROW publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren; van parkeerkecijfers naar parkeernormen'. Uit de CROW publicatie 381 blijkt dat voor sociale huurwoningen en middeldure huurwoningen in een gebied als Overvecht (zeer sterk stedelijk gebied, rest bebouwde kom) een verkeerskencijfer van 2,8 tot 3,6 verkeersbewegingen per woning per etmaal is aangegeven. Voor de mogelijke functies in de bedrijfsruimtes zijn verschillende verkeerskencijfer aan de orde. In de voorliggende ruimtelijke onderbouwing wordt veiligheidshalve uitgegaan van functies met een hoge verkeersaantrekkende werking, zoals een kinderopvang (25,7 tot 30,8 verkeersbewegingen per 100 m² bvo), een tandartspraktijk (21,9 tot 28,3 verkeersbewegingen per behandelkamer), een huisartspraktijk (18,1 tot 22,5 verkeersbewegingen per behandelkamer) en kantoor met baliefunctie (6,5 tot 8,8 verkeersbewegingen per 100 m² bvo). Voor de buurtkamer wordt uitgegaan van uitsluitend bezoekers uit de buurtwaardoor er geen gemotoriseerd verkeer zal plaatsvinden. Deze functie is daarom verder buiten beschouwing gelaten.

Als gevolg van het project zal het aantal verkeersbewegingen vanwege de 101 extra woningen met 283 tot 364 motorvoertuigen per etmaal toenemen. De 5 bedrijfsruimtes veroorzaken de volgende verkeersgeneratie, uitgaande van een worst-case invulling:

- Kinderopvang (40 m² bvo): 11 tot 13 motorvoertuigen per etmaal;
- Tandartspraktijk (1 behandelkamer): 22 tot 29 motorvoertuigen per etmaal;

- Huisartspraktijk (1 behandelkamer): 19 tot 23 motorvoertuigen per etmaal;
- Kantoor met baliefunctie (40 m² bvo): 6 tot 8 motorvoertuigen per etmaal.

Het project leidt zodoende tot een theoretische toename van 341 tot 437 motorvoertuigen per etmaal. Een dergelijke theoretische toename van het verkeer leidt weliswaar tot een toename van de verkeersdruk op de omliggende wegen maar het kruispunt Taagdreef-Brailledreef heeft voldoende capaciteit. Het project zal zodoende geen wezenlijk effect op de verkeersafwikkeling hebben. Bovendien is de verwachting dat met name de kleinere appartementen minder verkeer zullen veroorzaken dan nu is berekend aangezien bij dergelijke kleine woningen vaak sprake is van een lager autobezit.

Conclusie

Het project leidt tot een theoretische toename van 341 tot 437 motorvoertuigen per etmaal. Bij een dergelijke toename zal er geen wezenlijk effect op de verkeersafwikkeling optreden, mede doordat het kruispunt Taagdreef-Brailledreef voldoende capaciteit heeft.

5.1.2. Parkeren

Auto's

Volgens de Nota Stallen en parkeren en het bijbehorende addendum geldt er voor woningen in zone B2 (de zone waarbinnen Overvecht is gelegen) een minimum parkeernorm van 1,1 parkeerplaats per woning voor woningen met een bvo tussen 55 en 80 m² en 1,2 parkeerplaats per woning voor woningen met een bvo tussen 80 en 130 m². Op basis van de Nota vindt de aftrek van het aantal parkeerplaatsen voor de te slopen woningen plaats op basis van de maximumnormen, zijnde 1,2 parkeerplaats per woning voor woningen met een bvo tussen 55 en 80 m², 1,4 parkeerplaats per woning voor woningen met een bvo tussen 80 en 130 m² en 1,5 parkeerplaats per woning voor woningen met een bvo groter 130 m². Daarnaast is voor sociale en middenhuurwoningen vanaf 55 m² bvo per woning een aftrek mogelijk op de totale autoparkeernorm tot maximaal 25%.

Uitgaande van 181 nieuwe woningen (waarvan 145 met een bvo tussen 55 en 80 m² en 36 met een bvo tussen 80 en 130 m²), 80 te slopen woningen (waarvan 32 woningen met een bvo tussen 55 en 80 m², 41 woningen met een bvo tussen 80 en 130 m² en 7 woningen met een bvo groter dan 130 m²) is sprake van 203 parkeerplaatsen minus 106 parkeerplaatsen en een reductie van 51 parkeerplaatsen (25% van 203 parkeerplaatsen). Er zijn daardoor 46 extra parkeerplaatsen nodig. Op het openbare deel van het binnenterrein zullen naar verwachting circa 45 parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Voor de mogelijke functies in de bedrijfsruimtes gelden diverse normen. In de voorliggende ruimtelijke onderbouwing wordt veiligheidshalve uitgegaan van functies met een hoge parkeerbehoefte, zoals een kinderopvang (0,7 tot 0,9 parkeerplaatsen per 100 m² bvo), een tandartspraktijk en een huisartspraktijk (0,7 tot 1,9 parkeerplaatsen per behandelkamer) en kantoor (0,6 tot 1,3 parkeerplaatsen per 100 m² bvo). Voor de buurtkamer wordt uitgegaan van

uitsluitend bezoekers uit de buurt waardoor er geen auto zullen worden geparkeerd. Deze functie is daarom verder buiten beschouwing gelaten.

De 5 bedrijfsruimtes veroorzaken de volgende parkeerbehoefte, uitgaande van een worst-case invulling:

- Kinderopvang (40 m² bvo): 1 parkeerplaats;
- Tandartspraktijk (1 behandelkamer): 1 tot 2 parkeerplaatsen;
- Huisartspraktijk (1 behandelkamer): 1 tot 2 parkeerplaatsen;
- Kantoor (40 m² bvo): 2 parkeerplaatsen.

De bedrijfsruimtes leiden tot een parkeerbehoefte van 5 tot 8 parkeerplaatsen. Een dergelijk aantal parkeerplaatsen kan gerealiseerd worden in de openbare ruimte. Gelet op de standaard aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies zijn er echter nauwelijks extra parkeerplaatsen voor deze functies nodig. Het parkeren vanwege deze functies vindt namelijk vooral overdag plaats, als een deel van de parkeerplaatsen vrij is doordat bewoners met de auto weg zijn.

Gelet op het voorgaande voldoet het project aan het gemeentelijk parkeerbeleid. Het project leidt niet tot knelpunten ten aanzien van parkeren.

Fietsen

Conform het Bouwbesluit 2012 zijn fietsenbergingen bij woningen van 50 m² of meer in nieuwbouw in beginsel verplicht. In geval van woningen met een gebruiksoppervlakte van niet meer dan 50 m² mag de bergruimte volgens het Bouwbesluit ook gemeenschappelijk zijn indien de vloeroppervlakte van de bergruimte ten minste 1,5 m² per woning bedraagt. De gemeente Utrecht wil gelet op het addendum Nota Parkeernormen fiets en auto in bepaalde gevallen meewerken aan gemeenschappelijke stallingen in plaats van individuele bergingen:

- als dit leidt tot betere toegankelijkheid vanaf de straat;
- als individuele stallingen niet goed mogelijk zijn vanwege stedenbouwkundige beperkingen;
- als de bouw van goed toegankelijke individuele bergingen aanzienlijk kostbaarder is dan een collectieve stalling.

In de praktijk betekent dit dat individuele stallingen bij laagbouw woningen de meest logische oplossing biedt en bij gestapelde woningbouw een collectieve stalling. Bij collectieve stallingen moet de toegankelijkheid, de sociale- en inbraakveiligheid en het gebruik en beheer van de stallingen voldoende worden geregeld. Het is belangrijk dat een gemeenschappelijke stalling zodanig is gesitueerd en ingericht, dat deze de in het Bouwbesluit vereiste bergruimte zoveel mogelijk benadert. Het gaat vooral om eisen op het gebied van het aantal fietsplekken, bereikbaarheid en de aanwezigheid van vervangende bergruimte in de woning (minimaal 3 m²).

Per woning moet tenminste het volgende aantal fietsplekken aanwezig zijn:

Gebruiksoppervlakte per woning	Aantal plekken in een fietsenrek
50 – 75 m ²	3
75 – 100 m ²	4
100 – 125 m ²	5
> 125 m ²	6

In de nieuwbouw op de projectlocatie wordt uitgegaan van collectieve fietsenstallingen met voldoende fietsparkeerplaatsen conform de voorgaande tabel. Ook zal er rekening worden gehouden met aanvullende eisen, zoals oplaadpunten voor elektrische fietsen, vrije(loop)ruimte en de bereikbaarheid. Daarnaast zullen er in de openbare ruimte ook voldoende fietsparkeerplekken worden gerealiseerd voor bezoekers van de bedrijfsruimtes langs de Taagdreef. Gelet op de gemeentelijke parkeernormen dient er veiligheidshalve rekening te worden gehouden met 12 parkeerplaatsen voor de overige units (6 per 100 m² bvo kantoor met bezoekers).

Conclusie

Door de toepassing van collectieve fietsenstallingen wordt er voor de woningen voldaan aan de beleidsregels uit de Nota Stallen en parkeren. Voor de bedrijfsruimtes zullen voldoende fietsparkeerplekken in de openbare ruimte worden gerealiseerd.

5.2. Luchtkwaliteit

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) kader. Daarin is bepaald dat bij het vaststellen van ruimtelijke plannen moet worden voldaan aan grenswaarden voor onder andere stikstofdioxide en fijn stof. In het "Besluit niet in betekenende mate bijdragen" is bepaald dat indien een project kan worden beschouwd als "niet in betekenende mate" er geen toetsing aan de grenswaarden hoeft plaats te vinden. Deze grens is in het Besluit gesteld op 3%, wat betekent dat de concentratie stikstofdioxide of fijn stof met maximaal 3% mag toenemen als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen die een bestemmingsplan toestaat. Als het meer is dan 3% moet worden getoetst aan de grenswaarden. In de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen" is voor een aantal specifieke projecten een berekening gemaakt bij welk bouwprogramma er nog sprake is van "niet in betekenende mate". Dit is als het project betrekking heeft op maximaal 1.500 woningen of 100.000 m² kantoren (bij één ontsluitingsweg) of een combinatie van beiden. Voor de laatste categorie projecten is in de regeling een verdeelsleutel woningen-kantoren opgenomen.

Voor het project wordt uitgegaan van 180 woningen, wat beduidend minder is dan de maximaal 1.500 woningen die zijn genoemd in de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen". Ook als rekening wordt gehouden met andere ontwikkelingen in de omgeving dan is er cumulatief sprake van minder dan 1.500 woningen. Het project is daarmee aan te merken als 'niet in betekenende mate'.

Dat het project niet in betekenende mate' bijdraagt blijkt ook uit toepassing van de zogenaamde NIBM-tool. De NIBM-tool is een rekentool waarmee de bijdrage van kleinere ruimtelijke plannen en verkeersplannen aan de luchtkwaliteit kan worden vastgesteld. Met de NIBM-tool kan aan de hand van de verkeersgeneratie zoals berekend in paragraaf 5.1 op een eenvoudige en snelle manier worden bepaald of een plan niet-in-beteknende-mate bijdraagt (NIBM). Uit de toepassing van de

NIBM-tool blijkt dat de concentratie stikstofdioxide en fijn stof door het extra verkeer als gevolg van het project ver onder de grens blijft.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit		
Jaar van planrealisatie		2022
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		450
Aandeel vrachtverkeer		1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,33
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,07
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Afbeelding: resultaat toepassing NIBM-tool

Conclusie

Luchtkwaliteit is gelet op het voorgaande geen belemmering voor het project. Verder onderzoek naar luchtkwaliteit is niet nodig.

5.3. Geluid

Op grond van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek verplicht voor nieuwe geluidgevoelige bestemmingen die worden gerealiseerd binnen de geluidzones van industrieterreinen, wegen of spoorwegen die op grond van de Wet geluidhinder zijn gezoneerd. De projectlocatie is niet gelegen binnen de geluidzone van een industrieterrein maar wel binnen de geluidzones van stedelijke wegen als de Brilledreef, de Taagdreef-Loevenhoutsedijk, de Zamenhofdreef en de Bruidsdreef-Vader Rijndreef-Van Brammendreef. De projectlocatie is ook gelegen binnen de geluidzone van de spoorweg Utrecht-Hilversum/Amersfoort. In de nieuwbouw worden nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk gemaakt, namelijk woningen en maatschappelijke voorzieningen.

Door Cauberg-Huygen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor de bouwvelop van de beoogde nieuwbouw op de projectlocatie (referentie 07170-53825-04, d.d. 1 april 2021, zie bijlage). Daarbij is ook gekeken naar 30 km/u-wegen in de omgeving, zoals de Camera Obscuradreef. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelastingen ter plaatse van de projectlocatie als volgt zijn:

- Brilledreef: het wegverkeer op deze weg veroorzaakt ter plaatse van de nieuwbouw een geluidsbelasting van maximaal 50 dB. Het gaat daarbij om de zijgevel van het blok langs de Taagdreef. De geluidsbelasting op het nabijgelegen deel van de voorgevel van het blok langs de Vader Rijndreef bedraagt maximaal 49 dB. Deze beide geluidsbelastingen zijn hoger dan de voorkeurgrenswaarde (48 dB) maar lager dan de gemeentelijke ambitiewaarde (58 dB) en de maximale ontheffingswaarde (63 dB). Voor de overige gevels voldoet de geluidsbelasting aan de voorkeurgrenswaarde.

- Taagdreef: het wegverkeer op deze weg veroorzaakt ter plaatse van de nieuwbouw een geluidsbelasting van maximaal 53 dB. Het gaat daarbij om de voorgevel van het blok langs de Taagdreef. Deze geluidsbelasting is hoger dan de voorkeurgrenswaarde (48 dB) maar lager dan de gemeentelijke ambitiewaarde (58 dB) en de maximale ontheffingswaarde (63 dB). Voor de overige gevels voldoet de geluidsbelasting aan de voorkeurgrenswaarde (48 dB).
- Spoorlijn: het spoorwegverkeer veroorzaakt ter plaatse van de nieuwbouw een geluidsbelasting van maximaal 66 dB. Het gaat daarbij om de zijgevel van het blok langs de Vader Rijndreef. Bij de voorgevel van datzelfde blok bedraagt de geluidsbelasting maximaal 64 dB. Deze beide geluidsbelastingen zijn hoger dan de voorkeurgrenswaarde (55 dB) en bij circa 4 woningen op de 4^e en 5^e verdieping ook hoger dan de gemeentelijke ambitiewaarde (63 dB) maar in alle gevallen lager dan de maximale ontheffingswaarde (68 dB). Voor de overige gevels voldoet de geluidsbelasting aan de voorkeurgrenswaarde (55 dB).
- De gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt maximaal 66 dB. Deze geluidbelasting wordt volledig veroorzaakt door spoorwegverkeerslawaai waarbij er geen verhoging optreedt door cumulatie met andere geluidbronnen. Het woon- en leefklimaat wordt niet nadelig beïnvloed ten gevolge van cumulatie. Bij het treffen van maatregelen aan de gevel wordt uitgegaan van de gecumuleerde geluidbelasting.
- Alhoewel de indeling van de nieuwbouw nog niet vaststaat zullen de meeste woningen doorgaans beschikken over een stille zijde (een gevel met een geluidsbelasting van ten hoogste de voorkeurgrenswaarde voor elk van de te onderscheiden geluidsbronnen). Alleen bij een deel van de woningen op de koppen zijn aanvullende voorzieningen nodig om de betreffende woningen ook te voorzien van een stille zijde. Er zijn verschillende mogelijkheden om bij alle woningen een stille zijdes te realiseren. Welke maatregelen hier zullen worden toegepast volgt bij het uitwerken van het bouwplan. Er zal in dat kader worden aangetoond welke maatregelen er bij de betreffende woningen zullen worden gerealiseerd om zo alle woningen te kunnen voorzien van een stille zijde. Bij elke woning zal bovendien minsten 30% van het aantal verblijfsruimten of 30% van de oppervlakte van het verblijfgebied aan een stille zijde worden gerealiseerd.



Afbeelding: overzicht gevels die voldoen aan de voorkeurgrenswaarde (groen) en gevels waar (deels) sprake is van een hogere waarde (geel), de rode ster geeft de zone aan waar in ieder geval maatregelen nodig zijn om alle woningen aan een stille zijde te kunnen voorzien

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelastingen in sommige gevallen hoger zijn dan de voorkeurgrenswaarde maar lager dan de maximale ontheffingswaarde. Vanwege spoorwegverkeer zal de geluidsbelasting bij circa 4 woningen ook hoger zijn dan de gemeentelijke ambitiewaarde.

In het akoestisch onderzoek is nagegaan of maatregelen mogelijk zijn om de geluidsbelastingen te reduceren tot de voorkeurgrenswaarde of in ieder geval tot de gemeentelijke ambitiewaarde (in geval van spoorwegverkeer). De mogelijke maatregelen leveren echter niet voldoende geluidsreductie op, zijn vanwege de relatief hoge kosten niet haalbaar of doelmatig, of de maatregelen stuiten op andere bezwaren. Zo is het aanbrengen van raildempers mogelijk om de geluidsbelasting vanwege spoorwegverkeer bij 4 woningen terug te brengen tot de ambitiewaarde. Om dat te bereiken dienen de raildempers bij twee sporen te worden aangebracht over een lengte van circa 350 meter. Vanwege de kosten van circa € 900,- per strekkende meter bedragen de kosten van deze maatregel circa € 630.000,-. Omdat het hier om 4 woningen gaat is een dergelijk bedrag niet doelmatig.

Omdat maatregelen niet of niet voldoende mogelijk zijn zullen er hogere grenswaarden worden aangevraagd voor het project.

Conclusie

De geluidsbelasting ter plaatse van de beoogde nieuwbouw voldoet niet overal aan de voorkeurgrenswaarde. Na verlening van hogere grenswaarden voldoet het project aan de Wet geluidhinder. De geluidsbelasting voldoet in de meeste gevallen verder ook aan de gemeentelijke ambitiewaarde (63 dB). Bij enkele woningen is de geluidsbelasting vanwege spoorwegverkeer echter hoger dan deze gemeentelijke ambitiewaarde. Momenteel wordt nagegaan of maatregelen

mogelijk zijn om de geluidsbelasting ter plaatse van deze woningen te reduceren tot de gemeentelijke ambitiewaarde.

Niet alle woningen zullen automatisch beschikken over een stille zijde als bedoeld in het gemeentelijk geluidbeleid. Door het treffen van de maatregelen bij de woningen die niet automatisch over een stille zijde beschikken zullen echter alle woningen in de nieuwbouw voldoen aan dat onderdeel van het gemeentelijk geluidsbeleid. De maatregelen die bij sommige woningen nodig zullen zijn om de betreffende woningen te voorzien van een stille zijde volgen bij de uitwerking van het bouwplan.

5.4. Externe veiligheid

Voor ruimtelijke projecten in de nabijheid van opslag of langs routes van gevaarlijke stoffen moet onderzoek gedaan worden naar individueel en/of groepsrisico. In de directe nabijheid van de projectlocatie zijn volgens de risicokaart geen inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd of opgeslagen. Ook zijn er geen relevante buisleidingen in de nabijheid. Het lokale wegverkeer van gevaarlijke stoffen mag volgens de gemeentelijk vastgestelde routeringsverordening uitsluitend plaatsvinden over enkele aangewezen wegen. Andere wegen mogen voor de bevoorrading van een aantal bedrijven slechts gebruikt worden indien daar een ontheffing voor verleend is. Daar is geen sprake van in het geval van de wegen in de nabijheid van de projectlocatie. Over de spoorlijn tussen Utrecht en Hilversum/Amersfoort worden volgens het Basisnet spoor geen gevaarlijke stoffen vervoerd.

Conclusie

Externe veiligheid vormt gelet op het voorgaande geen belemmering voor de herontwikkeling. Onderzoek naar externe veiligheid is niet nodig.

5.5. Milieuzonering

Ten aanzien van het project dient rekening te worden gehouden met eventuele milieuhinder. Uitgangspunt hierbij is dat bestaande bedrijven niet in hun bedrijfsvoering worden beperkt en dat ter plaatse van een milieugevoelige functie, sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Aan de overzijde van de Vader Rijndreef bevindt zich de Regionale Ambulance Voorziening Utrecht (RAVU). Het weggrijden van ambulances met sirene kan leiden tot geluidsoverlast voor omwonenden. In het akoestisch onderzoek dat door Cauberg-Huygen is uitgevoerd (referentie 07170-53825-04, d.d. 1 april 2021, zie bijlage) is in het kader van goede ruimtelijke ordening ook ingegaan op de eventuele geluidsoverlast van RAVU. Vanwege de positie van de uitrit en de te verwachten aantallen bewegingen per dag in combinatie met het feit dat bijna alle ambulances direct naar de Brailledreef zullen rijden, wordt van de sirene geen nadelige invloed op het woon- en leefklimaat verwacht.

Op circa 180 meter ten zuidwesten van de projectlocatie bevindt zich verder nog het terrein van de rioolwaterzuivering (RWZI) van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR). Deze RWZI heeft een vergunde capaciteit van meer dan 300.000 inwoner equivalenten. Alhoewel zich tussen

de RWZI en de projectlocatie nog woningen bevinden ligt de projectlocatie wel binnen de richtafstand van 500 meter die volgens de VNG-uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering' geldt voor een RWZI met een dergelijke capaciteit. Om eventuele geurhinder van de RWZI ter plaatse van de projectlocatie inzichtelijk te maken is door LPB Sight een geuronderzoek uitgevoerd (kenmerk R074279aj.210LCAV.djs, d.d. 12 februari 2021, zie bijlage). In het onderzoek is gekeken naar maximale en realistische invullingsscenario's voor het RWZI-terrein. Uit het onderzoek blijkt dat de geurblootstelling ter hoogte van de projectlocatie een factor 5,6 lager is dan het vergunde acceptabele hinderniveau van de RWZI. Een goed woon- en leefklimaat is voor wat betreft geur vanwege de RWZI daardoor verzekerd. Ook als het RWZI-terrein als een nieuwe inrichting zou worden beschouwd dan ligt de blootstelling ter hoogte van de projectlocatie onder de dan geldende grenswaarde.

In de directe nabijheid van de projectlocatie bevinden zich verder geen bedrijfsmatige functies die milieuhinder kunnen opleveren. In de omgeving is nog wel een speeltuin op het plein van de Camera Obscuradreef aanwezig. Deze levert naar verwachting geen belemmeringen op voor de nieuwbouw. De afstand van de speeltuin tot de nieuwbouw aan de Camera Obscuradreef bedraagt circa 37 meter. Op een dergelijke afstand is geluidsoverlast niet te verwachten, mede ook omdat de woningen zullen worden voorzien van voldoende geluidwering waardoor er bij gesloten ramen en deuren weinig geluid de woningen binnenkomt. In de huidige situatie bedraagt de afstand tussen de te slopen portiekflat en de speeltuin circa 36 meter. Voor zover bekend zijn er geen klachten van bewoners uit de te slopen portiekflat over het geluid van de speeltuin.

5.6. Bodem

Kader

Bij een planologische procedure 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 ná 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 plaatsvinden op basis van de bodemkwaliteitskaart en het bodembeheerplan.

Bij een aanvraag van een omgevingsvergunning voor nieuwbouw moet een bodemonderzoek conform de NEN 5740 worden verricht. Na de eventuele sloop van bestaande opstallen moet ter plaatse van de gesloopte opstallen een aanvullend onderzoek worden uitgevoerd. Op basis van de uitgevoerde onderzoeken wordt beoordeeld of de locatie geschikt is voor de geplande functie of dat er nog een nader onderzoek en/of een bodemsanering noodzakelijk is. Indien voor de

bouwwerkzaamheden een grondwateronttrekking nodig is, moet rekening gehouden worden met nabijgelegen grondwaterverontreinigingen.

Bodemkwaliteit projectlocatie

De projectlocatie ligt in de wijk Overvecht. Het betreft een voormalig veenweide landschap dat in de 60-er jaren is opgespoten met zand. De aanwezige watergangen zijn voor zover bekend eveneens gedempt met dit zand.

Door Landview is voor de projectlocatie een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (rapportnummer 2020653, d.d. 1 april 2021, zie bijlage). Uit het onderzoek blijkt dat de bodem bestaat uit kleiig zand. Plaatselijk zijn kleilagen aanwezig. In de grond zijn plaatselijk baksteenresten aanwezig en op maaiveld zijn stukken asbesthoudend materiaal aangetroffen. Uit het onderzoek blijkt verder dat de bovengrond licht verontreinigd is met zware metalen, PAK en PCB. In de ondergrond zijn geen verhogingen van de onderzochte stoffen aangetroffen maar in het grondwater zijn lichte verhogingen van barium of tetrachlooretheen aangetroffen. De aangetroffen verhogingen zijn echter dusdanig gering, dat er geen aanleiding is voor het instellen van een vervolgonderzoek.

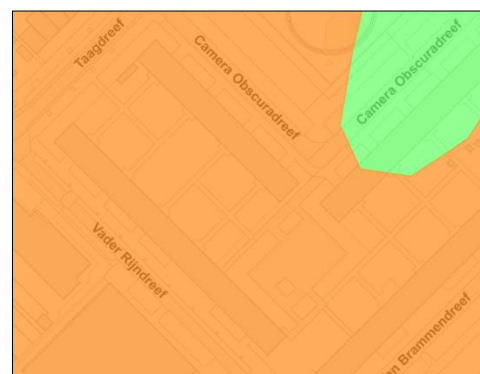
Op de locatie bestaan, op grond van de resultaten van het verkennend bodemonderzoek, naar verwachting geen risico's voor de volksgezondheid of de ecologie bij het beoogde gebruik als wonen. In een later stadium, na sloop van de bestaande flats, zal nog wel een aanvullend onderzoek naar asbest worden uitgevoerd. Binnen de onderzoekslocatie waren in het verleden enkele sloten aanwezig. Tijdens eerdere onderzoeken zijn in dempingsmateriaal van voormalige sloten in de directe omgeving maximaal matige verhogingen gemeten. Aanvullend onderzoek naar afwijkend dempingsmateriaal wordt daarom niet nodig geacht.

Als uit het nog uit te voeren aanvullende onderzoek blijkt dat wél sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging dan dient daarmee rekening te worden gehouden. Indien gegraven wordt in een sterk verontreinigde bodem dan is er sprake van een “sanerende handeling”. Voor het verrichten van “sanerende handelingen” moet een melding in het kader van de Wet bodembescherming (Wbb) worden verricht (BUS-melding of saneringsplan).

Bouw- en aanlegwerkzaamheden

Op basis van de Nota bodembeheer 2017-2027 moet bij grondverzet rekening gehouden worden met de toepassingseis woonkwaliteit. De projectlocatie is gevoelig voor zetting (oranje).

De projectlocatie ligt in de dynamische zone van het Gebiedsplan ‘Gebiedsgericht Grondwaterbeheer’. Dit betekent dat bij bouwbevestigingen, grondwateronttrekkingen en voor de aanpak of verplaatsing van grondwaterverontreiniging de gebiedsgerichte aanpak van toepassing is en dat aansluiting gezocht kan worden bij het Gebiedsplan. Binnen de dynamische zone geldt een dieptebeperking voor het doorboren van de



scheidende laag tussen het eerste en tweede watervoerend pakket op een diepte van circa 50 meter. Bodemenergiesystemen mogen alleen aangelegd worden in het eerste watervoerend pakket.

Ondergrond

De ondergrond van de projectlocatie biedt kansen voor duurzame energie (bodemenergie), waterberging (klimaatadaptatie), ruimte voor groen en ondergrondse infrastructuur (kabels en leidingen). Bij plannen voor benutting van de ondergrond is het advies het ondergronds ruimtegebruik mee te nemen in het planontwerp, zodat meervoudig ondergronds gebruik geen belemmering of nadelige beïnvloeding op elkaar heeft.

Conclusie

Gelet op de resultaten van het bodemonderzoek vormt de bodemkwaliteit geen belemmering voor de beoogde herontwikkeling. Na sloop van de opstallen zal nog wel een aanvullend onderzoek worden gedaan ter plaatse van de gesloopte opstallen.

5.7. Trillinghinder

Railverkeer kan leiden tot trillinghinder. Doordat de projectlocatie op minder dan 100 meter afstand van de spoorlijn Utrecht-Hilversum/Amersfoort is gelegen (namelijk 90 meter) is onderzoek naar mogelijke trillinghinder nodig. Cauberg-Huygen heeft daarom een trillinghinderonderzoek voor het project uitgevoerd (referentie: 07170-53923-04, d.d. 7 april 2021, zie bijlage). Om de te verwachten trillingen te kunnen bepalen zijn voor het onderzoek gedurende een week de trillingsniveaus ter plekke gemeten op maaiveld en in de huidige woonblokken. Vervolgens zijn op basis van de gemeten trillingen en een empirisch rekenmodel trillingsniveaus voor de toekomstige woonblokken berekend en beoordeeld. De meting en de toetsing zijn conform de SBR richtlijn deel B: "Trillingen, hinder voor personen in gebouwen" uit 2006 (SBR-B) uitgevoerd. Het onderzoek leidt tot de volgende conclusies:

- Er wordt voldaan aan de lid 1 van de standaard voorwaardelijke verplichting die de gemeente Utrecht hanteert ten aanzien van spoortrillingen. Er hoeft geen gebruik te worden gemaakt van de afwijkmogelijkheid genoemd in lid 2 van de standaard voorwaardelijke verplichting.
- Er zal naar verwachting worden voldaan aan de streefwaarden ter voorkoming van hinder conform SBR-B. Dit betekent dat er in de meeste gevallen geen trillinghinder als gevolg van spoorwegverkeer zal optreden in de toekomstige woningen.

Trillinghinder is daarmee geen belemmering voor het project.

5.8. Water

Het Rijk, de VNG, het IPO en de Unie van Waterschappen hebben in februari 2001 de Startovereenkomst Waterbeheer 21ste eeuw ondertekend. Deze startovereenkomst is in 2003 omgezet in het Nationaal Bestuursakkoord Water dat is geactualiseerd in juni 2008. Hiermee hebben deze partijen elkaar gecommitteerd om een watertoets toe te passen bij het opstellen van ruimtelijke plannen. De watertoets is wettelijk verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening, waarin

is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van ruimtelijke plannen. De projectlocatie valt binnen het beheergebied van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR).

5.8.1. Keur

Voor de projectlocatie is de keur van het Hoogheemraadschap HDSR van toepassing. Zonder watervergunning zijn werkzaamheden aan/op waterstaatkundige werken, watergangen en keringen verboden. Tevens worden in de keur verplichtingen ten aanzien van het onttrekken en lozen, afvoeren en aanvoeren van water, meldplicht en meetplicht aangegeven. Een aanvraag watervergunning kan bij HDSR worden ingediend.

5.8.2. Grondwater

Het project bevindt zich in de dynamische zone van het Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer. Dit betekent dat er bij bouwbemalingen, grondwateronttrekkingen en aanleg van bodemenergiesystemen een dieptebeperking geldt tot de scheidende laag tussen het 1^e en 2^e watervoerend pakket op circa 50 m-mv. Bij verplaatsing van nabij gelegen grondwaterverontreinigingen kan aansluiting worden gezocht bij het Gebiedsplan.

Tijdelijke grondwaterlozingen (bijvoorbeeld tijdens de bouwfase) in de openbare riolering zijn niet toegestaan, tenzij bij Algemene Maatregel van Bestuur (Besluit lozen buiten inrichtingen) of bij maatwerkvoorschrift als bedoeld in de Wet Milieubeheer anders is bepaald.

Het project heeft geen betrekking op ondergrondse bebouwing (kelders en/of souterrains) waardoor gevolgen voor het grondwater zijn uitgesloten. Een onderzoek naar het grondwater is daarom niet nodig.

5.8.3. Drooglegging

In de wet Verankering en bekostiging gemeentelijke watertaken heeft de gemeente de zorgplicht voor het voorkomen en oplossen van structurele grondwateroverlast in openbaar gebied. Om grondwateroverlast te voorkomen streeft de gemeente in openbaar gebied naar een afstand tussen maaiveld en maximale grondwaterstand van minimaal 0,7 m. HDSR adviseert om een drooglegging van 1 meter ten opzichte van het hoogste oppervlaktewaterpeil te hanteren. Alleen als aan deze eis niet voldaan wordt en hierdoor daadwerkelijk overlast ontstaat neemt de gemeente maatregelen en zamelt zij overtollig grondwater van particuliere percelen in.

Het maaiveldniveau ter plaatse van de projectlocatie en omgeving ligt rond de NAP +1,60 m. De huidige gemiddelde grondwaterstand in het eerste watervoerend pakket ligt rond de NAP -0,10 m. Na hevige neerslag kan de grondwaterstand in het eerste watervoerend pakket stijgen tot circa NAP +0,10 m. Het openbaar gebied voldoet dus momenteel ruim aan de gemeentelijke ontwateringsdoelstelling. In het gebied is inzameling en afvoer van overtollig grondwater van particuliere percelen niet aan de orde. Eventuele (parkeer)kelders moeten boven de maximaal optredende grondwaterstand liggen of waterdicht zijn.

5.8.4. Waterberging

De projectlocatie en omgeving is momenteel voor een groot deel verhard (circa 11.634 m², waarvan 2.420 m² oppervlak bebouwing) en er is geen oppervlaktewater aanwezig. In het kader van de herontwikkeling van de projectlocatie zal er dus geen water worden gedempt. Het oppervlak aan verharding zal ten opzichte van de huidige situatie afnemen met circa 1.385 m². In de toekomstige situatie zal het verharde oppervlak 10.249 m² bedragen, waarvan circa 2.763 m² oppervlak bebouwing. De afname aan verharding wordt bereikt door het oppervlak aan verharding aan trottoir en parkeervelden te verminderen. Door deze afname neemt de waterrobuustheid / klimaatadaptiviteit ten opzichte van de bestaande situatie toe. Er is daarmee geen noodzaak om extra waterberging te realiseren. Wel wordt conform de wensen vanuit klimaatadaptatie onderzocht op welke wijze het plan kan bijdragen aan het vasthouden van het regenwater in het gebied.

5.8.5. Waterkwaliteit

Om vervuiling van afstromend hemelwater en verslechtering van de waterkwaliteit te voorkomen, zullen geen uitlogende bouwmaterialen (zoals zink, lood en koper) worden toegepast voor dak, dakgoot en regenpijp. Ook het gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen is niet toegestaan en er zal geen directe lozing van verontreinigd hemelwater op oppervlaktewater plaatsvinden.

5.8.6. Riolering

De bestaande riolering staat vanwege zijn leeftijd op het programma om vervangen te worden. Van een gemengd rioleringssysteem wordt overgegaan naar een systeem waarbij water bovengronds vastgehouden wordt in het gebied voor infiltratie en bij extremen afgevoerd wordt naar oppervlaktewater. Omdat hemelwater schoon is, is geen afvoer naar de zuivering noodzakelijk. Dat betekent aparte leidingen voor huishoudelijk afvalwater en een apart leiding voor regenwater. Voor deze laatste is het de bedoeling dat in de pilot Herinrichting Taagdreef e.o dit wordt uitgevoerd als een IT-riool (infiltratie transport) t.b.v. de bovengrondse infiltratie, maar er is ook onderzoek naar mogelijkheden voor bijvoorbeeld infiltrerende verharding.

Het afvalwater van de nieuwbouw wordt onder vrij verval aangesloten op de nieuw aan te leggen openbare riolering. De rioolcapaciteit hoeft hiervoor niet te worden uitgebreid.

Voor installatietechnische eisen aan leidingwerk voor afvalwater geldt het Bouwbesluit en de voorschriften van de omgevingsvergunning voor de Wabo activiteit bouw. In die aanvraag om omgevingsvergunning moet het leidingplan en de voorzieningen voor riolering en hemelwater tot en met de grens van het erf zijn uitgewerkt en waaruit blijkt dat aansluiting van dat leidingwerk kan en mag worden gebracht op de daarvoor bedoelde aan te leggen of te wijzigen watersystemen buiten of binnen de openbare ruimte. Technische specificaties, gebruik en beheer van gebouw- en terreinleidingsystemen voor afvalwater en hemelwater zijn daarbij op doelmatige wijze op elkaar afgestemd.

De toekomstige woonbebouwing wordt aangesloten op een gescheiden rioolstelsel zodat het hemelwater separaat kan worden afgevoerd. De huisaansluitingen zullen, net als elders, worden aangesloten op het gemeentelijk riool.

5.8.7. Klimaatadaptatie

Het klimaat verandert: Hogere temperaturen, een sneller stijgende zeespiegel, nattere winters, heftigere buien en kans op drogere zomers. Daar moet, ook volgens het KNMI, in de toekomst in Nederland rekening mee worden gehouden. 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 waterrobuust 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 klimaatadaptatie een onderdeel van is. Het vasthouden van hemelwater door middel van infiltratievoorzieningen en groene daken draagt bij aan het voorkomen van wateroverlast.

Voor het project wordt uitgegaan van het volgende:

- De initiatiefnemer moet in een kansonderzoek onderbouwen op welke wijze het plan bijdraagt aan de ambitie om 100% van het regenwater in het gebied vast te houden volgens de voorkeursvolgorde.
- Bij de herinrichting van de openbare ruimte wordt er rekening gehouden met:
 - een bui van 1x/1 jaar, zijnde een bui van 20 mm in één uur;
 - een bui van 1x/100 jaar, zijnde een bui van 80 mm in één uur.
- Er wordt minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag in het gebied vastgehouden door infiltratie op maaiveld door:
 - ‘groen, tenzij’;
 - Halfverharding;
 - infiltratie in groen.
- Een bui van 80 mm mag niet leiden tot schade aan de bebouwing en infrastructurele werken.

- Er geldt een minimaal vloerpeil van 0,15 m boven straatpeil.
- De gehele projectlocatie wordt aangesloten op het aan te leggen gescheiden rioleringsysteem (zie ook paragraaf 5.8.6). Vanzelfsprekend worden de aan te leggen of te wijzigen gescheiden rioleringsystemen in de buitenruimte afgestemd op de installatietechnische regels van het Bouwbesluit.
- Er wordt onderbouwd op welke wijze het plan bijdraagt aan de ambitie voor hittestress. Een groot deel van het voorkomen van hittestress bestaat uit het realiseren van schaduwrijke plekken in vorm van de binnentuin en het nieuw in te richten plein aan de Camera Obscuradreef. Ook zal er op en rondom de projectlocatie meer groen worden gerealiseerd dan in de huidige situatie aanwezig is, mede doordat het verhardingsoppervlak zal afnemen. De precieze wijze waarop de nieuwbouw zal bijdragen aan het voorkomen van hittestress wordt nog nader uitgewerkt in de volgende fase.

De Taagdreef zal als pilot worden heringericht. De herinrichting van de openbare ruimte van de projectlocatie en omgeving zal daar logischerwijs op aan sluiten.

5.8.8. Overleg waterbeheerder

P.M.

5.9. Duurzaamheid

Op het gebied van duurzaamheid heeft de gemeente Utrecht bij projectontwikkeling duurzaamheidsambities onderverdeeld op de volgende onderdelen: Energie, GPR gebouw, Circulair bouwen en klimaatadaptatie. Deze onderwerpen zijn behandeld in hoofdstuk 3 van het Spve (zie ook paragraaf 2.3 van deze ruimtelijke onderbouwing). De exacte wijze waarop duurzaamheid bij dit project wordt toegepast volgt in de volgende fase van het project, na verdere uitwerking van het bouwplan.

5.10. Archeologie en cultuurhistorie

5.10.1. Archeologie

In het kader van het geldende bestemmingsplan is voor Overvecht een archeologische waardenkaart opgesteld. Daaruit blijkt dat er ter plaatse van de projectlocatie geen archeologische verwachting geldt waarvoor er ook geen onderzoeksplicht geldt. Er is in het geldende bestemmingsplan daarom geen archeologische dubbelbestemming toegepast. Archeologisch onderzoek is voor de beoogde herontwikkeling daarom niet nodig.

5.10.2. Cultuurhistorie

Bij een ruimtelijk plan dient te worden beoordeeld in hoeverre het plan gevolgen heeft voor cultuurhistorische waarden. Het project heeft betrekking op de sloop van twee portiekflats en enkele garageboxen. Deze portiekflats en garageboxen bevatten geen bijzondere cultuurhistorische

waarden. Ook in de omgeving van de te slopen flats en garageboxen zijn geen objecten aanwezig die van cultuurhistorische betekenis zijn.

5.11. Ecologie

Voor de bescherming van plant- en diersoorten en natuurgebieden is per 1 januari 2017 de Wet Natuurbescherming in werking getreden. Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van nieuwe bouwwerken en/of andere activiteiten zal rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten en diersoorten. Indien uit gegevens of onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermde soort(en) en het bouwwerk en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing c.q. vergunning. Ook mag een project geen negatief effect hebben op beschermde natuurgebieden.

5.11.1. Soortenbescherming

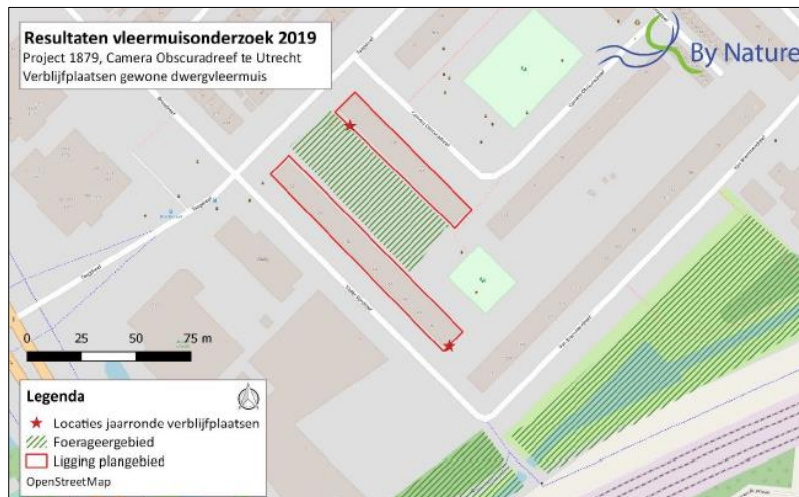
Door Royal Haskoning is een quick scan flora en fauna uitgevoerd voor de projectlocatie en omgeving (referentie: BH5386WATRP2009011113, d.d. 1 september 2020, zie bijlage). Er is daarbij niet alleen gekeken naar wettelijk beschermde soorten maar ook naar soorten die op de Utrechtse lijst voorkomen. Uit het onderzoek blijkt dat ter plaatse van de projectlocatie mogelijk enkele algemeen voorkomende soorten aanwezig zijn (egel, veldmuis, gewone pad, etc.) maar ook enkele beschermde soorten. Het gaat daarbij om mogelijke verblijfplaatsen van steenmarters en vleermuizen (zowel gebouwbewonende als boombewonende soorten). Daarnaast kunnen er tijdens het broedseizoen vogels broeden. Broedende vogels mogen tijdens het broedseizoen niet worden verstoord. Overige beschermde soorten als vissen, reptielen of ongewervelde soorten zijn niet te verwachten op de projectlocatie.

De voorgenomen ontwikkeling biedt kansen om de soorten van de Utrechtse soortenlijst een kans te geven op en rondom de projectlocatie. De merel is de enige soort van deze lijst die is waargenomen. Bij het vergroenen van het terrein kan gedacht worden aan het inzaaien van grote borders met nectarplanten en mogelijk ook het plaatsen van muurtjes om tongvaren een geschikt substraat te bieden. Het onderhouden van deze elementen dient daarnaast te worden afgestemd op de vereisten van deze bijzondere soorten.

Om na te gaan of de mogelijke verblijfplaatsen van de wettelijk beschermde soorten steenmarter en vleermuis daadwerkelijk aanwezig zijn is nader onderzoek noodzakelijk. Voor wat betreft vleermuizen is al onderzoek uitgevoerd door By Nature, voor steenmarters zal in de komende periode onderzoek worden uitgevoerd. De resultaten van het onderzoek naar steenmarters wordt in een later stadium in deze paragraaf verwerkt.

ByNature heeft voor het gebied van de projectlocatie en omgeving vleermuizenonderzoek uitgevoerd (projectnummer 2028-01, d.d. 10 maart 2021, zie bijlage). De oorspronkelijke aanleiding voor het onderzoek was grootschalige renovatie, ook ter plaatse van de projectlocatie. Later is alsnog is besloten om de bebouwing ter plaatse van de projectlocatie te slopen. Het rapport is daarop geactualiseerd. Uit het rapport blijkt dat er sprake is van twee jaarronde verblijfplaatsen

van de gewone dwergvleermuis: één verblijfplaats van één individu in de spouwmuur van de kopgevel van de te slopen flat aan de Vader Rijndreef en één verblijfplaats van één individu bij de dakrand aan de achterzijde van de te slopen flat aan de Camera Obscuradreef. Deze verblijfplaatsen zullen verdwijnen als gevolg van de sloop. Uit onderzoek is ook gebleken dat voorbij vliegende vleermuizen kortstondig foerageren boven de tuinen en daarna doorvliegen naar het park. Het groen en de tuinen tussen de twee flats worden bij de werkzaamheden verwijderd. Echter vanwege de aanwezigheid van het park direct ten zuiden van de twee flats heeft de verstoring en (tijdelijke) verwijdering van het foerageergebied tussen de flats geen negatief effect op de vleermuizen.



Afbeelding: resultaten vleermuisenonderzoek projectlocatie

Vanwege de oorspronkelijk geplande renovatie werkzaamheden aan de flats aan de Vader Rijndreef en Camera Obscuradreef, zijn in de winter van 2018-2019 in reeds gerenoveerde flats in de omgeving van de sloopnieuwbouw al permanente vleermuiskasten gerealiseerd. Tevens zijn vleermuiskasten opgehangen aan de kopgevels van omliggende flats. In totaal zijn in de periode 2018-2020 de volgende kasten geplaatst:

- 7 tijdelijke vleermuiskasten;
- 5 inbouwkasten voor vleermuizen (vleermuiskokers);
- Eén flat met open stootvoegen op de kopgevels. In deze flat is in 2015 tevens een zomerverblijfplaats van een gewone dwergvleermuis aangetroffen.

Zes vleermuiskasten en één van de gevels met open stootvoeg bevinden zich binnen 200 meter van de twee aangetroffen verblijfplaatsen. De zes vleermuiskasten op de noordoostgevels van de flats aan de Camera Obscuradreef en Van Brammendreef bevinden zich op maximaal 300 meter van de twee aangetroffen verblijfplaatsen, maar wel direct langs het foerageergebied dat gebruikt wordt door de vleermuizen.

Er is een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming nodig voor het verstoren, beschadigen en vernielen van twee verblijfplaatsen van de gewone dwergvleermuis (lid 2 en 4, artikel 3.5 Wnb) en het opzettelijk doden van individuen van de gewone dwergvleermuis (lid 1, artikel 3.5 Wnb). De aanvraag voor deze ontheffing is momenteel in voorbereiding. De vervangende kasten die voor aanvang van de werkzaamheden aanwezig dienen te zijn, zijn al reeds aanwezig.

Wel moet er in de nieuwe situatie rekening worden gehouden met minimaal acht permanente inbouwkasten voor vleermuizen.

P.M.

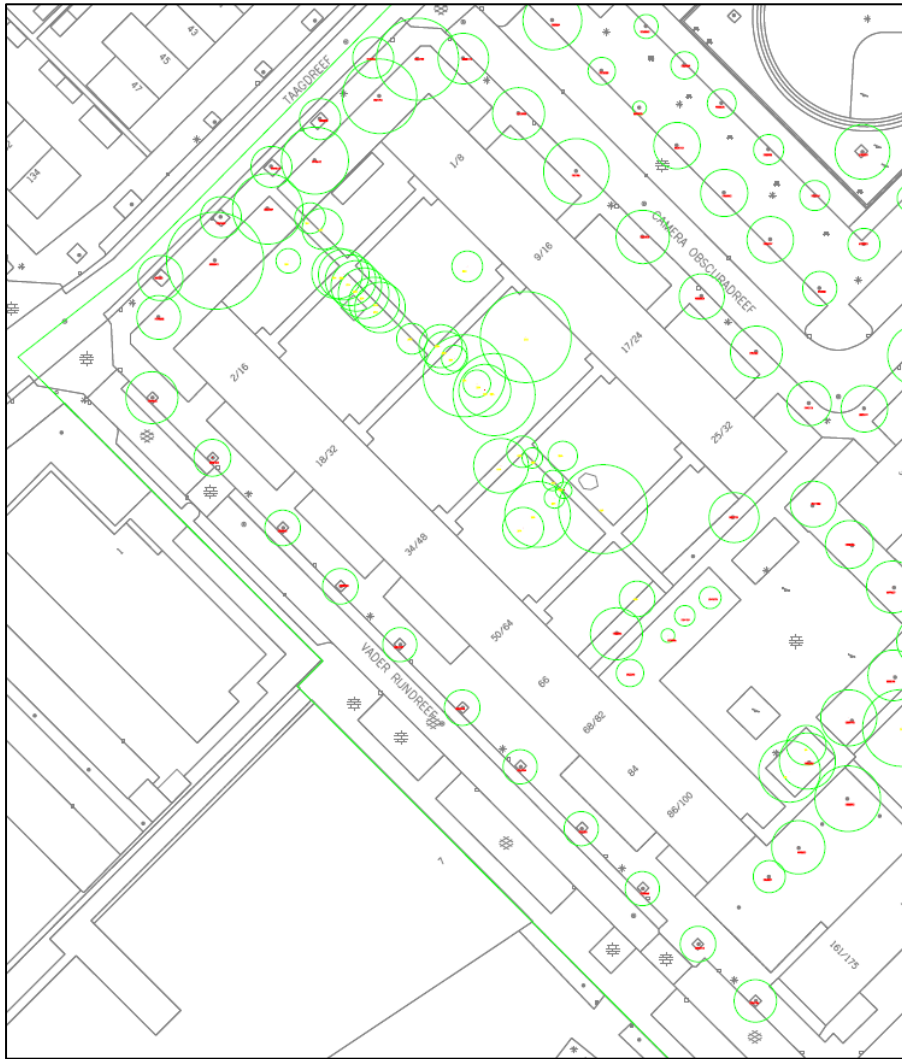
5.11.2. Gebiedsbescherming

Een project kan leiden tot een toename van stikstofdepositie ter plaatse van beschermde Natura 2000-gebieden. Voor de bouw- en de gebruiksfase dient te worden nagegaan of er sprake is van een toename van stikstofdepositie op beschermde Natura 2000-gebieden. Op circa 3 kilometer ten noorden van de projectlocatie bevindt zich het Natura 2000-gebied 'Oostelijke Vechtplassen' en op ruim 18 kilometer ten noordwesten het Natura 2000-gebied 'Nieuwkoopse Plassen & De Haeck'.

Cauberg-Huygen heeft met behulp van AERIUS berekend of het project leidt tot een toename van depositie bij één van de Natura 2000-gebieden (referentie: 07170-53826-02, d.d. 26 maart 2021, zie bijlage). Daaruit blijkt dat er als gevolg van het project in zowel de aanlegfase als de gebruiksfase geen sprake zal zijn van een verhoging van de depositie. Een vergunning op basis van de Wet natuurbescherming is niet nodig.

5.12. **Bomen**

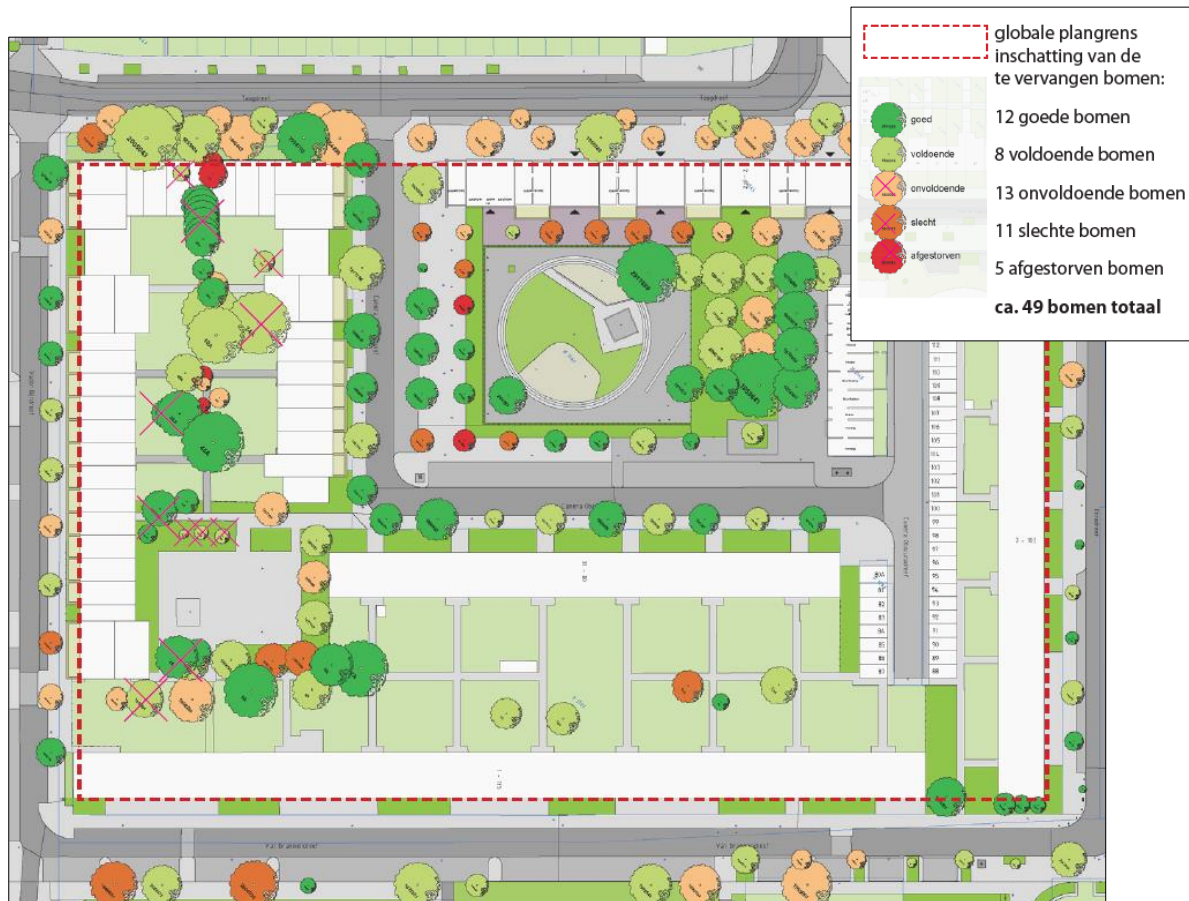
Op en rondom de projectlocatie bevindt zich een groot aantal bomen, zoals ook blijkt uit de bomeninventarisatie die is gegaan in het kader van het Spve De Mix (zie bijlage). In totaal gaat het om 188 bomen.



Afbeelding: overzichtskaart bomen op en rondom de projectlocatie (bron: bomeninventarisatie Spve)

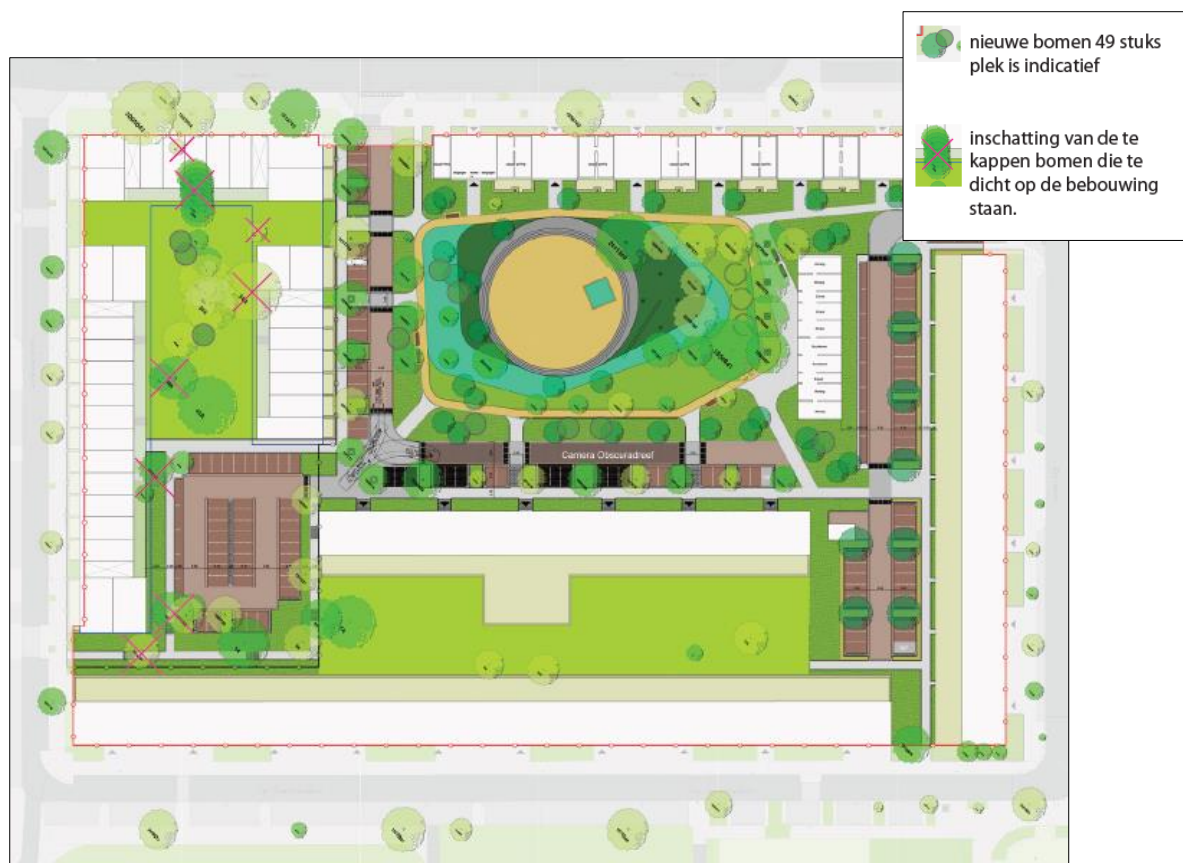
In de bomeninventarisatie die is uitgevoerd in het kader van het Spve is aangegeven welke boomsoorten zich in en rondom de projectlocatie bevinden, wat de leeftijd, stamdiameter en kroondiameter van elke boom is en in wat voor conditie een boom verkeert en of deze eventueel verplantbaar is.

Bij de planvorming voor de slooppnieuwbouw en de herinrichting van de openbare ruimte wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de bestaande bomen. Uit de bomenbalans blijkt dat alle bomen die volgens de bomeninventarisatie in goede of voldoende conditie zijn behouden blijven, tenzij een boom te dicht bij de nieuwbouw staat en daardoor geen kans heeft om tijdens de bouw te overleven. Er zullen naar verwachting circa 20 bomen worden vervangen of verplaatst die volgens de bomeninventarisatie in goede of voldoende conditie verkeren. Ook zullen circa 29 bomen worden vervangen die in onvoldoende, slechte of afgestorven staat verkeren. In totaal zullen er zodoende circa 49 bomen worden vervangen.



Afbeelding: overzichtskartaal bestaande situatie bomen op en rondom de projectlocatie (bron: bomenbalans De Mix)

De circa 49 nieuwe bomen zullen elders worden geplant, met name rondom het nieuw in te richten plein. De exacte locaties van de nieuwe bomen zijn nog niet zeker, mede omdat het ontwerp voor de openbare ruimte nog niet gereed is. De posities in de navolgende afbeelding zijn daarom indicatief.



Afbeelding: overzichtskartaal beoogde toekomstige situatie bomen op en rondom de projectlocatie (bron: bomenbalans De Mix)

5.13. Behoefte (ladder voor duurzame verstedelijking)

In het per 1 oktober 2012 aangevulde Besluit ruimtelijke ordening (Bro), is een artikellid aan artikel 3.1.6 Bro toegevoegd. Dit artikellid is 1 juli 2017 gewijzigd. In artikel 3.1.6, tweede lid, van Bro is voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden.

Artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro luidt:

"De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien."

Bepaald moet worden of er sprake is van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' zoals bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, van het Bro:

"Ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen."

Met betrekking tot de projectlocatie geldt dat de functie wonen niet is aan te merken als een nieuwe functie aangezien deze ter plaatse al is toegestaan in het geldende bestemmingsplan. Wel

is er sprake van een andere configuratie doordat het bouwvolume toeneemt. Er is planologisch gezien weliswaar geen sprake van een toename van het aantal woningen (aangezien het beoogde woningaantal in beginsel ook mogelijk is binnen de toegestane bouwvolumes in het geldende bestemmingsplan) maar feitelijk neemt het aantal woningen wel toe met 100 woningen zodat het project kan worden beschouwd als een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in het Bro. Hiervoor dient de behoefte inzichtelijk te worden gemaakt.

Naast woningen zijn er ook vijf kleinschalige bedrijfsruimtes voorzien met een totale omvang van 200 m² bvo. De invulling van deze bedrijfsruimtes staat nog niet vast. Gelet op de beperkte totale omvang van de bedrijfsruimtes is er geen noodzaak om de behoefte aan deze functies aan te tonen.

5.13.1. Beschrijving behoefte

De Utrechtse woningmarkt staat onder druk. Er is meer vraag naar woningen dan aanbod. Dit komt tot uiting in stijgende huizenprijzen en schaarste op de woningmarkt. De stad groeit de komende periode door. De gemeente legt de focus op gezonde (binnenstedelijke) groei om schaarste effecten te voorkomen.

De snelheid waarmee gebouwd wordt loopt momenteel in de pas met de woningbouwbehoefte. In de stad Utrecht worden jaarlijks meer dan 4.000 woningen per jaar gebouwd. Tot 2040 is de woningbehoefte in de regio Utrecht (U16) 104.000 woningen (waarvan ongeveer 60.000 voor de stad Utrecht). Oftewel, er is de komende jaren behoefte aan een stad ten grootte van Eindhoven in de regio (of een stad met de omvang van Den Bosch in Utrecht zelf). Met deze voorziene woningbehoefte komt er een behoorlijke woningbouwopgave op Utrecht af waar de gemeente zich vol voor wil inzetten. Ter illustratie: de harde plancapaciteit in de stad Utrecht tot en met 2040 ligt op circa 40.000 tot 42.000 woningen. In mei 2020 was de totale plancapaciteit al boven de 65.000 gestegen voor de periode tot en met 2040. Dit is allemaal binnenstedelijke plancapaciteit. De plancapaciteit wordt periodiek gepubliceerd via het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR).

5.13.2. Conclusie

De vraag naar woningen in Utrecht en de regio is evident aanwezig. Het aantal woningen in toekomstige bouwplannen is nog onvoldoende om de woningbehoefte in te lossen. Daarmee is in voldoende mate aangetoond dat het onderhavige bouwplan voorziet in actuele behoefte zoals bedoeld in artikel 3.1.6 Bro.

5.14. Milieu effect rapportage

De milieueffectrapportage-procedure (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming in te brengen. Een m.e.r. is altijd gekoppeld aan een plan of besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie, bestemmingsplan of vergunning. De wettelijke eisen ten aanzien van m.e.r. zijn vastgelegd in de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r.

In de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r. wordt een onderscheid gemaakt in activiteiten die m.e.r.-plichtig zijn (de zogenaamde bijlage C-activiteiten) en activiteiten die m.e.r.-

beoordelingsplichtig zijn (de zogenaamde bijlage D-activiteiten). Bepalend daarbij is of een project moet worden beschouwd als een “stedelijk ontwikkelingsproject” als bedoeld in het besluit m.e.r.

Het onderhavige project heeft hoofdzakelijk betrekking op een gewijzigde configuratie van woningbouw. Er is zodoende sprake van een uitbreiding van een bestaande stedelijk ontwikkelingsproject. Door de initiatiefnemer is een aanmeldnotitie opgesteld. Deze is op 8 april 2021 ingediend en wordt momenteel getoetst.

P.M.

6. Uitvoerbaarheid

6.1. Economische uitvoerbaarheid

De gronden ter plaatse van de projectlocatie zijn door de gemeente in erfpacht uitgegeven aan woningcorporatie Mitros. Mitros zal na sloop van de complexen aan Camera Obscuradreef 1-32 en de Vaderrijndreef 2-100 de kavel verkopen aan BPD Ontwikkeling BV. BPD zal vervolgens de nieuwbouw ontwikkeling gaan uitvoeren en aan woningcorporatie Mitros nieuwe sociale huurwoningen op enkele locaties elders in Utrecht verkopen.

De gemeente Utrecht voert zelf geen grondexploitatie ter plaatse van de projectlocatie. BPD Ontwikkeling BV draagt zorg voor het bouw- en woonrijp maken van het terrein.

Het project is gelet op artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening te beschouwen als een bouwplan waarvoor een exploitatieplan dient te worden vastgesteld. De grond van de projectlocatie is echter in eigendom van de gemeente en is in erfpacht uitgegeven zodat er al in het kostenverhaal is voorzien. De gemeentelijke planontwikkelingskosten en de bovenwijkse plankosten verhaalt de gemeente door het sluiten van een anterieure exploitatieovereenkomst met BPD Ontwikkeling BV / woningcorporatie Mitros.

6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1. Bewoners, omwonenden en belangstellenden

Na de eerste communicatie in juni 2019 over het eerste initiatief plan was er veel onrust in de buurt doordat in het plan bebouwing op het plein was opgenomen. Daarna is gestart met bijeenkomsten met bewoners (mixsessies). Het plan is daarna aangepast waardoor er geen bebouwing op het plein meer is voorzien. In juli 2020 is dit gecommuniceerd in de buurt. In de reacties en in de mixsessies daarna is positief gereageerd op het vrijhouden van het plein. De herinrichting van de straten rondom het plangebied is en wordt vanuit het project Herinrichting Taagdreef e.o. opgepakt met de buurt.

De aangevraagde ontwerpomgevingsvergunning 'strijdig gebruik bestemmingsplan' zal voor een periode van 6 weken ter inzage worden gelegd. Eventuele zienswijzen worden betrokken bij de besluitvorming.

6.2.2. Wettelijk vooroverleg

Conform artikel 6.18 van het Besluit omgevingsrecht zal er van 2021 t/m 2021 wettelijk vooroverleg plaatsvinden over het beoogde project.

P.M.

7. Ruimtelijke motivering afwijkingen en conclusie

Er bestaan al langer plannen om de twee portiekflats op de projectlocatie te slopen maar vanwege de financiële crisis zijn die plannen niet uitgevoerd. In het geldende bestemmingsplan is daarom uitgegaan van de bestaande configuratie. Mitros is voornemens om de bestaande gebouwen op de projectlocatie te slopen waarna BPD Ontwikkeling BV deze gaat vervangen door een nieuw bouwvolume dat zich voegt in de bestaande stedenbouwkundige compositie van Overvecht. De nieuwe woningen zullen tot de middenhuur gaan behoren en zodoende bijdragen aan een gemengdere wijk Overvecht. De nieuwe woningen zullen verder bijdragen aan de behoefte aan woningen waarbij deze zullen voldoen aan de tegenwoordige eisen. Bij de nieuwbouw zal ook rekening worden gehouden met diverse duurzaamheidsaspecten.

7.1. Ruimtelijke motivering afwijkingen

Het bouwplan leidt tot de volgende afwijkingen:

Gebruik:

1. Gemengd: in de plint van het bouwblok aan de Taagdreef komen 5 bedrijfsruimtes van in totaal circa 200 m² bvo met functies als bedrijven (categorie A of B1), kantoren en/of maatschappelijke voorzieningen en 1 bedrijfsruimte aan de kant van de Camera Obscuradreef die ingericht zal worden als buurtkamer van circa 40 m² bvo. Een dergelijk gebruik is ter plaatse van de projectlocatie niet toegestaan binnen de bestemmingen 'Wonen' en 'Tuin'.
2. Wonen: het beoogde bouwblok aan de Vader Rijndreef is vanwege de gewijzigde diepte (van 10 naar 16 meter) met circa 183 m² gelegen binnen de bestemming 'Groen-2'. Ook zijn delen van het bouwblok aan de Vader Rijndreef (circa 104 m²), het bouwblok aan de Camera Obscuradreef (circa 43 m²) en het bouwblok aan de Taagdreef (circa 31 m²) gelegen binnen de bestemmingen 'Tuin' en/of 'Verkeer - Verblijfsgebied'. Binnen de bestemmingen 'Groen-2', 'Tuin' en 'Verkeer - Verblijfsgebied' is een woonfunctie niet toegestaan.
3. Verkeer en verblijf: het als 'Groen-2' en 'Wonen' bestemde deel van het binnenterrein van de beoogde bouwblokken zal worden gebruikt als verkeer- en verblijfsgebied (parkeren). Binnen deze bestemmingen is het gebruik als verkeer- en verblijfsgebied (parkeren) niet toegestaan.
4. Verkeer en verblijf: de als 'Tuin' bestemde groenstrook langs de Taagdreef zal worden gebruikt als verkeer- en verblijfsgebied (stoep) voor het bouwblok aan de Taagdreef. Binnen deze bestemming is het gebruik als verkeer- en verblijfsgebied (stoep) niet toegestaan.
5. Verkeer en verblijf: de als 'Wonen' en 'Tuin' bestemde voetgangersverbindingen via het binnengebied zullen worden gebruikt als verkeer- en verblijfsgebied (voetpad). Binnen deze bestemmingen is het gebruik als verkeer- en verblijfsgebied (voetpad) niet toegestaan.

6. Verkeer en verblijf: de als 'Wonen' en 'garage' aangeduide garageboxen zullen na sloopt worden heringericht als verkeer- en verblijfsgebied. Binnen deze bestemming en ter plaatse van deze aanduiding is het gebruik als verkeer- en verblijfsgebied niet toegestaan.

Bouwen:

7. Bouwen van hoofdgebouwen buiten het bouwvlak: het bouwblok langs de Taagdreef zal met een oppervlak van circa 559 m² buiten de twee bouwvlakken zijn gelegen. Vanwege de gewijzigde dieptematen zullen ook de bouwblokken aan de Vader Rijndreef en de Camera Obscuradreef met respectievelijk circa 557 m² en circa 329 m² buiten de bouwvlakken zijn gelegen. De buiten de bouwvlakken gelegen delen krijgen een hoogte van maximaal 6 bouwlagen. Het bouwen van hoofdgebouwen buiten de bouwvlakken is niet toegestaan binnen de bestemmingen 'Wonen', 'Tuin', 'Groen-2' en 'Verkeer – Verblijfsgebied'.
8. Maximum aantal bouwlagen: doordat voor de nieuwe bouwblokken uit wordt gegaan van maximaal 6 bouwlagen, is er binnen de bouwvlakken sprake van een overschrijding van het maximum aantal bouwlagen met 1 bouwlaag.
9. Overschrijding bouwhoogte: bovenop de 6-laagse blokken komen plaatselijke verhogingen in de vorm van 0,5 meter hoge dakranden en 3 meter hoge liftopbouwen en installatieruimtes.
10. Bouwen van balkons en galerijen buiten het bouw- en bestemmingsvlak: de balkons en galerijen van de bouwblokken langs de Taagdreef, Vader Rijndreef en Camera Obscuradreef zullen buiten een bouwvlak en deels buiten het bestemmingsvlak 'Wonen' zijn gelegen. De overschrijding bedraagt maximaal 3 meter.

In het navolgende wordt een ruimtelijke motivatie voor de afwijkingen gegeven.

Ad 1: In de plint van de nieuwbouw langs de Taagdreef zijn 5 bedrijfsruimtes van in totaal circa 200 m² bvo. Het mogelijk maken van kleinschalige bedrijfsruimtes leidt tot een gemengdere buurt waar niet alleen wordt gewoond maar ook diverse andere functies een plek krijgen. Dit komt weer ten goede aan de levendigheid in de buurt. Het karakter van de doorgaande Taagdreef leent zich ook goed voor de vestiging van niet-woonfuncties in de plint. Omdat momenteel nog niet bekend is welke functies een plek gaan krijgen in de plint is uitgegaan van diverse functies die goed passen in het karakter van een woonbuurt, zoals kleinschalige (niet-overlastgevende) bedrijven, kantoren en maatschappelijke voorzieningen.

Ad 2, 7 en 10: In de verkaveling is voor de blokken aan de Vader Rijndreef en de Camera Obscuradreef uitgegaan van diepere bouwblokken om zo kwalitatief goede woningen te kunnen realiseren die voldoen aan de tegenwoordige wooneisen. Dit leidt tot een iets minder breed binnenterrein dan in de huidige situatie maar de afstand tussen de beide bouwblokken bedraagt minimaal 21,5 meter en heeft daarmee nog voldoende omvang. Het binnenterrein zal bovendien worden heringericht zodat de gebruikswaarde toeneemt (zie ook ad 3 en 5). De overschrijdingen van de beide blokken aan de straatzijde zijn beperkt in diepte (circa 1 meter) en hebben zodoende geen relevante gevolgen voor de openbare ruimte. Tenslotte is aan de Taagdreef uitgegaan van een nieuw blok. Dit nieuwe blok vormt een ruimtelijke begeleiding van de Taagdreef en leidt tot een verbetering van de levendigheid en sociale veiligheid langs de Taagdreef. Het realiseren van deze

nieuwbouw draagt in belangrijke mate ook bij aan de verdichtingsopgave die voor de projectlocatie geldt.

Ad 3 en 5: Het binnenterrein zal worden heringericht en krijgt een collectieve functie. Zo zal een deel van het binnenterrein worden benut voor het parkeren van auto's zodat er conform de geldende parkeernormen geen parkeeroverlast in de omgeving ontstaat. Tussen het bouwblok langs de Taagdreef en de koppen van de blokken aan de Vader Rijndreef en de Camera Obscuradreef komt een voetgangsverbinding tussen de binnentuin en het plein. Deze verbinding zorgt voor een betere benutting van het binnenterrein die ook meerwaarde kan hebben voor de buurt.

Ad 4: De strook voor de nieuwbouw aan de Taagdreef zal worden gebruikt als stoep en niet als tuin. Dit is ten behoeve van de toegankelijkheid van de bedrijfsruimtes in de plint (zie ad 1).

Ad 6: De gronden van de te slopen garageboxen zullen bij het openbaar gebied worden betrokken en daarom worden heringericht ten behoeve van parkeren, groenvoorzieningen en/of verblijfsruimte.

Ad 8 en 9: In de planvorming is uitgegaan van een verdichting van de projectlocatie om zo voldoende woningen te realiseren. Dit wordt enerzijds bereikt door nieuwbouw langs de Taagdreef te realiseren (zie ad 2 en 7) en anderzijds door uit te gaan van zeslaagse bebouwing. Ten opzichte van de te slopen flats is dat een toename van één bouwlaag, oftewel maximaal 3,5 meter. Deze toename is relatief beperkt en ruimtelijk aanvaardbaar, mede omdat er geen significante gevolgen zijn voor de bezonning van omliggende woningen (zie bijlage). De nieuwbouw komt op voldoende afstand van bestaande bebouwing en is daarmee passend in de ruimtelijke structuur van de buurt. Incidenteel zullen er enkele plaatselijke overschrijdingen plaatsvinden zoals dakranden, installatieruimtes en trap- en lifthuizen. Deze plaatselijke overschrijdingen zijn gebruikelijk bij woongebouwen en hebben geen significante gevolgen voor de omgeving.

7.2. Conclusie

Het project past binnen het beleid van de diverse overheden en er zijn geen belemmeringen vanuit de relevante omgevingsaspecten. De afwijkingen ten opzichte van het geldende bestemmingsplan zijn ruimtelijk onderbouwd en aanvaardbaar. Het project, inclusief afwijkingen, is in relatie tot de bestaande omgeving weergegeven in de bij de ruimtelijke onderbouwing behorende indieningstekening. f