

Johan Wagenaarkade
Bouwenvelop

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Projectgroep
Martine Leroi / Fred van Eeden, Ruimte Stedenbouw
Leon Peeters / Jan Harms, Ruimte Verkeer
Jeanet Hekhuis / Cees van der Vliet, Ruimte Milieu en Duurzaamheid
Ellen Soors d'Ancona, Ruimte Vastgoedadviseur
Alice Gut, Ruimte Erfgoed
Trudy Maas, Ruimte Wonen
Ruud den Hartog, Ruimte Bodem
Reinier Balkema, Ruimte Geluid

Met medewerking van:
Femke Ellenbroek, ontwikkelmanager Mitros

Projectmanagement
Johan Klein, Ruimte

Opdrachtgever
Esther van Bladel, Ruimte, Gebiedscoordinatie

Grafische realisatie
OntwerpStudioRuimte

Versiedatum
27-01-2021

Bestuurlijke besluitvorming

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding 4
1.1 Aanleiding 4
1.2 Initiatief 4
1.3 Doel 6
1.4 Ligging en begrenzing plangebied 6

Hoofdstuk 2 Bestaande situatie 8
2.1 Eigendomssituatie 8
2.2 Bestemmingsplan 8
2.3 Functies 8
2.4 Ruimtelijk 8
2.5 Verkeer en parkeren 10
2.6 Openbare ruimte 10

Hoofdstuk 3 Uitgangspunten 12
3.1 Functies 12
3.2 Ruimtelijk 12
3.3 Verkeer en parkeren 14
3.4 Openbare ruimte 15
3.5 Duurzaamheid 17
3.6 Gezonde verstedelijking voor iedereen 17

Hoofdstuk 4 Onderbouwing 18
4.1 Beleidskader 18
4.2 Functies 20
4.3 Ruimtelijk 20
4.4. Verkeer en parkeren 24
4.5 Openbare ruimte 32
4.6 Duurzaamheidsmaatregelen extra boven Bouwbesluit. 34

Hoofdstuk 5 Onderzoek en haalbaarheid 36
5.1 Geluidhinder 36
5.2 Luchtkwaliteit 37
5.3 Externe veiligheid 38
5.4 Bedrijven en milieuzonering 39
5.5 Bodemkwaliteit 40
5.6 Archeologie en monumenten 40
5.7 Water 41
5.8 Bomen 41
5.9 Kwaliteit van de leefomgeving 42
5.10 Gezondheid 42
5.11 Kabels en leidingen 43
5.12 Afvalinzameling 43

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid 44
6.1 Economische uitvoerbaarheid 44
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 45
6.3 Technische uitvoerbaarheid 45

Hoofdstuk 7 Verantwoording proces 46
7.1 Het gevolgde samenwerkingsproces 46
7.2 Het gevolgde participatieproces 46
7.3 Ter visie legging 47

Hoofdstuk 8 Vervolgtraject 48
8.1 Planproces 48
8.2 Participatieproces 48
8.3 Planologisch juridisch proces 48
8.4 Planning: 48

Bijlage A 49
Parkeerbalans Johan Wagenaarkade 49

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

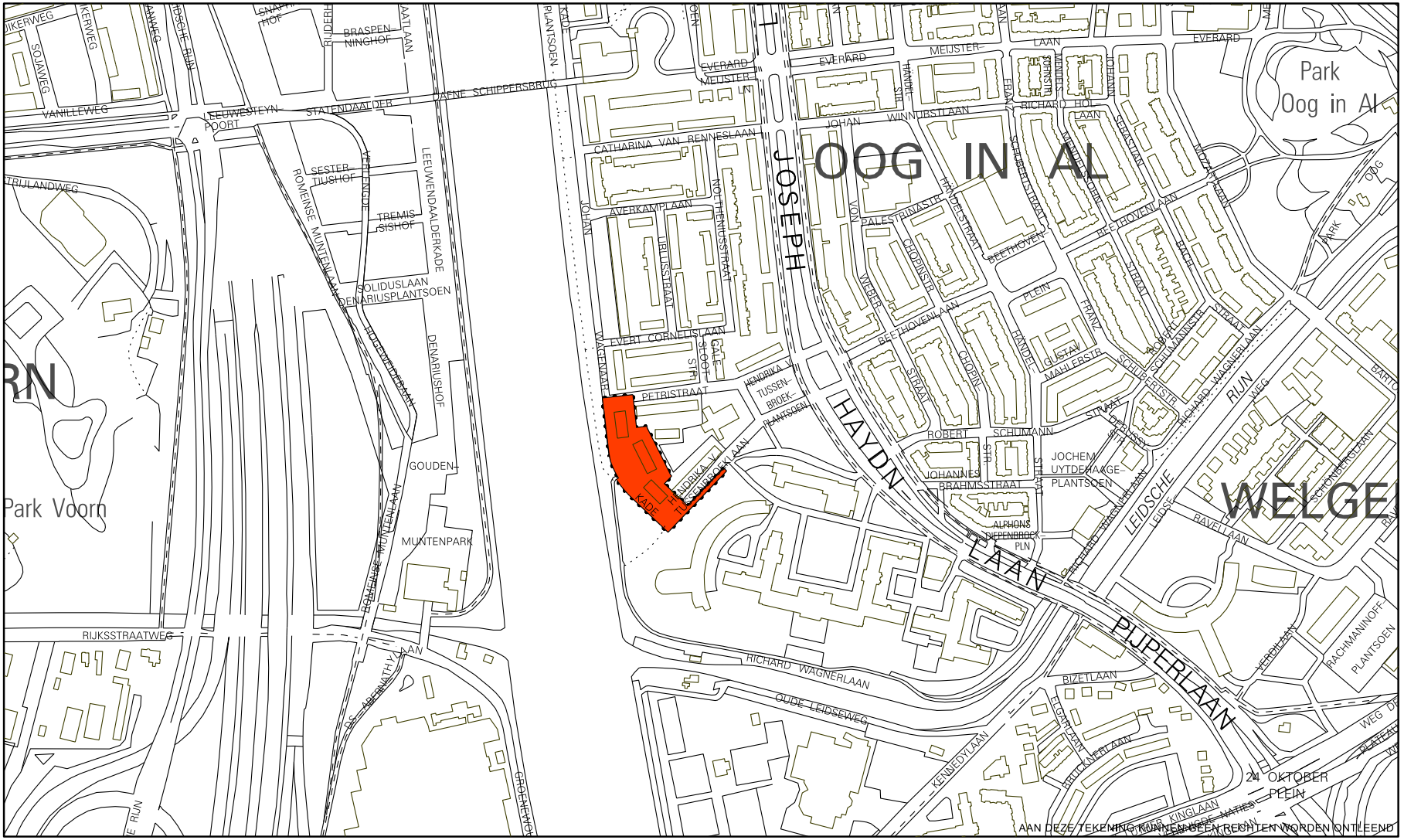
Op 21 maart 2018 heeft het college van burgemeester en wethouders ingestemd met het startdocument “Sloop-nieuwbouw Johan Wagenaarkade 1-10bis”. Mitros wil drie blokken duplexwoningen (20 woningen) aan de Johan Wagenaarkade slopen en vervangen voor nieuwbouw van 54 appartementen. De huidige bouwblokken zijn verouderd en Mitros ziet kansen om met sloop-nieuwbouw bij te dragen aan de verdichtingsopgave van Utrecht en de sociale huurwoningen voorraad uit te breiden. Daarnaast is het een kans om het eenzijdige sociale huurbezit in de wijk te wijzigen. Momenteel heeft Mitros vooral naoorlogse appartementen zonder lift die niet levensloopbestendig zijn. Met nieuwbouw is het ook mogelijk om kwalitatief betere woningen te maken die comfortabeler zijn. Dit zijn ook de redenen om te kiezen voor nieuwbouw en niet te kiezen voor de groot onderhoud-aanpak van de achterliggende woningen, zoals aan de Petristraat en Hendrika van Tussenbroeklaan.
Voorliggende bouwenvelop is het resultaat van overleg tussen de gemeente en Mitros en participatie met de klankbordgroep in de buurt. Het resultaat is een bouwplan dat past in de omgeving, waarbij de juiste balans is gevonden tussen verdichting, voldoende verblijfskwaliteit in het binnenterrein en wonen in het park.

1.2 Initiatief

Mitros heeft zich gemeld bij de gemeente met een initiatief om drie blokken duplexwoningen aan de Johan Wagenaarkade te slopen en te vervangen door nieuwbouw. De bestaande bouwblokken maken onderdeel uit van een ensemble met ook de Mattheuskerk en twee langgerekte bouwblokken in de Petristraat en Hendrika van Tussenbroeklaan, in totaal 52 woningen. Bij de langgerekte bouwblokken met 32 duplexwoningen is groot onderhoud uitgevoerd met energetische verbeteringen. Voor de drie bouwblokken aan het Amsterdam-Rijnkanaal met 20 woningen, ziet Mitros de mogelijkheid om te verdichten en 54 nieuwe sociale huurwoningen te realiseren. Daarmee kan Mitros haar porte-feuille in de wijk niet alleen kwalitatief verhogen en differentiëren, maar ook uitbreiden, waardoor meer mensen die toegewezen zijn op een sociale huurwoning op deze bijzondere locatie kunnen wonen.

Woningcorporatie Mitros heeft veel bezit in de Halve Maan, in de wijk West. Mitros kijkt waar plekken in de stad zijn, die kansen bieden voor het uitbreiden van de woningvoorraad. Daarmee inspelend op de huidige behoefte van de stad Utrecht, maar ook met een kritische blik op de eigen voorraad. Zijn de woningen wel toekomstbestendig op het gebied van wooncomfort en toegankelijkheid? De staat van de huidige bouwblokken is toe aan een opknapbeurt of vervanging. Daarnaast hebben alle sociale huurwoningen van Mitros in de Halve Maan geen lift, waar wel behoefte aan is. Mitros ziet kansen om met deze ontwikkeling bij te dragen aan de verdichtingsopgave van de stad en een nieuw woningtype voor de buurt toe te voegen.
Het plan gaat uit van 3 volumes met oplopende bouwlagen van 3 tot 5. De blokken worden in het groen geplaatst. De huidige straat, die voor de bouwblokken loopt, komt daarmee te vervallen. Asfalt maakt plaats voor groen en zorgt voor een kwalitatieve verbetering van de openbare ruimte en tevens aansluiting op de recreatieve route die wordt voorbereid langs de Johan Wagenaarkade. Het doel is om 3- en 2-kamer appartementen te realiseren.

Afbeelding:
Plangebied



1.3 Doel

De bouwenvelop dient als ruimtelijk kader om richting te geven aan het vervolg van de planontwikkeling. Om het bouwplan mogelijk te maken, is een nieuw bestemmingsplan nodig. Het aantal bouwlagen neemt toe van 2 met kap naar 5 (met een flauw hellend zadeldak) en de bestemming van een deel van de nieuwe bebouwing heeft nu de bestemming “Verkeer en verblijf”. In deze bouwenvelop staan ruimtelijke en functionele kaders omschreven die als onderlegger dienen voor het nieuw te maken bestemmingsplan. Ook geeft de bouwenvelop antwoord op de onderzoeksvragen uit het startdocument.

In hoofdstuk 2 van deze bouwenvelop wordt de huidige situatie beschreven. De randvoorwaarden en eisen voor dit plan worden vervolgens weergegeven in hoofdstuk 3 (Uitgangspunten) en in hoofdstuk 4 (Onderbouwing) wordt het plan beschreven en aangegeven hoe de randvoorwaarden en eisen verwerkt zijn. In hoofdstuk 5 worden de stan-daard (milieu)technische randvoorwaarden en eisen die van toepassing zijn op dit project beschreven. Hoofdstuk 6 gaat in op de uitvoerbaarheid. In hoofdstuk 7 en 8 wordt het gelopen en te doorlopen proces beschreven en de afspraken met Mitros. Uiteindelijk zal een omgevingsvergunning aangevraagd moeten worden die getoetst wordt aan de vastgestelde kaders.

De bouwenvelop maakt de ontwikkeling van 54 appartementen in het sociale huursegment mogelijk. De appartementen kennen een gemiddeld gebruiksoppervlak (GO) van 70m² met drie kamers en 60m2 met twee kamers. Alle appartementen hebben een buitenruimte in de vorm van een balkon of afgeschermd terras. De omliggende openbare ruimte wordt opnieuw ingericht, waarbij de straat voor de huidige bouwblokken komt te vervallen. Hierdoor worden aanpassingen gedaan in de huidige verkeerscirculatie. De nieuwe ontsluitingsweg komt aan het binnenterrein, met 14 parkeerplaatsen.

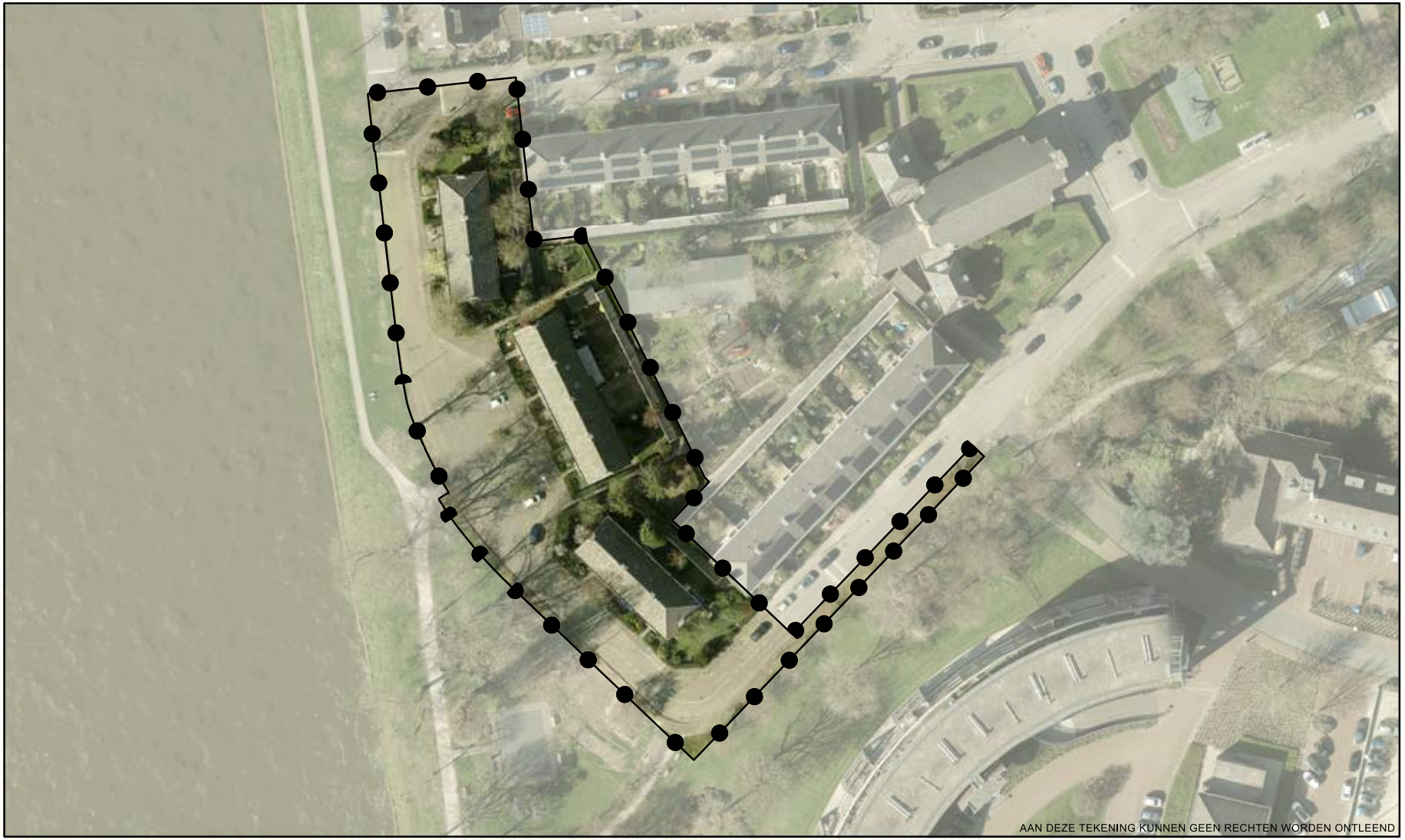
Door de aanpassingen in de verkeerscirculatie en om te voldoen aan de gemeentelijke parkeernormen worden 6 parkeerplaatsen aan de Hendrika van Tusschenbroeklaan gerealiseerd. In het binnenterrein komen de hoofdentrees. Aan de zijde van het kanaal komt de huidige straat voor de bouwblokken te vervallen en sluit het gebouw direct aan op het park. Aan de parkzijde krijgt elk blok een tweede entree.

1.4 Ligging en begrenzing plangebied

In de buurt Halve Maan ligt de Johan Wagenaarkade; een breed opgezette straat, die over de gehele lengte langs het Amsterdam-Rijnkanaal loopt. Het plangebied ligt aan de zuidkant van de Johan Wagenaarkade tussen de Petristraat en de Hendrika van Tussenbroeklaan. Aan de achterkant wordt het plangebied begrensd door de peuterspeelzaal en de achtertuinen van de Petristraat en Hendrika van Tussenbroeklaan. De huidige drie blokken duplexwoningen met voor- en achtertuinen in het plangebied vormen samen met de bebouwing aan de Petristraat, de Hendrika van Tussenbroeklaan en de Matthëuskerk een stedenbouwkundig ensemble in de buurt Halve Maan. Tot het plangebied behoort tevens het deel van de Johan Wagenaarkade (met parkeerplaatsen) wat in de toekomstige situatie opgeheven zal worden.

In de directe omgeving van de locatie liggen het Amsterdam-Rijnkanaal, de Joseph Haydnlaan (onderdeel van de Westelijke Stadsboulevard), het appartementencomplex De Rheyngaerde en het voormalig Militair Hospitaal. In de huidige situatie staan er 20 duplexwoningen in de sociale huur (categorie 80-130 m2 BVO). De woningen zijn verdeeld over 3 rijen, opgebouwd uit 2 bouwlagen met een zadeldak. Dit sluit aan bij de omliggende duplexwoningen aan de Petristraat en de Hendrika van Tussenbroeklaan. Het geheel maakt onderdeel uit van de wederopbouwwijk Halve Maan die samen met 30 andere gebieden door de Rijksdienst van Cultureel Erfgoed is aangemerkt als cultuurhistorisch waardevol.

Afbeelding:
Luchtfoto plangebied



Hoofdstuk 2 Bestaande situatie

2.1 Eigendomssituatie

In onderstaande kaart is het plangebied aangegeven. De ondergrond van de bestaande drie bouwblokken is onderdeel van een groot perceel dat in erfpacht is uitgegeven aan Mitros. De voorliggende weg en parkeerplaatsen zijn openbaar gebied en maken ook onderdeel uit van het plangebied. Het achterterrein sluit aan op de binnentuin van de peuterspeelzaal. De bouwblokken in de Petristraat en Hendrika van Tussenbroeklaan maken geen onderdeel uit van het plangebied. De strook openbaar gebied aan de parkzijde van de Hendrika van Tussenbroeklaan, waar de nieuwe parkeerplaatsen worden gerealiseerd, maakt wel onderdeel uit van het plangebied.

2.2 Bestemmingsplan

Het bestemmingsplan Actualisatie 2015, Oog in Al en Lunetten is van toepassing op de locatie. De huidige bouwblokken kennen een woonbestemming met een strak omka-derd bouwvlak waarbinnen gebouwd mag worden tot een maximale hoogte van 9 meter. Op de locatie ligt ook de dubbelbestemming archeologie, die getoetst is. Resultaten staan in deze bouwenvelop. Ook is een aanduiding ‘geluidszone industrie’ van toepassing en dat betekent dat in deze zone de geluidsbelasting van het nabijgelegen industrie-terrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan. Dit is onderzocht en de resultaten staan in deze bouwenvelop. Op een deel van het plangebied is sprake van de aan-duiding ‘vrijwaringszone straalpad’. Dit betekent dat er in principe niet hoger mag worden gebouwd dan 35 meter ten opzichte van NAP. Tot slot valt een gedeelte van een nieuw te bouwen bouwblok, net als een van de huidige blokken, in een zone die bestemd is voor het in stand houden van de waterkering van het Amsterdam-Rijnkanaal.

De nieuwe bouwblokken zijn ongeveer 20 meter hoog (17,8 meter), worden buiten de huidige bouwvlakken gebouwd en passen daarmee niet binnen het vigerend bestemmingsplan. De optelsom van strijdigheden maakt dat een nieuw bestemmingsplan noodzakelijk is om tot een herontwikkeling te komen. Voor het bouwen in de zone, die is bestemd voor het stand houden van de waterkering van het Amsterdamrijnkanaal heeft de waterbeheerder aangegeven dat het past binnen de kaders. Mitros moet nog wel een vergunning aanvragen in de volgende fase.

2.3 Functies

Momenteel zijn er 20 duplexwoningen. De woningen hebben respectievelijk een gebruiksoppervlak van 63m² (10 benedenwoningen) en 69m² (10 bovenwoningen).

2.4 Ruimtelijk

Het driehoekige bouwblok, waar het plangebied onderdeel van uitmaakt, neemt een bijzondere plek in, in de stedenbouwkundige structuur van de Halve Maan. Dit blok vormt een stedenbouwkundig en architectonisch ensemble, en is de beëindiging van een stedenbouwkundige as, naar een ontwerp van Berlage, vanuit de naastgelegen wijk Oog in Al. Deze as ligt in het verlengde van de Beethovenlaan.

De Matthëuskerk is een gemeentelijk monument (uit de jaren vijftig) en bevindt zich op de kop van het driehoekige bouwblok (oostzijde). Deze ligt in het verlengde van de karakteristieke Beethovenlaan. Deze laan is de belangrijkste as in het door Berlage (in het Uitbreidingsplan Utrecht 1921) ontworpen plan voor de wijk Oog in Al, die het park Oog in Al verbindt met het Beethovenplantsoen, de kruising met de Joseph Haydnlaan, met het Hendrika van Tussenbroekplantsoen en die eindigt op de voorgevel van de Matthëuskerk. Deze zichtlijn, tussen park en kerk, is groen vormgegeven (door bomen en 2 plantsoenen, en hierdoor wordt de as benadrukt.
Het middengedeelte van de Halve Maan kent een orthogonaal stratenpatroon ingevuld met gesloten bouwblokken grondgebonden woningen. Het bouwblok aan de Johan Wagenaarkade wijkt daar qua vorm duidelijk vanaf.

Afbeelding:
Huidige situatie.

- Bebouwing
- Tuin
- Groen
- Wegen
- Trottoir
- Parkeerplaatsen



AAN DEZE TEKENING KUNNEN GEEN RECHTEN WORDEN ONTLEEND

Afbeelding:
Oog in Al (midden) in het uitbreidingsplan van Berlage 1921(bron: Universiteit Utrecht)

Met haar driehoekige vorm is het duidelijk een passtuk tussen de orthogonale bouwblokkenstructuur van het middendeel van de Halve Maan en het terrein van het voormalig Militair Hospitaal, ten zuiden van de Hendrika van Tussenbroeklaan.
Het ensemble bestaat uit verschillende bouwblokken (woningen en een kerk), die zoals in een tuinwijk gebruikelijk is, voorzien zijn van tuinen en groene erfafscheidingen.



De architectuur van de kerk verschilt van die van de woningen, maar de materialisering (bakstenen en dakpannen) komt wel overeen. De kleuren zijn niet exact hetzelfde, maar passen wel goed bij elkaar. Het doorzetten van het gebruik van hagen met terras rondom de bebouwing versterkt de eenheid binnen het ensemble.

2.5 Verkeer en parkeren

Het plangebied is gelegen in de buurt ‘Halve Maan’, wat valt onder de wijk Oog in Al. Deze buurt ligt ingeklemd tussen het Amsterdam-Rijnkanaal aan de westkant, de Leidsche Rijn aan de zuidkant, de Joseph Haydnlaan en Lessinglaan aan de oostkant en het Merwedekanaal aan de noordkant. De route Lessinglaan-Joseph Haydnlaan (v.v.) is een belangrijke verkeersader voor de stad.
De doorstroming op deze route is zeker in de spitsperioden niet optimaal. Dit resulteert in sluipverkeer via de Johan Wagenaarkade en de Hendrika van Tussenbroeklaan.
Het straatbeeld in het plangebied wordt gedomineerd door de drie bouwblokken met daarvoor een grote plak asfalt. Er is weinig ruimte voor voetgangers en juist veel ruimte voor autoverkeer, zowel doorgaand als in geparkeerde auto’s. Er is in beperkte mate groen aanwezig. De 20 duplexwoningen maken voor hun parkeren (zowel bewoners als bezoekers) gebruik van 28 parkeerplaatsen in het openbaar gebied.

De woningen liggen met hun voorzijde naar de Johan Wagenaarkade en liggen ingepast tussen de Petristraat en Hendrika van Tussenbroeklaan. De woningen zijn met de auto te bereiken via alle drie de straten. De Petristraat is eenrichtingsverkeer naar de Johan Wagenaarkade.

2.6 Openbare ruimte

De openbare ruimte ter hoogte van het plangebied is ruim van opzet en deels ingericht met haaks parkeren tussen bomen aan de Johan Wagenaarkade. De huidige situatie wordt gekenmerkt door een matig intensief gebruik van een grote hoeveelheid asfalt. Zodoende oogt de ruimte voor de bestaande woningen ontspannen, maar ook over gedimensioneerd. Tegenover de zuidwestpunt van de bebouwing verbreedt de groenzone langs het Amsterdam-Rijnkanaal.

Binnen het bouwblok zelf bevindt zich openbaar toegankelijke ruimte. Doordat de bouwblokken aan de Petristraat en de Hendrika van Tussenbroeklaan gedraaid ten op zich-ten van elkaar liggen, is hier ruimte voor een driehoekig binnenterrein met groen, bomen, moestuin en een peuterspeelzaal. Aan de achterzijde van de woningen aan de Johan Wagenaarkade ligt in de huidige situatie een pad, dat dienst doet als achterpad en tevens deze functies op het binnenterrein ontsluit.

Afbeelding:
Bestemmingsplan



Hoofdstuk 3 Uitgangspunten

3.1 Functies

De hoofdfunctie wordt wonen en de aantallen worden met deze bouwenvelop vastgesteld. Aanvullend zijn andere functies mogelijk passend binnen de regels voor beroep-aan-huis. De bouwenvelop maakt 54 voornamelijk twee- en driekamerappartementen mogelijk, geschikt voor één- en tweepersoonshuishoudens. De gemeente staat voor de opgave om een aanbod sociale huurwoningen in de stad te realiseren dat past bij de vraag (Woonvisie 2019 Utrecht beter in balans). De vraag neemt toe, terwijl het aanbod onvoldoende meegroeit. Op alle segmenten binnen de sociale huur is behoefte aan meer aanbod.
De voorwaarden waaraan de sociale huurwoningen in ieder geval moeten voldoen zijn opgenomen in bijlage 2 van de woonvisie Utrecht beter in balans (2019). De sociale huurwoningen binnen het project zijn gedifferentieerd qua grootte.
Voor wat betreft de verschillende typen huurwoningen gaat de gemeente uit van de volgende relatie tussen prijs en omvang van de woning:

- Kleinere sociale huurwoningen in de kernvoorraad met een gebruiksoppervlakte (GO) tussen 45m2 en 75m2 met een huurprijs onder de eerste aftoppingsgrens (<€ 619,01 in 2020). Naar deze woningen is veel vraag vanuit kleine 1- en 2-persoonshuishoudens;
- Grotere sociale huurwoningen in de kernvoorraad die een complementair aanbod bieden op de bestaande voorraad sociale huurwoningen en leiden tot doorstroommogelijkheden van (grote) gezinnen die nu in kleine appartementen wonen. Hiervoor zijn woningen nodig van meer dan 75m2 GO met een huurprijs onder de tweede aftoppingsgrens (<€ 663,40 in 2020);
- Sociale huurwoningen buiten de kernvoorraad. Woningen met een huur onder 737,14 komen huurtoeslaggerechtigden niet in aanmerking. En zijn daarmee bedoeld voor de inkomensgroep tot een inkomen van merendeels tot € 39.055,- (prijspeil 2020) en bij uitzondering inkomen tot €48.655 (prijspeil 1 januari 2019) €36.798,- euro (2018). Voor deze woningen geldt dat zij een oppervlakte moeten hebben van minimaal 50m2 GO.

Mitros is voornemens om de tweekamerappartementen te verhuren onder de eerste aftoppingsgrens (< € 619,01 in 2020) en drie- en vierkamerappartementen te verhuren onder de liberalisatiegrens (€ 737,14 in 2020)

3.2 Ruimtelijk

De Halve Maan is een wijk ten westen van de binnenstad van Utrecht. Samen met Oog in Al vormt De Halve Maan een driehoekig eiland, begrensd door het Amsterdam-Rijnkanaal in het westen, het Merwedekanaal in het noordoosten en de Leidsche Rijn in het zuiden. Het plangebied en de naastgelegen bebouwing sluiten, qua architectuur en materialisering, aan op de Halve Maan zuid en de vooroorlogse woningbouw. In het nieuwe plan wordt met een voor de buurt nieuwe bebouwingstypologie (appartementen rondom een lift) gewerkt, maar blijft door de zorgvuldige inpassing de impact op het bestaande beeld beperkt. De hagen die het huidige ensemble omsluiten worden aan de buitenzijde van de nieuwbouw doorgezet, zodat er ook in de nieuwe situatie zo veel mogelijk eenheid blijft in het stedenbouwkundige ensemble. Ook de kleuren en materialisering van de nieuwbouw worden afgestemd op de samenhang met de bestaande bebouwing.
In het nieuwe plan wordt de bestaande bebouwingswand aan de Johan Wagenaarkade bestaande uit 3 rijen duplexwoningen gesloopt en vervangen door drie grotere en meer alzijdige volumes, die van binnenuit het blok ontsloten worden, de ontsluitingsweg aan de voorzijde verdwijnt. De bebouwing wordt ontsloten vanaf een binnenstraat binnen het stedenbouwkundige ensemble, waar nu het achterpad ligt. De bouwblokken krijgen een tweede entree aan de zijde van het Amsterdam Rijnkanaal. Bewoners kunnen hierdoor direct naar buiten en vanuit de parkruimte ontstaat een gevoel van voorkanten.
De nieuwbouw bestaat uit 3 alzijdige volumes bestaande uit 4 lagen op de hoeken en 5 lagen voor het middelste gebouw.

Afbeelding:
Uitgangspunten

- Bebouwing
- Groen
- Wegen
- Trottoir
- Parkeerplaatsen
- Entree
- Entree parkeergarage
- Boom
- Bouwlagen
- Bouwlagen en kap



De gebouwen op de hoeken liggen terug ten opzichte van de (rooilijnen van) bestaande bebouwing aan de Petristraat en de Hendrika van Tussenbroeklaan, waardoor deze beperkt impact hebben. Bovendien zit er een opbouw in de gevels aan deze zijden, waardoor de gevels van het aan de straat gelegen deel lager zijn (3 lagen met een flauw hellend zadeldak) en zich goed verhouden tot de gevelhoogten van de bestaande naastgelegen bebouwing (van 2 lagen met een zadeldak).
De maximale bouwhoogte van het centraal gelegen gebouw bestaat uit 5 bouwlagen, zodat de bebouwing vanuit de as van Berlage grotendeels achter de 12 meter hoge Mattheüskerk wegvalt en het beeld vanaf de Beethovenlaan niet ingrijpend verandert.

3.3 Verkeer en parkeren

Om dit plan mogelijk te maken zijn ingrepen nodig in de lokale verkeerstructuur. De doorgaande verbinding tussen de Johan Wagenaarkade en de Hendrika van Tussenbroeklaan wordt opgeheven. Dit betekent dat er elders in de wijk verschillende maatregelen moeten worden genomen, waaronder een knip in de Johan Wagenaarkade ter hoogte van de Dafne Schippersbrug. De door bewoners ervaren overlast van sluipverkeer speelt hierbij een rol.
Het verwijderen van een stuk van de Johan Wagenaarkade en de maatregelen in de verkeerscirculatie, betekent ook dat er parkeerplaatsen verdwijnen. Deze moeten binnen de wijk gecompenseerd worden.

Parkeren
Elke bouwontwikkeling kent een bepaalde parkeerbehoefte die berekend moet worden. Daarbij is de Nota Stallen en Parkeren, vastgesteld op 22 maart 2013 door de gemeenteraad en het addendum van 28 maart 2019, leidend.
In de nota staan normen om het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen te bepalen per gebruiksfunctie in een bepaalde zone. De locatie ligt in zone B, het stedelijk gebied dat grotendeels binnen de snelwegen ligt. Zone B is opgedeeld in twee gebieden, te weten B1 en B2. Het onderscheid in deze gebieden hangt samen met wel of geen betaald parkeren in het gebied. In de Halve Maan Zuid is geen sprake van betaald parkeren dus gaat het om zone B2.
Bij sloop/nieuwbouw en functiewijziging wordt bij de berekening van de parkeereis rekening gehouden met de parkeervraag van de bestaande (legale) situatie, het zogenaam-de ‘rechtens verkregen niveau’. Dat betekent dat eerst de parkeervraag van de meest recente legale functies wordt bepaald conform de maximum parkeernorm. Deze parkeervraag mag vervolgens worden afgetrokken van de parkeereis van de nieuwe situatie conform de minimumnorm, zodat alleen het verschil aan parkeerplaatsen nog moet worden gerealiseerd. Parkeerplaatsen die door de planvorming verdwijnen dienen echter wel gecompenseerd te worden. Het gaat hierbij in dit geval om 8 parkeerplaatsen.

Functie	Parkeer-norm minimum inclusief aftrek addendum*	Parkeer-norm minimum	Parkeer-norm maximum	Aandeel bezoek	Eenheid
woning 55 tot 80 m2 bvo	0,83	1,1	1,2	0,25	ppl per woning
woning 80 tot 130 m2 bvo	0,9	1,2	1,4	0,3	ppl per woning
woning meer dan 130 m2 bvo	0,98	1,3	1,5	0,3	ppl per woning

* de minimumparkeernorm inclusief aftrek door het Addemdum is van toepassing op woningen in de sociale of midden huursector vanaf 55 m2 bvo

3.4 Openbare ruimte

Parkzone Amsterdam Rijn-kanaal

In het Ontwikkelingskader Parkzone Amsterdam-Rijnkanaal (raadsbesluit 11 februari 2016) kiest Utrecht ervoor om van (de oevers van) het Amsterdam- Rijnkanaal (ARK) stapsgewijs een aantrekkelijke recreatieve, ecologische en groene parkzone te maken. Hiermee levert de zone een belangrijke bijdrage aan een aantrekkelijk, levendig, prettig, gezond en klimaatbestendig Utrecht. Het wordt ook makkelijker en prettiger om langs het kanaal naar de omliggende gemeenten te fietsen en wandelen.

Rondje Stadseiland

In de “Ruimtelijke Strategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei!” is het rondje Stadseiland meerdere keren genoemd als deel van de opgaven van Utrecht. De Wagenaarkade maakt deel uit van dit rondje langs het Merwedekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal. Het rondje speelt een rol in het bieden van een groene recreatieve route, als openbare ruimte voor de verdichtingslocatie Merwedekanaalzone en als informele sport- en ontmoetingsvoorziening in de openbare ruimte.

Alle aanpassingen als gevolg van de herontwikkeling van Mitros, zowel de nieuwe bebouwing, als het verwijderen van de rijbaan, moeten in het plan van Mitros worden uitgewerkt. De aansluiting van de ontwikkeling op de omringende openbare ruimte klopt en is logisch. Er dienen duidelijke overgangen in groen, routes (fiets, voet, brommers, auto), paden of verharding te zien te zijn. Er komen geen (afscheidings-)hekken op de erfgrenzen. De binnentuin met parkeerplaatsen is openbaar toegankelijk. De overgang van de privé-buitenruimtes naar openbaar op de begane grond zal omzoomd worden door blokhagen en mogelijk lage hekwerkjes, die qua soort aansluiten bij de bestaande hagen in het ensemble.
Zaken die in de ontwikkeling goed uitgewerkt moeten worden, om te voorkomen dat deze op de openbare ruimte worden afgewikkeld zijn bijvoorbeeld postbezorging, fietsparkeren, bereikbaarheid nood- en hulpdiensten en beheer en onderhoud van gebouwen en binnenterrein.

De nieuwbouw staat in het ARK-park
Dit houdt in: groen maximaliseren, verharding minimaliseren. Bomen worden zoveel mogelijk gehandhaafd. Er geldt een herplantplicht. De huidige functies in de groenzone blijven gehandhaafd (hondentoilet en jeu-des-boules-baan). Voor de parkstrook JWK en de ARK-zone (Rondje Stadseiland) is de nieuwbouw van Mitros een nieuwe entiteit in de gehele zone. De ontwikkeling kan daarom een waardevolle, nieuwe toevoeging zijn aan de ARK-zone. Het Ontwikkelkader ARK beoogt de ARK-zone meer een voorkant van de stad te laten zijn, in plaats van een achterkant. De ontwikkeling van Mitros past hier goed in.
Het nieuwe principe wijkt af van bijvoorbeeld de Rooseveltboulevard of het Functioneel Ontwerp voor de herinrichting van de Johan Wagenaarkade. Maar doorgaande lijnen en continuïteit, in gebruik, materiaal en inrichting zijn van belang voor de ARK-zone en Rondje Stadseiland en zullen ook hier een plek moeten krijgen.

Bewoners- en bezoekersparkeren dient zo veel mogelijk op eigen terrein te worden opgelost. Voor fietsparkeren dient zoveel mogelijk een goede inpandige oplossing te worden gezocht. Of, in ieder geval in de binnentuin (bewoners en bezoekers). Omdat er wordt gekozen voor een ontsluiting aan de binnenzijde van het blok, betekent dit dat de ruimte tussen de nieuwbouw en het water groen en autovrij wordt. Tweede entrees aan de ARK-zijde passen in de ARK-visie zijn waardevol, om hier voorkanten te bewerkstelligen. De paden zijn zo smal mogelijk en sluiten aan op de ARK-route.

Klimaatadaptatie
Een thema van toenemend belang is het klimaat. Het klimaat verandert. De gemiddelde temperatuur stijgt en de neerslag komt meer in pieken. Voorkom wateroverlast en hittestress. Utrecht volgt een tweesporenbeleid. Aan de ene kant leveren we een bijdrage aan het beperken van CO2-uitstoot door beperking van het energieverbruik, efficiënt gebruik van fossiele brandstoffen, het toepassen van duurzame energie en de nadruk op de rol van fiets, voetganger en openbaar vervoer. Hiervoor hebben we in het Energieplan onze ambities en acties verder uitgewerkt. Aan de andere kant bereiden we de stad voor op een onontkoombare temperatuurstijging door bij de ontwikkeling van de stad in te zetten op het voorkomen van hittestress, verdroging en wateroverlast (vooral een potentieel probleem in de oudere delen van de stad), het stimuleren van waterbergend vermogen en de doorstroming van water. Hier dient rekening mee gehouden te worden bij de plannen voor nieuwbouw, binnentuin en buitenruimte. Voldoende grote bomen zorgen voor schaduwwerking, verminderen de binnenstedelijke hitte en de mogelijkheid relatieve koelte op te zoeken bij hittegolven.
Groen speelt bij meerdere van deze aspecten een belangrijke rol. Zo is bij de inrichting van de openbare ruimte de balans tussen schaduw en bezonning van belang. Variatie in kleur en geur is van belang voor de beleving, de waardering en het gebruik van groen door Utrechters en bezoekers.

Materialisering buitenruimte
De materialisering zoals in het Ontwikkelkader ARK, Rondje Stadseiland en Kadernota moet worden aangehouden. Belangrijke terugkerende elementen zijn de Zweedse granietkeien, die komen als verharding overal langs het ARK terug. Evenals de doorgaande asfaltpaden. De breedte hiervan varieert. Verder is het doorgaande groene park langs het ARK continue. Hierin is vooral gras met bomen te vinden. Belangrijke entrees worden gemarkeerd met vakken vaste planten en banken.

Ook komen op enkele plekken lichte betonnen zitranden voor. Voor de flora en fauna is op sommige plekken hooiland aangelegd. Zie voor dit alles ook het Ontwikkelkader ARK.
Om aan te sluiten op het bestaande ensemble worden de nieuwe bouwblokken en de buitenruimtes op maaiveld rondom omzoomd met hagen. Deze groenvakken leveren privacy op voor de woningen, omdat voorbijgangers wat verder van de ramen moeten lopen.

3.5 Duurzaamheid

Er ligt voor de stad een flinke opgave voor energietransitie, klimaatadaptatie, behoud en versterken van groen, natuurinclusief bouwen en het ontwikkelen van een circulaire (bouw)economie. Deze ambities gaan behoorlijk verder dan de voorwaarden in het Bouwbesluit. In het startdocument is hiervoor een onderzoeksinspanning afgesproken. Daarnaast zijn in de stadsbrede prestatieafspraken tussen Mitros en gemeente een bodemprestatie voor energie afgesproken (conform de te verwachten Bouwbesluit eisen per januari 2021) en zijn voor de andere thema's ook onderzoeksinspanningen afgesproken.
Ook is in het startdocument gevraagd om een minimale GPR-gebouw score van 7,5 te verantwoorden.
Verder is onlangs door het college van B&W het Utrechts Energie Protocol vastgesteld als hulpmiddel om transparant te zijn in de mate van klimaatneutraliteit van gebiedsontwikkelingen en om deze toe te passen binnen het Utrechts Plan Proces. In plaats van het middel GPR-gebouw richt Mitros zich met betrekking tot de milieubelasting van materialen op een MPG lager dan 1. Dit is een beter resultaat dan de afgesproken GPR van 7,5 in het startdocument.
De duurzaamheidsaspecten zullen worden verantwoord in paragraaf 4.6.

Voor de wettelijk geborgde milieuthema's en aanwezige hinderbeoordelingszone's, welke verantwoord moeten worden bij een bestemmingsplan dient in deze planfase aannemelijk gemaakt te worden dat hierdoor geen niet te overkomen belemmeringen worden opgeworpen voor dit plan.
Een beoordeling hiervan wordt gegeven in paragrafen 5.1. tot en met 5.5.

3.6 Gezonde verstedelijking voor iedereen

De Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) is in 2016 vastgesteld. In de RSU zijn de contouren voor de ontwikkelopgaven van de economische ontwikkelingsgebieden, verdichtingsgebieden en aandachtsgebieden in beeld gebracht. Utrecht groeit en wil die groei vooral faciliteren door inbreiding. Het streven is de openbare ruimte beter te benutten en grotere betekenis te geven als plek waar de stad zich presenteert. Gezonde verstedelijking is in alle gevallen het uitgangspunt. Dat betekent focussen op bewegen, welbevin-den, perspectief op wonen, werk en opleiding, duurzaamheid. Momenteel is een nieuwe Ruimtelijke Strategie (RSU 2040) in voorbereiding, hierin wordt naast het faciliteren van groei door inbreiding ook focus gelegd op voldoende openbare ruimte, groen, werkgelegenheid, sport, etc.

Hoofdstuk 4 Onderbouwing

4.1 Beleidskader

Het bouwplan speelt in op de ambities van Utrecht, zoals onder andere verwoord in de Ruimtelijke Strategie Utrecht. Het gaat hier om een inbreiding/verdichting in de bestaande stad. Er worden extra sociale, en duurzame, huurwoningen bijgebouwd, met een duidelijke verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte. Het streven is de openbare ruimte beter te benutten en grotere betekenis te geven als plek waar de stad zich presenteert. Gezonde verstedelijking is in alle gevallen het uitgangspunt. Dat betekent focussen op bewegen, welbevinden, perspectief op wonen, werk en opleiding, duurzaamheid. De appartementen zijn lift ontsloten. Dit is een woningtype die nog weinig aanwezig is in de buurt. Met de bouw van deze appartementen verwacht men de senioren te kunnen laten doorstromen, waardoor deze woningen weer beschikbaar komen voor jonge stellen. Passende huisvesting speelt hier dus een belangrijke rol. In het sociale segment maken we hiervoor een inhaalslag. Utrecht kiest hierbij voor gezond stedelijk leven als koers voor de lange termijn.
De inbreiding op de Johan Wagenaarkade sluit goed aan bij de uitgangspunten en ambities uit de RSU en gezonde verstedelijking zoals verwoord in hoofdstuk 3, omdat met dit project bijvoorbeeld de openbare parkruimte (Amsterdam Rijnkanaalpark) vergroot wordt.

De Welstandsnota Utrecht heeft tot doel het bieden van meer samenhang in het beleid dat zich richt op het uiterlijk van de stad. Ook biedt het een inhoudelijk, objectief kader waarmee de rechtszekerheid voor de initiatiefnemer wordt gediend en worden efficiënte en transparante procedures voor de welstandszorg vastgelegd. In de Welstandsnota Utrecht wordt onderscheid gemaakt in drie beleidsniveaus: open, respect en behoud.
Het plangebied is op de analysekaart opgenomen met bebouwings-typologie ‘stempel- en strokenverkaveling’. Voor het plangebied geldt conform de beleidskaart het beleidsniveau ‘respect’. Hiervoor geldt dat bij verandering van het bebouwingsbeeld essentiële eigenschappen van de aanwezige bebouwings- en omgevingskarakteristiek worden gerespecteerd.

Dit betekent:

- samenhang en structuur van het stedelijke (en landelijke) beeld staat voorop
- respect voor het kenmerkende bebouwingsbeeld met zijn architectonische verschijningsvorm
- nieuwe interpretaties, veranderingen en transformaties zijn mogelijk.
- Het plan sluit in architectuur en materialisering aan op de buurt en het ensemble van de Mattheuskerk, maar in een eigentijdse interpretatie. Zodoende wordt voldaan aan de welstandsnota en het beleidsniveau “respect”.

Op 17 oktober 2019 heeft de gemeenteraad de Nota Gezondheid voor iedereen-Volksgezondheidsbeleid Utrecht 2019-2022 vastgesteld. De ambitie van de nota is dat mensen op een prettige, gezonde manier in de groeiende stad Utrecht kunnen wonen, werken en leven. Met de nota worden kansen benut door gezondheid te koppelen aan gebiedsontwikkeling, duurzaamheid, mobiliteit en sociale- en economische ontwikkelingen. De speerpunten voor de beleidsperiode die extra gezondheidswinst helpen te realiseren zijn: gezonde leefomgeving, gezond en veilig opgroeien, gezond gedrag, gezond rondkomen en gezond werkgeverschap. Het plan draagt hier onder andere aan bij door nieuwe gezondere woningen, goed bereikbare fietsenstallingen om het fietsen te stimuleren en vergroten van de groene openbare ruimte om beweging te stimuleren.

Afbeelding:
Impressie park met
middenblok en hoekblokken



De ‘Actualisatie van Groenstructuurplan Utrecht’ maakt inzichtelijk hoe we met de stedelijke groenstructuur bijdragen aan de nieuwe opgaven die er afkomen op de stad Utrecht. Daarbij bouwen we voort op de oorspronkelijke ambities uit het Groenstructuurplan 2007. Het geactualiseerde Groenstructuurplan 2017 kent vijf hoofdopgaven:

1. Vergroten van de ecologische, recreatieve en landschappelijke kwaliteit van het bestaande stedelijk groen van Utrecht voor mensen, planten en dieren;
2. Verbeteren van de bereikbaarheid van de groengebieden rond Utrecht door recreatieve en ecologische verbindingen aan te leggen;
3. Uitbreiden van de groene buitenruimte door grootschalige groengebieden om de stad aan te leggen;
4. Gezonde verstedelijking;
5. Klimaatadaptie

Dit project draagt bij aan drie hoofdopgaven. Namelijk (1) en (5) door het opheffen van asfalt en terugbrengen van groen en (4) doordat verouderde en energie onzuinige woningen worden vervangen door energiezuinige woningen.

4.2 Functies

Het plan betreft de realisatie van 54 sociale huur appartementen met een gebruiksoppervlak van gemiddeld 62 m2 GO (Gebruiksoppervlak) voor de tweekamerappartementen, 70m2 voor de driekamerappartementen en 80m2 voor vierkamerappartementen. Het voorgestelde woonprogramma sluit goed aan op de huidige verdeling naar segmenten in de wijk en de woonvisie, waarin thema’s zoals betaalbaarheid, beschikbaarheid maar ook duurzaamheid en leefbaarheid centraal staan. Het toevoegen van de categorieën H2 en H3 appartementen met lift zorgt voor meer differentiatie binnen het sociale huursegment. De ontwikkeling Johan Wagenaarkade maakt onderdeel uit van de prestatieafspraken tussen de gemeente en Mitros. In het addendum prestatieafspraken 2017-2020 is het plan opgenomen in het productieprogramma.

De sociale huurwoningen binnen het project zijn als volgt gedifferentieerd qua grootte:

- 26 tweekamerappartementen van circa 62m2 GO (streefhuur eerste aftoppingsgrens (< € 619,01)
- 26 driekamerappartementen van circa 70m2 GO (streefhuur liberalisatiegrens (< € 737,14)
- 2 vierkamerappartementen van circa 80m2 GO (streefhuur liberalisatiegrens (< € 737,14)

Hiermee draagt dit plan bij aan de ambities in de woonvisie.

4.3 Ruimtelijk

De herontwikkeling gaat uit van:

- Sloop van 20 bestaande duplexwoningen;
- Ter plekke verwijderen Johan Wagenaarkade (weg)
- Aanleg binnenstraat met parkeerplekken
- Bouw van 26 wooneenheden circa 62m2 GO en 26 wooneenheden van circa 70m2 en 2 wooneenheden van circa 80m2;
- Het centrale appartementengebouw bestaat uit 5 woonlagen, met een flauw hellend zadeldak, met een terug liggende gevel (op de derde laag) aan de zijde van de binnenstraat. Het dak is gedraaid ten opzichte van de huidige situatie;
- De appartementengebouwen op de hoeken bestaan uit 4 woonlagen met een flauw hellend zadeldak, met terug liggende gevel (op de derde laag) aan de bestaande zijstraten.
- Uitbreiding en herinrichting van het park;
- Aanpassingen in de verkeercirculatie.

De verkavelingsrichting is vergelijkbaar met de huidige bebouwingsstructuur, behalve dat de nieuwe binnenstraat een publiek karakter zal hebben omdat hier de voordeuren komen. Hierdoor wordt de strikte scheiding tussen privé en openbaar wat minder hard in het nieuwe plan. Tevens wordt het middelste blok naar voren geschoven, in plaats van terug liggend zoals in de oorspronkelijke situatie.

Afbeelding:
Impressie park met
hoekblok en Petristraat



Qua architectuur is gezocht naar een verwantschap aan de naoorlogse architectuur van de rest van het driehoekige blok en de architectuur in de buurt Halve Maan. De panden hebben een duidelijke eigentijdse uitstraling gericht op elkaar en de vergrote parkzone. De aansluiting op het bestaande zit hem vooral in de aansluiting in de architectuur wat betreft de karakteristiek van het bestaande ensemble, de materialisering en detaillering (zie ook kopje beeldkwaliteit).

Beeldkwaliteit bebouwing
De nieuwe bouwblokken gaan onderdeel uitmaken van het bestaande ensemble van de kerk en de rijen duplexwoningen. Om een goede aansluiting te waarborgen is de toepassing van de volgende zaken van belang:

1. De blokken krijgen een flauw hellende kap, die rust op een, aan twee zijden van het blok, doorlopende dakgoot met een overstek ten opzichte van de gevel;
2. De gevelindeling karakteriseert zich als openingen in het metselwerk (en niet zoals men tegenwoordig vaak ziet, een raster van metselwerk met daartussen de puien);
3. Balkons zijn als elementen toegevoegd aan de gevel, ze hangen eraan;
4. De gebouwen zijn in principe alzijdig, maar in de vormgeving zijn twee echte kopgevels herkenbaar (op de koppen bij de Hendrika van Tussenbroeklaan en de Petristraat), deze zijn afwijkend vormgegeven van de rest;
5. De materialisering en detaillering wordt afgestemd in lijn met de bestaande bebouwing.

Oriëntatie bebouwing
De appartementenblokjes worden alzijdig ontworpen (2 vierspanners en 1 zesspanner) en krijgen een centraal stijgpunt waardoor de appartementen rondom aan de buitengevel zitten. Hierdoor is er voldoende sociale controle in de parkzone alsmede in het achtergelegen binnengebied. Bovendien bevinden de hoofdentrees van de bebouwing zich aan de binnenstraat, en is er sprake van tweede entrees aan de parkzijde.
De bebouwing verhoudt zich met deze opzet goed tot de omliggende bouwblokken. Door de parkeerplaatsen grotendeels in het binnengebied te realiseren ontstaat er buiten het blok ruimte voor meer groen.

De verdichting die plaats vindt aan de Johan Wagenaarkade gaat gepaard met een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte, om deze beter te benutten en betekenis te geven.

Afbeelding:
Plankaart



Afbeelding:
Situatie toekomstige ontsluiting Halve MaanZuid. Het rode kruis geeft bij benadering de locatie van de ‘knip’ aan.

4.4. Verkeer en parkeren

Opheffen wegvak en knip

Het opheffen van de verbinding tussen de Johan Wagenaarkade en de Hendrika van Tussenbroeklaan en het aanbrengen van de knip hebben gevolgen voor de ontsluiting van zowel Halve Maan-Zuid als Halve Maan-Noord. Het verkeersbeleid van de gemeente Utrecht is erop gericht het verkeer zo snel mogelijk naar ontsluitingswegen te leiden en woonstraten te ontlasten. De gewijzigde verkeerscirculatie en het realiseren van de knip dragen hieraan bij, verminderen de verkeersintensiteit in de wijk als geheel, voorkomt sluipverkeer door de wijk en onveilige situaties als gevolg van te hard rijden. Deze verkeersgevolgen zijn hieronder toegelicht.

Ontsluiting Halve Maan-Zuid

Doordat de verbinding tussen de Petristraat en de Hendrika van Tussenbroeklaan niet terugkomt vervalt de Hendrika van Tussenbroeklaan als ontsluitingsweg voor de wijk. De toekomstige ontsluiting is weergegeven op naastgelegen afbeelding.

Voor de beoordeling van de ontsluiting van de wijk zijn de huidige en toekomstige intensiteiten beoordeeld. Hiervoor is het verkeersmodel van de gemeente Utrecht gebruikt. Dit model bevat een berekening (prognose) van de hoeveelheid verkeer op basis van de aanwezige functies (wonen, winkels, onderwijs, etc) voor 2030. Op basis van recente ervaring (zeer beperkte toename van het autogebruik binnen de ring van de stad) worden deze getallen ook als representatief voor de huidige situatie gezien.

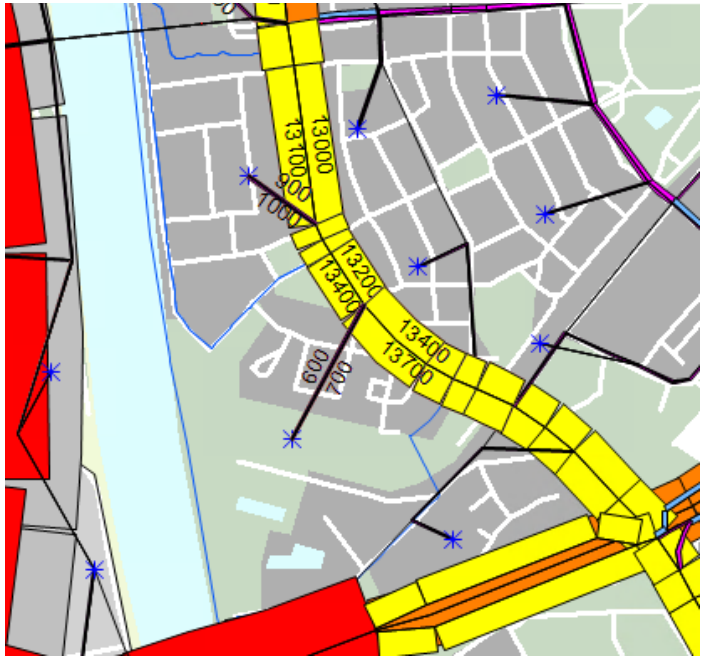
Het model gaat er vanuit dat zowel noord als zuid afzonderlijk ontsloten worden op de Lessinglaan respectievelijk de Joseph Haydnlaan; de grens ligt ter hoogte van de Everard Meijsterlaan (Dafne Schippersbrug). Het model houdt onbedoeld al rekening met een knip ter hoogte van de Dafne Schippersbrug (er is in het model geen relatie tussen het noordelijke en zuidelijke deel van de wijk).



Afbeelding:
Uitsnede verkeersmodel Utrecht prognosejaar 2030, Halve Maan-Zuid

Op basis van dit model kunnen we bepalen hoeveel verkeer gebruik zal maken van de ontsluitingswegen: de Petristraat en de Catharina van Renneslaan.

Verkeersintensiteiten Halve Maan-Zuid
De Petristraat en de Catharina van Renneslaan hebben en houden een belangrijke rol in de ontsluiting van de wijk Halve Maan-Zuid. Het grootste deel van de wijk (circa 250 woningen) zal gebruik maken van deze twee wegen om de wijk in en uit te gaan. Door de knip in de Johan Wagenaarkade rijdt er vrijwel uitsluitend bestemmingsverkeer in de wijk. In de wijk heeft alleen de basisschool een beperkte aantrekkende werking voor verkeer van buiten de wijk. Het gaat daarbij om enkele tientallen auto's per haal-/brengmoment.



Het model geeft aan dat er circa 1.900 voertuigbewegingen de wijk in en uitgaan. Deze voertuigbewegingen zijn gerelateerd aan 402 woningen binnen deze zone.
Gemiddeld genereert een woning daarmee 4,72 verkeersbewegingen per etmaal.
In deze zone bevinden zich ook woningen die (in de toekomstige situatie) weinig tot geen relatie hebben met het gebied tussen de Petristraat en de Catharina van Renneslaan. Het gaat hier om de woningen langs de Joseph Haydnlaan, Hendrika van Tussenbroekplantsoen, de Hendrika van Tussenbroeklaan en de woningen Johan Wagenaarkade 1-10Bis, die in de toekomst gesloopt worden. Bewoners van deze woningen parkeren langs de respectievelijke straten. Voor de ontsluiting wordt vooral gebruik maken van de Joseph Haydnlaan en/of het Hendrika van Tussenbroekplantsoen.
Deze woningen, totaal circa 154, worden daarom buiten beschouwing gelaten.

Onderzoeksgebied
In het gebied tussen de Petristraat en de Catharina van Renneslaan zijn en blijven in de toekomstige situatie circa 250 woningen aanwezig. De bouw van extra woningen aan de Johan Wagenaarkade heeft geen invloed op deze getallen, omdat deze woningen ontsluiten via de Hendrika van Tussenbroeklaan.

Deze 250 woningen genereren per huishouden gemiddeld 4,72 bewegingen per etmaal. Dit is een totaal van circa 1200 verkeersbewegingen per etmaal. Dit betekent ongeveer 600 voertuigen de wijk in via de Petristraat en ongeveer 600 voertuigen de wijk uit via de Catharina van Renneslaan. Binnen de wijk zijn immers weinig bestemmingen waarvoor men de auto zal gebruiken.

Ingaand verkeer
In de huidige situatie gebruikt ingaand verkeer doorgaans al de Petristraat en de Galeslootstraat. In de toekomstige situatie wijzigt dit feitelijk niet. Deze straten worden naar verwachting rustiger doordat er minder verkeer richting Halve Maan-Noord en richting de woningen Johan Wagenaarkade 1-10bis door deze straten zal rijden.

Uitgaand verkeer
Voor het uitgaande verkeer verandert er meer. De route Johan Wagenaarkade/Hendrika van Tussenbroeklaan verdwijnt en ook richting het noorden kan men de Johan Wagenaarkade niet meer gebruiken vanwege de knip ter hoogte van de Dafne Schippersbrug. Dit verkeer gebruikt in de nieuwe situatie de Catharina van Renneslaan. Zoals hierboven reeds becijfert komen deze aantallen ongeveer op 600 uit. In landelijke richtlijnen (vanuit het CROW[1]) is voor dit soort straten een bovengrens van maximaal 1.000 voertuigbewegingen pet etmaal gesteld. Hierbij is uitgegaan van een woonerf (waarbij het uitgangspunt is dat kinderen op straat moeten kunnen spelen) waarmee de leefbaarheid en verkeersveiligheid gegarandeerd kan worden. Gezien de te verwachten verkeersintensiteiten worden daarom geen problemen verwacht op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Er is sprake van een toename van de hoeveelheid verkeer in de Catharina Van Renneslaan. Deze toename is een direct gevolg van het aanbrengen van de knip en het opheffen van een deel van de Johan Wagenaarkade. Om deze stijging in perspectief te plaatsen is ook gekeken naar het huidig gebruik. Door de huidige alternatieven is het gebruik van de Catharina van Renneslaan relatief beperkt. Met name bewoners uit deze straat en de Noltheniusstraat gebruiken deze straat.

Gebruik door direct aanwonenden
Op basis van de verkeerscijfers uit het verkeersmodel en het aantal aanwezige woningen in de Noltheniusstraat en Catharina van Renneslaan is becijferd hoeveel verkeer er nu naar verwachting in de Catharina van Renneslaan rijdt. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen het deel van de Catharina van Renneslaan tussen de Johan Wagenaarkade en de Noltheniusstraat en het deel tussen de Noltheniusstraat en de Joseph Haydnlaan. Ook voor de Noltheniusstraat is onderscheid gemaakt tussen de woningen die verplicht zijn om via de Catharina van Renneslaan uit te rijden en de woningen die een keuze hebben om eventueel via de Averkamplaan weg te rijden. Van deze laatste groep woningen is aangenomen dat ongeveer twee derde alsnog gebruik maakt van de Catharina van Renneslaan om de wijk te verlaten. Op basis van deze uitgangspunten is het aantal verkeersbewegingen in de Catharina van Renneslaan becijferd op circa 175 verkeersbewegingen per etmaal op het deel tussen de Noltheniusstraat en de Joseph Haydnlaan en op het gedeelte tussen de Johan Wagenaarkade en de Noltheniusstraat op circa 90 verkeersbewegingen.

Ander gebruik
Ook andere wijkbewoners gebruiken de Catharina van Renneslaan. Bijvoorbeeld om de winkels aan de Händelstraat te bereiken of om de Joseph Haydnlaan te bereiken. Naar schatting gaat het hier om circa 50 tot 100 voertuigen per etmaal.

Totaal gebruik
Het totale gebruik van de Catharina van Renneslaan in de huidige situatie wordt op basis van het bovenstaande geschat op ongeveer 225-275 voertuigbewegingen per etmaal. Hierbij ligt het zwaartepunt op het gedeelte tussen de Noltheniusstraat en de Joseph Haydnlaan.

1 *CROW is een Nederlandse stichting die zich opstelt als kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid.

Toekomstige ontwikkelingen
Er is geen rekening gehouden met het feit dat de verwachting is dat op termijn betaald parkeren kan worden ingevoerd en is ook nog geen rekening gehouden met het mobiliteitsbeleid van de gemeente Utrecht, dat naar verwachting tot 2040 een reductie van het aantal autobewegingen van maximaal 10% tot gevolg zal hebben. Met de algehele verwachting dat de verkeersintensiteiten in de wijk op termijn nog verder zullen dalen is bij onderstaande conclusie nog geen rekening gehouden.

Conclusie:
De verwachtte verkeersintensiteiten blijven ruim onder de maximale intensiteiten uit de richtlijnen die het CROW voor dergelijke woonstraten stelt. De verwachtte intensiteiten zijn volgens deze normen acceptabel in een woonerf, waar kinderen geacht worden op straat te kunnen spelen. De leefbaarheid en verkeersveiligheid van de straten in dit gebied is, ondanks een relatief forse toename, daarmee nog steeds voldoende gewaarborgd.

Verkeersveiligheid Halve Maan zuid
De uitrit bij de Catharina van Renneslaan is druk, maar het is door de brede uitritconstructie mogelijk om meer naar rechts op te stellen waardoor het zicht op het naderende verkeer goed is. De Catharina van Renneslaan sluit op de Joseph Haydnlaan aan middels een uitritconstructie waardoor de snelheid ter plaatse laag ligt. Een halterende bus kan het zicht tijdelijk verminderen. Dit gebeurt in de spits ongeveer 4 keer per uur. Ook dan kan men meer naar recht opstellen voor beter zicht. De overige momenten heeft men hier goed zicht op het naderende verkeer.
Gezien de eerder omschreven verkeersintensiteiten en het feit dat veel straten door de beperkte breedte niet uitnodigen tot hoge snelheden worden geen bijzondere verkeersveiligheidsrisico's verwacht.

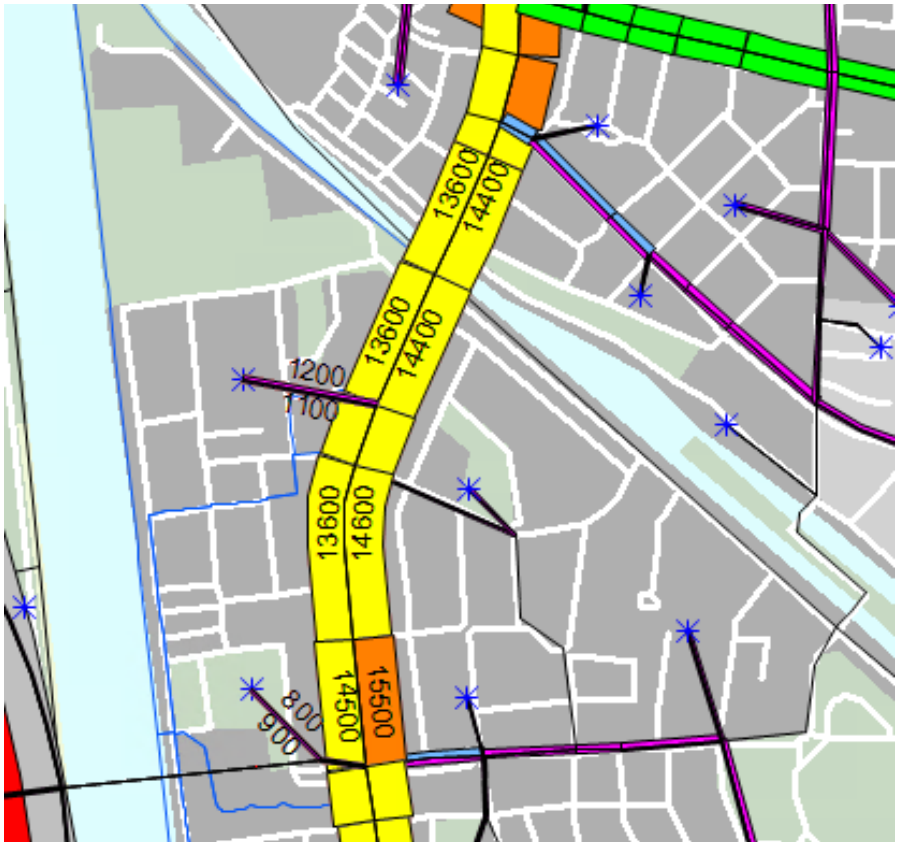
Ontsluiting Halve maan noord
Voor de wijk Halve Maan-Noord heeft het realiseren van de knip ter hoogte van de Dafne Schippersbrug ook gevolgen. De Johan Wagenaarkade is voor veel bewoners van het noordelijke deel van de wijk de route om de wijk in- en uit te gaan. Deze mogelijkheid is er in de nieuwe situatie niet meer.
Naast de knip in de Johan Wagenaarkade verandert er feitelijk niets aan de ontsluiting van de wijk. Doordat bewoners niet meer via de zuidkant de buurt uit kunnen rijden zullen ze via bestaande straten in Halve Maan Noord de buurt uitrijden. Dit zorgt naar verwachting tot een beperkte toename van de hoeveelheid autoverkeer in de straten die het noordelijke deel van de wijk ontsluiten.

Afbeelding:
Uitsnede verkeersmodel gemeente Utrecht, prognosejaar 2030, Halve Maan Noord

Verkeersintensiteiten Halve Maan Noord

Verkeersmodel

Voor een inschatting van de hoeveelheid verkeer is gebruik gemaakt van het verkeersmodel. Tevens is op basis van de adressen en “expert judgement” een inschatting gemaakt van de meest waarschijnlijke verdeling van deze verkeersbewegingen over de verschillende aansluitingen van deze wijk op de Lessinglaan.



Uit het verkeersmodel blijkt dat de hoeveelheid verkeerswegingen de wijk in en uit voor het noordelijke deel van Halve Maan voor 2030 circa 4.000 voertuigbewegingen per etmaal zal bedragen. Dit aantal is berekend op basis van 887 woningen in dit gebied. Dat komt neer op circa 4,51 verkeersbewegingen per etmaal, per woning. Hierbij zijn echter de woningen langs de Lessinglaan ook volledig meegerekend. Als we deze woningen (105 stuks) maar voor de helft tot de wijk rekenen (parkeren gebeurt deels langs de Lessinglaan maar ook deels in de wijk) is de totale verkeersgeneratie van de wijk komt daarmee 236 verkeersbewegingen lager uit op circa 3.800.

Dat betekent dat er per dag ongeveer 1900 voertuigbewegingen de wijk in en 1900 voertuigbewegingen de wijk uit gaan.

Verdeling verkeer

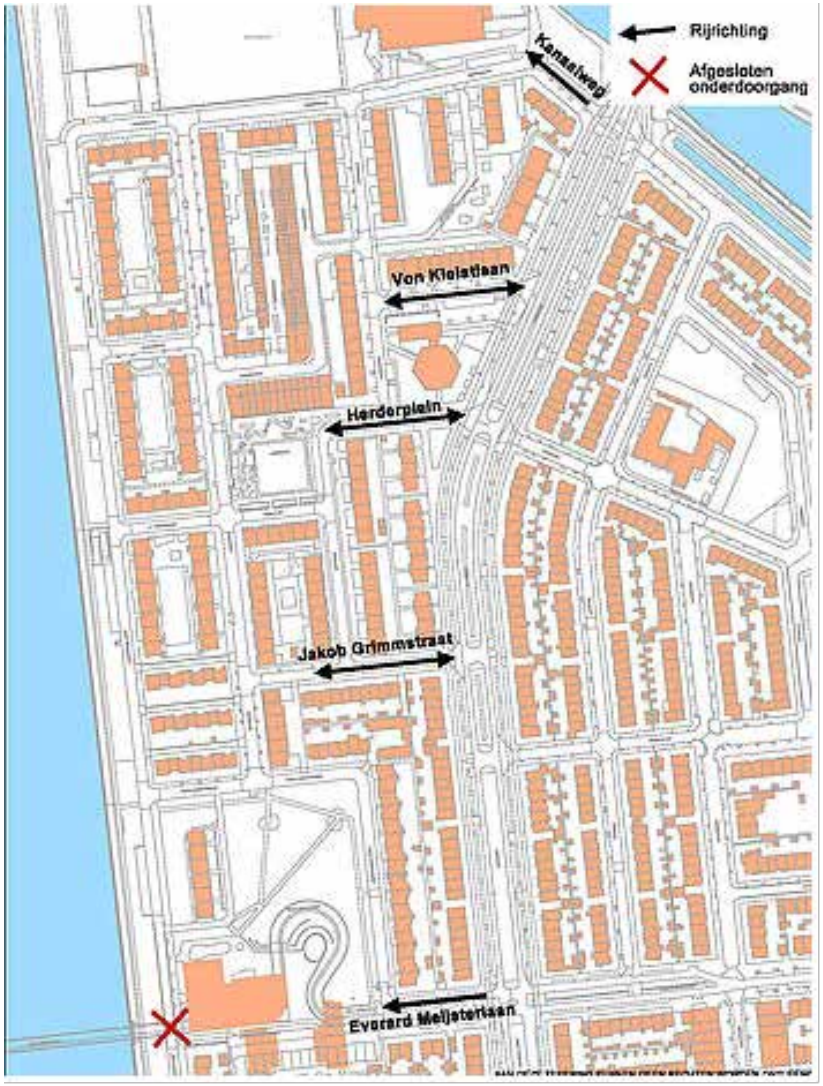
Halve Maan Noord kent vijf aansluitingen. De verwachting is dat het ingaande en uitgaande verkeer niet gelijk over de aansluitingen verdeeld zal worden. We nemen aan dat de bewoners van de wijk meer oriëntatie richting het 24 oktoberplein hebben en de verbindingen richting het zuiden daarom drukker zullen zijn. Voor de berekening houden we rekening met de verhouding 1/3 naar en vanuit het Noorden en 2/3 naar en vanuit het Zuiden.

1. Kanaalweg/Cervanteslaan. Deze weg is alleen te gebruiken door verkeer uit noordelijke richting dat de wijk in wil. De verkeersfunctie van de Cervanteslaan is hierdoor beperkt. Naar schatting maakt circa 13% van het ingaande verkeer gebruik van deze weg.
2. Von Kleistlaan. Deze weg mag in twee richtingen gebruikt worden maar heeft geen verbinding met de oostelijke rijbaan van de Lessinglaan. Hierdoor is deze weg alleen vanuit noordelijke richting te gebruiken als toegangsweg om de wijk in te gaan en kan men alleen in zuidelijke richting de wijk verlaten (ter hoogte van het Herderplein kan eventueel gekeerd worden). Deze weg is maar voor een klein deel van de wijk interessant.

Afbeelding:
Verdeling verkeer

Mede gezien de nabijgelegen aansluiting Herderplein. Naar schatting maakt circa 5% van het ingaande verkeer en circa 10% van het uitgaande verkeer gebruik van deze weg.

3. Herderplein. Deze weg is in twee richtingen te gebruiken en voor een groot deel van de wijk de meest waarschijnlijke route om in de toekomst te gebruiken. Het Herderplein heeft een volledige aansluiting met de Lessinglaan waardoor naar schatting 48% van het ingaande verkeer en 55% van het uitgaande verkeer gebruik maakt van deze aansluiting.
4. Jakob Grimmstraat. Deze weg is net als het Herderplein in twee richtingen te gebruiken en heeft een volledige ontsluiting. Voor het zuidelijk deel van Halve Maan Noord is dit de voornaamste en kortste route de wijk uit. Tevens wordt verondersteld dat een deel van het ingaande verkeer uit zuidelijke richting zal kiezen voor een route via de Everard Meijsterlaan. Naar schatting maakt 30% van het ingaande verkeer en 35% van het uitgaande verkeer gebruik van deze weg.
5. Everard Meijsterlaan. Deze weg kan alleen gebruikt worden om de wijk in te rijden. Voor de woningen rond het Victor Hugoplantsoen is dit de voornaamste (en deels enige) toegangsweg. Bovendien is deze weg het meest zuidelijk gelegen waardoor gebruik ervan aantrekkelijk is voor verkeer uit zuidelijke richting. De aanwezigheid van veel fietsers wordt gezien als een factor die het gebruik ontmoedigt. Bovendien zal het gebruik van deze kruising in de toekomst afnemen als het project ‘Westelijke stadsboulevard’ gerealiseerd wordt volgens het functioneel ontwerp. In dit ontwerp wordt de linksafbeweging vanuit zuidelijke richting naar de Everard Meijsterlaan opgeheven en vervangen door een keerlus verderop. Dit zal meer verkeer richting de meer noordelijk gelegen aansluitingen sturen waardoor voornamelijk bewoners rond het Evert Cornelisplantsoen deze aansluiting zullen gebruiken. Naar schatting maakt daarom maar 4% van het ingaande verkeer gebruik van deze weg.



Op basis van bovenstaande verdeling zijn de verkeersintensiteiten per aansluiting naar schatting al volgt:

1. Cervanteslaan: circa 247 voertuigen per etmaal
2. Von Kleistlaan: circa 285 voertuigen per etmaal
3. Herderplein: circa 1.957 voertuigen per etmaal
4. Jakob Grimmstraat: circa 1.235 voertuigen per etmaal
5. Everard Meijsterlaan: circa 76 voertuigen per etmaal.

Op basis van bovenstaande analyse van het verkeersmodel is de verwachting dat de aansluiting van het Herderplein en de Jakob Grimmstraat de voornaamste ontsluiting van Halve Maan Noord zullen vormen.
De verwachtte aantallen blijven ruim onder de maximale intensiteiten uit de richtlijnen die het CROW landelijk hanteert. Het CROW geeft een streefwaarde van maximaal 5.000-6.000 motorvoertuigen per etmaal voor erftoegangsweg met een maximum snelheid van 30 km/h.

Spitsuurintensiteit
Het is een gebruikelijke aanname dat in het drukste uur van de avondspits ongeveer 10% van de totale hoeveelheid van de dag passeert. Dit betekent bijvoorbeeld voor het kruispunt Herderplein/Lessinglaan ongeveer 200 voertuigen dit kruispunt gebruiken. In de avondspits zal meer verkeer de wijk in gaan dan er uit komt. We veronderstellen dat deze verdeling 75/25 is. Dat zou betekenen dat ongeveer 150 voertuigen de wijk in willen. Dit komt neer op circa 5 auto's per 2 minuten. Het kruispunt kan deze intensiteiten zonder problemen verwerken; ook als er rekening wordt gehouden met de verhouding van zuidelijke- en noordelijke oriënta-tie.
Gelet op bovenstaande kan voor Halve Maan-noord geconcludeerd worden dat de gevolgen voor de ontsluiting van de wijk op basis van de hoeveelheid verkeer klein zijn en dat er geen knelpunten op dit vlak te verwachten zijn.

Verkeersveiligheid
Op basis van een analyse van de ongevallencijfers en de huidige inrichting is vastgesteld dat in de straten Herderplein en Jakob Grimmstraat geen sprake is van onveilige situaties. Ter hoogte van het Herderplein kan een halterende bus het zicht tijdelijk verminderen. Dit gebeurt in de spits ongeveer 4 keer per uur. Op dat moment heeft een weggebruiker voldoende ruimte om meer naar rechts op te stellen om zijn zicht zo te vergroten. De overige momenten heeft men hier goed zicht op het naderende verkeer. In de Jakob Grimmstraat kan het zicht belemmerd worden door de geparkeerde auto's langs de Lessinglaan. Echter, de uitrit heeft voldoende breedte, waardoor men zich zo kan opstellen dat het zicht vergroot wordt. Deze situatie is niet onveilig.

Situatie basisschool
De knip in de Johan Wagenaarkade heeft ook gevolgen voor de ontsluiting van de Openbare basisschool aan het Victor Hugoplantsoen. De Johan Wagenaarkade is nu nog de voornaamste plek voor het brengen en halen van leerlingen met de auto. De auto's rijden aan de Johan Wagenaarkade langs de school. Het breng en haal gedrag is heel divers. Kinderen worden afgezet, waarna direct wordt doorgereden of gekeerd. Andere auto's worden geparkeerd, waarna de kinderen naar school worden begeleid. Ook deze auto's rijden door of keren.
In de nieuwe situatie is het niet meer mogelijk om aan de Johan Wagenaarkade langs de school te rijden. De verwachting is dat de meeste ouders ervoor zullen kiezen om de kinderen rond het Victor Hugoplantsoen af te zetten en het laatste stukje te lopen. Verder blijft het mogelijk om aan de Johan Wagenaarkade te parkeren.
De Johan Wagenaarkade ter hoogte van de nummers 39 t/m 45 is in de toekomstige situatie doodlopend. Het is mogelijk om hier te parkeren, te stoppen en te keren, maar dit is niet aantrekkelijk en ook niet wenselijk. Dit gebruik wordt daarom ook niet gefaciliteerd door bijvoorbeeld een keerlus aan te leggen. Aan de zuidkant kan men een parkeerplaats zoeken langs de Johan Wagenaarkade of de Catharina van Renneslaan. Omdat de loopafstanden hier beperkt zijn is dit een redelijk alternatief.

Tijdens verschillende observaties rond het ingaan van de school in de ochtend zijn in totaal circa 35 auto's geteld van die kinderen kwamen brengen of halen. De auto's kwamen voor ongeveer 50% uit noordelijke richting en ongeveer 50% uit zuidelijke richting. Dergelijke aantallen zorgen naar verwachting net als nu voor enige drukte rond het ingaan en uitgaan van de school.

Parkeren

Rechtens verkregen niveau

Onderstaande berekening laat zien wat het rechtens verkregen niveau is van het plangebied waaruit de conclusie getrokken kan worden dat van de nieuwe parkeereis, na afronding 20 parkeerplaatsen afgetrokken mag worden. Een recente parkeerdrukmeting, die is uitgevoerd door Goudappel Coffeng, laat zien dat er in het openbaar gebied geen parkeerruimte is om het aantal te realiseren parkeerplaatsen te verminderen.

Berekening rechtens verkregen niveau Johan Wagenaarkade 1-10bis
Schema

Functie	Aantal	maximum parkeernorm	aantal
wonen 80-130 m2 bvo	20 bewoners	1,1	-22
wonen 80-130 m2 bvo	20 bezoekers	0,3	-6
Opheffen 8 openbare pp	8	1	8
Saldo reductie			-20

Parkeerbalans

In de nieuwe situatie wordt een programma gerealiseerd dat bestaat uit 54 appartementen, waarvan 22 in de categorie 80-130m2 bruto vloeroppervlak (BVO) vallen en 32 in de categorie 55-80m2 BVO. Op basis van de gemeentelijke parkeernormen leidt dit, rekening houdend met het rechtens verkregen niveau en dubbelgebruik tot een parkeerbehoefte van 20 parkeerplaatsen.

De berekening hoe tot dit resultaat is gekomen is bijgevoegd als bijlage A.

De benodigde parkeerplaatsen kunnen niet allemaal binnen het plangebied gerealiseerd worden. Op het binnenterrein bij de woningen is ruimte om 14 parkeerplaatsen te realiseren. Om extra ruimte te creëren voor parkeerplaatsen is besloten langs de Hendrika van Tussenbroeklaan een strook parkeerplaatsen te realiseren. Hiermee kan worden voorzien in 6 extra parkeerplaatsen.

Fietsparkeren

Fietsparkeren wordt inpandig gerealiseerd in een gezamenlijke fietsenstalling. Deze stalling voldoet aan de voorwaarden zoals gesteld in het addendum op de 'Nota Parkeernormen fiets en auto'. Deze stalling biedt gelegenheid voor het parkeren van 164 fietsen waarmee aan de parkeerbehoeften voor fietsen kan worden voldaan.

4.5 Openbare ruimte

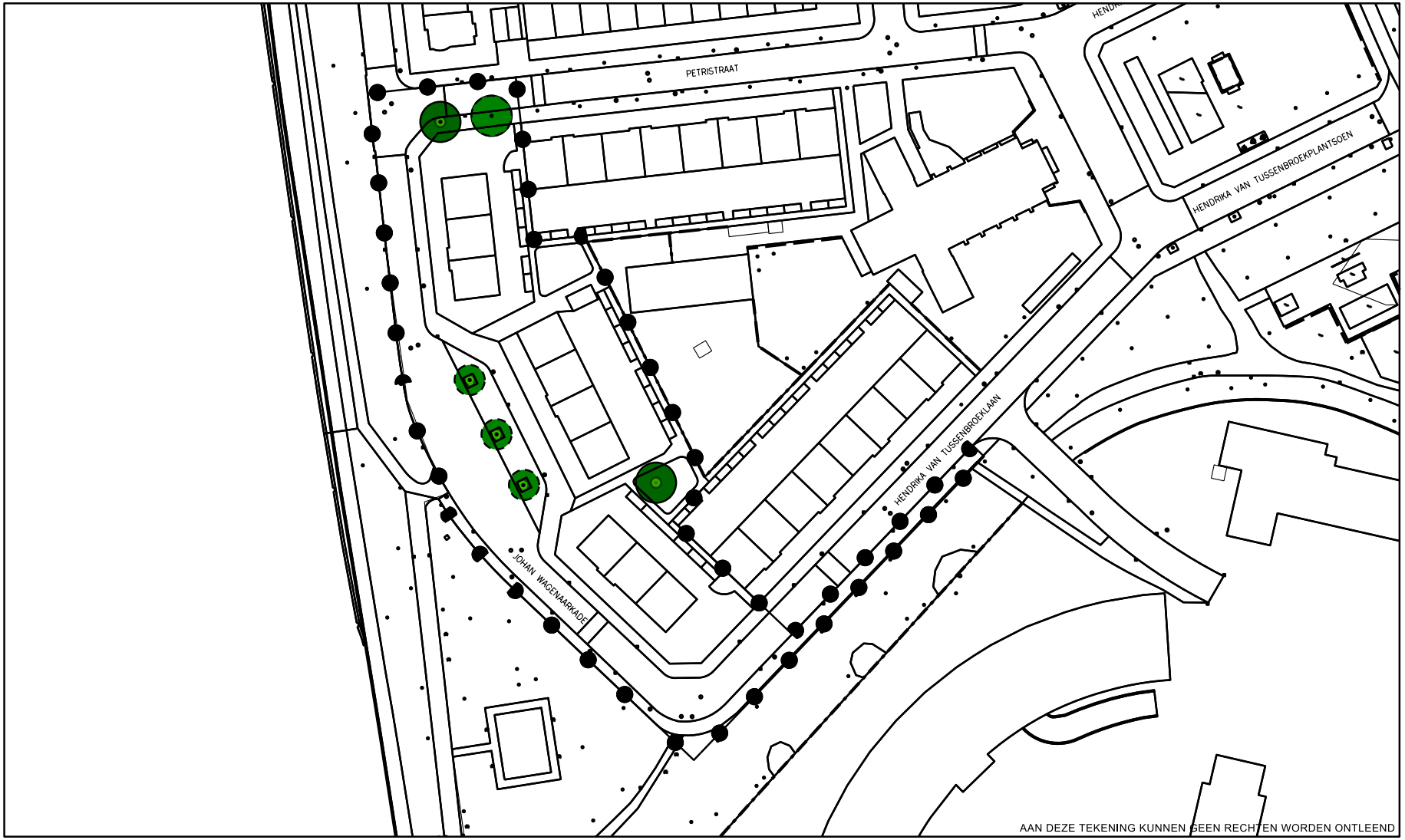
De drie volumes vormen een nieuw front aan het vergrote Amsterdam-Rijnkanaalpark. Deze vergroting vindt plaats door de opheffing van het zuidelijke deel van de Johan Wagenaarkade (weg). In het ontwerp worden bestaande bomen zoveel mogelijk opgenomen en in het park versterkt door aanplant van extra bomen, zodat boomgroepen ontstaan die het parkachtige karakter versterken. De ontwikkeling draagt bij aan de verbetering van de openbare ruimte en aan een gezonde verstedelijking.

Zowel in de architectuur als in de inrichting van de buitenruimte wordt nagestreefd dat het gehele bouwblok als één eenheid/ensemble zal aandoen. Een belangrijk kenmerk van het huidige ensemble is dat alle gebouwen dezelfde steenkleur hebben. De nieuwe gebouwen zullen een metselwerk krijgen die goed aansluit bij de huidige gebouwen. Ook de steen van de bestrating van het binnengebied zal hierop worden afgestemd zodat er een mooie eenheid ontstaat.
Een ander duidelijk kenmerk van het ensemble is de haag die rond de gebouwen ligt, zowel in de binnentuin als aan de openbare ruimte. De nieuwe bouwblokken worden ook met hagen omsloten. Dit zullen hagen zijn die overeenkomen met de wat grotere schaal van het park en de bouwblokken. Deze dikke hagen zullen op een robuuste manier de buitenruimten van de woningen op de begane grond omsluiten. In de binnentuin en het park staan enkele grote bestaande bomen. Deze losjes verstrooide bomen, wat een natuurlijk effect geeft, blijven behouden.

Afbeelding:
Bomenkaart

Te behouden bomen

Te kappen bomen



Op de positie van de twee bestaande ommuurde perken worden grote groenvakken gemaakt, waarin onder andere de bestaande grote spar in opgenomen gaat worden. Door de nieuwe bomen zoveel als mogelijk te verstrooien (en niet strak uit te lijnen) over het plangebied ontstaat er een logische verbinding tussen parkzone en binnengebied. Door de alzijdige opzet en de afstand tussen de bebouwing ontstaat er een samenhang tussen het park en het binnengebied.

Door de alzijdige opzet en de afstand tussen de bebouwing loopt de nieuwe parkinrichting tot aan de achtergelegen binnenstraat. De ruimte tussen de bebouwing krijgt hiermee een meer openbaar karakter. Het daar achtergelegen binnenterrein met parkeerplaatsen wordt afgeschermd en ingeplant met hagen, nieuwe bomen en beplanting. De woongebouwen krijgen een tweede entree aan de parkzijde, hier worden nieuwe paden aangelegd die verbonden worden met het doorlopende pad in het Amsterdam-Rijnkanaalpark.
Uitgegaan wordt van materialisering volgens het Handboek Openbare Ruimte en het toepassen van waterdoorlatende verharding om zo veel mogelijk hemelwater af te koppelen. Het Inrichtingsplan binnenterrein wordt in ieder geval door de gemeente getoetst op bereikbaarheid/ toegankelijkheid van nood-en hulpdiensten, verlichting, breedte parkeervakken en rijweg. Mitros is verantwoordelijk voor het beheer van het binnenterrein. De inrichting van de Hendrika van Tussenbroeklaan en de daar te realiseren parkeerplaatsen moeten voldoen aan de eisen, die de gemeente daaraan stelt.
Het inrichtingsplan voor de parkzone wordt later afgerond en zal worden ingericht conform de principes van Rondje Stadseiland en Kadernota (zie paragraaf 3.4).

4.6 Duurzaamheidsmaatregelen extra boven Bouwbesluit.

Energievisie en verantwoording conform Utrechts Energie Protocol
Voor het plan is door Mitros een energieconcept (visie) met een indicatieve EPC/BENG-berekening opgesteld. Hieruit blijkt dat met een EPC van 0,1 dan wel een BENG3 van meer dan 90 % kan worden behaald. Dit wat betreft de gebouwgebonden energie.
Voor een klimaatneutraal plan (energie gebouw én gebruik) moet buiten het plangebied nog grofweg zo'n 100.000 kWh per jaar worden opgewekt. Dit komt overeen met 500 – 600 m2 zonnepanelen.

Ambitie MPG ipv GPR
In plaats van een GPR-berekening zal Mitros voor de MPG, (onderdeel van GPR) streven en onderzoek doen naar een betere prestatie dan die van het Bouwbesluit: 0,6 i.p.v. 1,0. Hierover zal voorafgaand aan de aanvraag een Omgevingsvergunning worden teruggekoppeld en onderdeel zijn van de omgevingsvergunning.

Maatregelen, akties mbt circulair slopen
Uit een inventarisatie van twee sloopbedrijven bleek dat er niet zo veel kan met de bestaande materialen, behalve gescheiden afvoeren. Als leuk detail komen de kozijnen van de ronde raampjes op de koppen van de huidige woningen terug in de nieuwbouw. Eerste idee is om er een spiegel in te plaatsen en in de 3 hallen op te hangen. Ook wordt met een partij gekeken of het hout van de 3 hazelaars (staan tussen de parkeerplaatsen) hergebruikt kunnen worden. In de nieuwbouw komen onder andere balkons, die later gedemonteerd kunnen worden.

Maatregelen klimaatadaptatie deel bebouwing
Door het plan neemt het groen toe ten nadele van de verharding. Daarnaast geeft Mitros door koeling in de woningen, zonneschermen, betere isolatie en toevoegen van bomen op eigen terrein antwoord op de hittestress.

Diervriendelijk bouwen maatregelen
Vanuit het Flora&Fauna-onderzoek zijn extra maatregelen niet nodig. Mitros zal in ieder geval een aantal vogelkasten meenemen in het verdere ontwerp en in afstemming met de stadsecoloog wordt onderzocht waar behoefte aan is in deze buurt en of dit binnen het plan van Mitros mogelijk is.

Met deze afspraken worden maatregelen genomen boven het Bouwbesluit en draagt dit plan bij aan de ambities, die wij hebben als stad.

Afbeelding:
Impressie parkeerterrein met midden- en hoekblok



Hoofdstuk 5 Onderzoek en haalbaarheid

5.1 Geluidhinder

Geluid kan de kwaliteit van de leef- en woonomgeving beïnvloeden. Geluidsbronnen die in het kader van de ruimtelijke inrichting en ontwikkeling van belang zijn, zijn onder meer wegverkeer, railverkeer, scheepvaart en bedrijven (waaronder ook stemgeluid). Voor sommige geluidsbronnen zijn wettelijke regels van kracht; voor andere moet een afweging plaatsvinden in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

De regels en normen van de Wet geluidhinder zijn van toepassing bij:

- bestemmen van gronden voor nieuwe geluidgevoelige objecten als woningen en scholen;
- bestemmen van nieuwe (gezoneerde) wegen (niet bij woonerven of 30 km-wegen);
- reconstructie van wegen;
- geluidgezoneerde industrieterreinen.

De Wet geluidhinder hanteert twee grenswaarden voor de hoeveelheid geluid:

1. De voorkeursgrenswaarde. Het streven is de geluidsbelasting onder dit niveau te houden waardoor ontwikkeling zonder meer mogelijk is. Alleen als voldaan wordt aan bepaalde voorwaarden, mogen geluidgevoelige objecten aan hogere waarden dan de voorkeursgrenswaarde worden blootgesteld.
2. De maximale ontheffingswaarde. Dit is het maximale geluidsniveau waaraan, onder voorwaarden, geluidgevoelige objecten mogen worden blootgesteld.

Bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarde kan er een ontheffing worden verleend door de gemeente (‘hogere waarde procedure’). Aan een ontheffing verbindt de gemeente Utrecht aanvullende randvoorwaarden (zie Geluidnota) zoals het hebben van een geluidluwe gevel, een rustige buitenruimte en een akoestisch gunstige woningindeling.

Vanuit het gezondheidsbeleid van Utrecht geldt een strengere ambitiewaarde (63 dB) dan de maximale wettelijke waarde en gelden bovenstaande eisen generiek.

Voor wegen met een snelheidsregime van 30 km/u, scheepvaart en stemgeluid gelden geen normen maar deze moeten wel worden afgewogen en gemotiveerd. Daarbij kan er worden aangesloten bij vergelijkbare normen.

Plansituatie

Adviesbureau Tauw heeft een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de optredende geluidsbelastingen in het kader van de Wet geluidhinder en een goede ruimtelijke ordening. Het plangebied ligt binnen de (wettelijke) geluidzones van de rijkswegen A2 en A12, de Joseph Haydnlaan en het gezoneerde industrieterrein Hooggelegen. Daarnaast ligt het binnen de invloedsfeer van vaarverkeer over het Amsterdam-Rijnkanaal en meerdere 30 km/u-wegen.
Uit het onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde alleen door de rijkswegen wordt overschreden. Alle overige wegen (inclusief de 30 km/u wegen) en het industrieterrein voldoen wel. Voor de rijkswegen zal een ontheffing moeten worden verleend. Deze hogere waarde procedure moet parallel lopen aan de ruimtelijke procedure.

De gemeente verleent de hogere waarden alleen wanneer er voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

- er moet per geluidbron een gevel aanwezig zijn met een geluidbelasting onder de voorkeursgrenswaarde (geluidluw): dat is het geval in het huidige ontwerp, de noordoostgevels zijn geluidluw
- er liggen voldoende verblijfsruimten aan de geluidluwe gevel: de indeling van de woningen moet hieraan voldoen
- minstens één buitenruimte moet aan een gevel liggen waarvan de geluidbelasting maximaal 5 dB hoger mag zijn dan die van de geluidsluwe gevel: bij situering aan de geluidluwe gevels, noordoostgevels, wordt aan deze voorwaarde voldaan

Het plan zal nader worden beoordeeld zodra de bestemmingsplanprocedure is opgestart.
Voor scheepvaart gelden geen wettelijke (voorkeurs)grenswaarden. In het onderzoek is getoetst aan respectievelijk 51 (voorkeur) en 65 dB (maximaal). Uit de berekeningen blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van het vaarverkeer op het Amsterdam-Rijnkanaal 59 dB bedraagt. Het is hiermee de geluidbron die het meeste geluid veroorzaakt maar wel als acceptabel kan worden gesteld omdat de woningen door het gekozen ontwerp allemaal een geluidluwe gevel hebben voor deze geluidbron.
Om het binnenniveau zoals vermeld in het Bouwbesluit in de woningen te garanderen dient de geluidwering te worden gedimensioneerd op het aspect scheepvaartlawaai. Geadviseerd wordt om het gemiddeld scheepvaartlawaai spectrum te hanteren uit “Geluidseffecten scheepvaartlawaai -metingen, literatuurstudie en ontwikkeling rekentool (rapportnummer PV.W3629. R01 d.d. 6 december 2004)” bij het bepalen van de geluidwerende voorzieningen.

In het kader van de nieuwbouw aan de Johan Wagenaarkade is geen onderzoek naar de geluideffecten vanuit de peuterspeelzaal uitgevoerd. Bij een peuterspeelzaal is de voornaamste geluidbron het geluid van (buiten) spelende kinderen. Het betreft hier een peuterspeelzaal waarbij kinderen slechts beperkt buiten spelen. De kinderen zijn 2,5 uur per ochtend of middag aanwezig. Een deel van deze periode kan buiten worden gespeeld.

Ten aanzien van de nieuwbouw geldt dat de buitenruimten zich niet aan de zijde van de peuterspeelzaal bevinden, maar aan de noord, zuid- en westzijde van de bebouwing. Aan de zijde van de peuterspeelzaal bevinden zich met name slaap- en enkele woonkamers. Op tijden dat er geslapen wordt, vinden er geen activiteiten bij de peuterspeelzaal plaats. Op basis van bovenstaande is er sprake van een acceptabel akoestisch woon – en leefklimaat.

5.2 Luchtkwaliteit

Het plan heeft geen effect op de hoeveelheid scheepvaartverkeer in het Amsterdam Rijnkanaal. De bijdrage van de scheepvaart is daarom opgenomen in de achtergrond emissies. De luchtkwaliteit op de planlocatie en vaststellen van de bijdrage van het plan kan daardoor doorgeschoven worden naar de bestemmingsplanfase.
Om het effect van de beoogde ontwikkeling op de luchtkwaliteit te toetsen is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd (rapportage N002-1266349SSW-V01-kzo-NL), waarbij een ‘niet in betekenende mate’ toets is uitgevoerd. Uit de toets blijkt dat de concentraties NO2, PM10 en PM2,5 allen onder de grenswaarde van 40 µg/m3 blijven.
Hieruit wordt geconcludeerd dat het effect van de voorgenomen ontwikkeling op de luchtkwaliteit wordt beschouwd als ‘niet in betekenende mate’. Daarom zijn de geplande woningen vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit inpasbaar.

Stikstof
Voor de beoogde ontwikkeling heeft er onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden (rapportage: R003-1266349NVG-V02-sbb-NL (002)). De depositiebijdragen zijn berekend met behulp van AERIUS Calculator. In dit onderzoek wordt geconcludeerd dat zowel in de aanleg- als de gebruiksfase van de te realiseren woningen de stikstofdepositie op omliggende Natura 2000-gebieden 0,00 mol/ha/jaar is. Geconcludeerd wordt dat zowel de aanlegfase als de gebruiksfase niet leidt tot een verslechtering van de natuurlijke habitats en leefgebieden van soorten binnen nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

Afbeelding:
De contouren van de huidige en toekomstige bebouwing met de kernzone en beschermingszone van het Amsterdam-Rijnkanaal.

5.3 Externe veiligheid

Het plangebied ligt op 25 meter van het Amsterdam Rijnkanaal (ARK). Over het ARK vindt transport plaats met gevaarlijke stoffen en vormt daarmee een extern veiligheidsrisico voor het plangebied. Ten aanzien van het aspect externe veiligheid is een risicobeoordeling uitgevoerd door TAUW (R004-1266349DPO-V01-los-NL). Dit om te onderzoeken of er vanuit het aspect externe veiligheid geen belemmeringen en/of risico's zijn voor de herontwikkeling van het plangebied. In de omgeving van het plangebied zijn een beperkt aantal risicobronnen aanwezig. De dichtstbijzijnde en meest relevante risicobron betreft het Amsterdam Rijnkanaal (ARK) voor het transport van gevaarlijke stoffen, het ARK is opgenomen in het Basisnet. De mogelijke effecten van deze vaarweg op de planlocatie zijn nader onderzocht.Ten westen van het ARK loopt de A2 (het niet ondertunnelde deel), ook een transportroute voor gevaarlijke stoffen, op een afstand van ca. 600 meter van het plangebied. Deze afstand is te groot om van invloed te zijn op het plangebied. Ook overige risicobronnen (b.v. spoor Utrecht – Den Bosch, risicobedrijven) liggen alle op te grote afstand om van invloed te zijn op het plangebied.
Na analyse van het groepsrisico is geconstateerd dat zowel in de huidige als de beoogde situatie sprake is van een nihil groepsrisico. De effectafstanden van het transport van gevaarlijke stoffen over het ARK reiken niet ver genoeg dat er risico's zijn voor de omwonenden. Er kan dan dus ook worden geconcludeerd dat de beoogde situatie niet tot een verhoging van het groepsrisico zal leiden in vergelijking met de huidige situatie en dat er geen belemmeringen zijn voor de beoogde ontwikkeling ten aanzien van het aspect externe veiligheid.
In het kader van externe veiligheid is met Rijkswaterstaat gesproken over de zones van het ARK: de kernzone en de beschermingszone. In naastgelegen figuur zijn de bestaande en toekomstige bebouwing weergegeven ten opzichte van de kernzone en beschermingszone van het Amsterdam-Rijnkanaal. De huidige bebouwing is in naastgelegen figuur met een roze arceringslijn weergegeven. De huidige bebouwing staat gedeeltelijk in de beschermingszone.



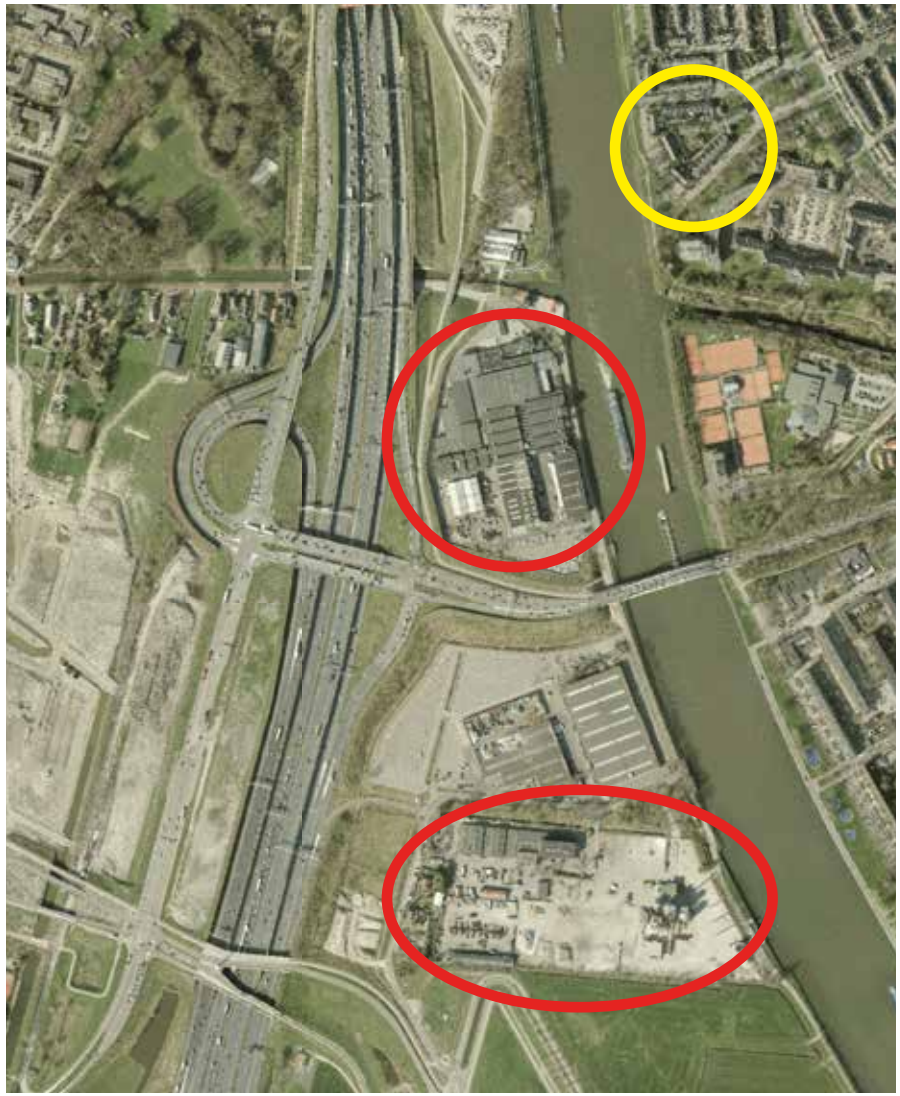
Afbeelding:
Luchtfoto met de milieu inrichtingen van Nedal en KWS (rood omkaderd) en het plangebied (geel omkaderd).

Voor de toekomstige bebouwing is dit ook het geval. Daarnaast geldt dat er drie locaties zijn waar de tuin gedeeltelijk in de kernzone komt (groene cirkels in de afbeelding op de vorige pagina).
In de kernzone mag niet worden gebouwd. Voor de tuinen wordt een uitzondering gemaakt, mits er geen diepe fundatie werkzaamheden plaatsvinden (geen palen).
De beschermingszone kent ook allerlei beperkingen; met name als het in de bodem wordt aangebracht. De initiatiefnemer heeft het bouwplan aangepast, zodat voldaan kan worden aan deze voorwaarden. Behalve voor de liftschacht van één van de gebouwen. Deze valt in de beschermingszone. Gezien de lokale situatie en de beperkte omvang heeft Rijkswaterstaat dit akkoord bevonden.

5.4 Bedrijven en milieuzonering

KWS Infra B.V. en Asfalt Centrale Utrecht (ACU) (waarvan KWS eigenaar is) ligt in de zuidelijke rode cirkel (ovaal). Hier worden verschillende soorten asfalt gemaakt en verwerkt. Voor het bepalen van de milieuzoneringen gelden voor KWS Infra B.V. en ACU zogenoemde richtafstanden voor verschillende aspecten (geur, stof, geluid en gevaar). KWS infra ligt een op (minimale) afstand van ca. 830 meter. Hier geldt dus dat het project Johan Wagenaarkade buiten alle zones valt. Aangezien aan de afstandsnormen wordt voldaan is dus op basis van KWS sprake van een goede ruimtelijke orde

Nedal Aluminium B.V. ligt in de noordelijke rode cirkel. De hoofdactiviteit is de productie van aluminiumprofielen. Daarnaast worden lichtmasten en vlaggenmasten geproduceerd. Voor het bepalen van de milieuzoneringen gelden voor Nedal ook richtafstanden. De afstand tussen Nedal en de hoek van de Johan Wagenaarkade is ca. 250 meter. Hierdoor valt Nedal buiten de zonering/richtlijnen van geur, stof en gevaar. Het geluidsaspect is opgenomen in het geluidsonderzoek.
Op basis van het onderzoek zijn in verband met Nedal geen hogere waarde nodig. Dus ook geen aanvullende eisen wat betreft gevelisolatie of luwe gevel.



5.5 Bodemkwaliteit

Bij een ‘goede ruimtelijke ordening’ is het van belang om de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem in kaart te brengen. Uitgangspunt is dat de bodemkwaliteit als gevolg van aanwezige bodemverontreiniging geen onaanvaardbaar risico oplevert voor de gebruikers van de bodem. Bovendien mag de bodemkwaliteit niet verslechteren door bijvoorbeeld graafwerkzaamheden. Voor de beoogde ontwikkeling heeft een verkennend bodemonderzoek plaatsgevonden. Uit eerdere bodemonderzoeken is gebleken dat de bodem (grond en grondwater) niet tot hooguit licht verontreinigd is met de NEN-parameters. Uit aanvullend onderzoek blijkt dat de toplaag licht met enkele zware metalen, minerale olie, PAK en PCB verontreinigd is en de onderlaag licht met PCB. Het grondwater is licht verontreinigd met barium en som dichlooretheen. Op basis van dit onderzoek is er milieuhygiënisch gezien geen bezwaar tegen de voorziene nieuwbouw. Er worden geen negatieve effecten op het thema bodem verwacht.

5.6 Archeologie en monumenten

Op de locatie ligt de dubbelbestemming archeologie. Dat betekent dat er een archeologische verwachting is met mogelijk een vergunningsplicht.

- De gemeente heeft op basis van het onderzoek een zogenoemd selectie-besluit genomen. Uit het onderzoek blijkt dat in het plangebied archeologische nederzettingsresten kunnen worden aangetroffen. Daarnaast kunnen ook resten worden aangetroffen die verband houden met het gebruik van een rivier, agrarische activiteiten of infrastructuur. In het zuidelijke deel van het plangebied zijn archeologische resten te verwachten vanaf de Romeinse tijd en in het noordelijke deel uit de periode Vroege Middeleeuwen C tot en met de Nieuwe Tijd. Naar verwachting bevinden archeologische resten zich 1 m beneden het huidige maaiveld.
- Vanwege de beperkte bodemverstoring bij realisatie van het bouwplan (relatief klein oppervlak en beperkte diepte)) hoeft in het plangebied geen archeologisch vervolgonderzoek plaats te vinden. De archeologische verwachting van het plangebied blijft nog wel onverminderd van kracht, dus wanneer de geschetste werkzaamheden veranderen, dient een nieuw selectiebesluit te worden genomen.

5.7 Water

Vooruitlopend op het bestemmingsplan is er een watertoets uitgevoerd. Deze toets wordt uitgevoerd via de website van het Hoogheemraadschap “De Stichtse Rijnlanden”. Op basis van deze toets is geconcludeerd dat het plan Johan Wagenaarkade geen groot effect heeft op water (geen groot waterbelang). Er kan worden volstaan met een standaard wateradvies van het waterschap, omdat het plan voldoet aan het zogenoemde ‘standstill beginsel’. Dit betekent dat door het plan geen verslechtering van de waterhuishouding ontstaat.
Conform gemeentelijk beleid dient schoon hemelwater niet afgevoerd te worden naar een gemengd rioolstelsel, maar te infiltreren in de bodem of af te voeren naar oppervlaktewater (eventueel via een gescheiden rioolstelsel). De bodem is hier niet geschikt voor infiltratie, afvoer van het hemelwater gaat hier dus naar het oppervlaktewater dan wel een gescheiden stelsel.

5.8 Bomen

Door Mitros is onderzoek gedaan naar de conditie van de bomen in en rond het plangebied. Dit in verband met de bouwwerkzaamheden en eventueel plaatsen van bouwmaterieel. Door het bouwplan moeten binnen het plangebied in ieder geval vier bomen geveld worden. Bij de te handhaven bomen zullen adequate boombeschermende maatregelen getroffen worden om schade gedurende de voorgenomen werkzaamheden te voorkomen. Als de tekeningen voor de bouwwerkzaamheden gereed zijn, moet opnieuw gekeken worden naar de mogelijk negatieve invloed van de werkzaamheden op de bomen. Er moet maatwerk geleverd worden voor het behouden van de bomen. Voor de gevelde bomen geldt een herplantplicht. Bomen kunnen gecompenseerd worden in de parkzone.



Afbeelding:
Inventarisatie van de conditie van de bomen

5.9 Kwaliteit van de leefomgeving

In het kader van kwaliteit van de leefomgeving wordt door de gemeente in ruimtelijke plannen in belangrijke mate steeds meer aandacht gevraagd voor de aspecten zon en schaduw, sociale veiligheid, toegankelijkheid voor minder validen en windhinder omdat dit aspecten zijn die de kwaliteit van de openbare ruimte beïnvloeden.

Sociale veiligheid

Door de alzijdigheid van de appartementenblokken wordt gezorgd dat er zowel ogen op het binnengebied als op het park gericht zijn. Dit verbetert het veiligheidsgevoel in het gebied. Ieder blok heeft een hoofdentree aan het binnenterrein en een tweede entree aan de parkkant. Hierdoor komt er een centrale hal van voor naar achter, waardoor er van twee kanten zicht is. De positionering van de bouwblokken is er op gericht de nieuwe openbare ruimte te voorzien van “voorkanten”.

Bezonning

De bezonningsstudie laat zien dat er in het binnenterrein voor een klein aantal (4) van de bestaande woningen een verslechtering optreedt. De wijd uitlopende vorm van het binnenterrein en de plaatsing van het hoogste appartementengebouw in het midden zorgen ervoor dat er voor veel woningen niets veranderd qua bezonning.
De verslechtering treedt op bij de hoekwoningen (Petristraat en Hendrika van Tussenbroeklaan) en de directe buren daarvan, in met name de achtertuinen, ten westen van de nieuwe appartementengebouwen. Hier valt gedurende het voor- en najaar (maart/september) vanaf 12 uur een slagschaduw op, en in de zomer (juni) vanaf 15 uur.

Windhinder

Het aspect windhinder speelt bij gebouwen die hoger zijn dan 30 meter en is derhalve voor deze ontwikkeling niet aan de orde.

VN-verdrag handicap

Utrecht wil een stad zijn die toegankelijk is voor iedereen. Utrecht werkt sinds 2007 aan die toegankelijkheid, eerst met Agenda 22 en nu met het VN-verdrag handicap. Dit verdrag is in 2016 vastgesteld. Inmiddels is het Handboek Openbare Ruimte (HOR) geactualiseerd en vormt het toetsingskader voor de openbare ruimte rondom het bouwplan. Daarmee wordt geborgd dat het VN-verdrag handicap van toepassing is op deze ontwikkeling.

5.10 Gezondheid

Verouderde, tochtige woningen worden vervangen door energiezuinige nieuwbouw. Het toekomstige Rondje Stadseiland loopt voor het plangebied langs, een recreatieve route langs het Amsterdam rijnkanaal en het Merwedekanaal. Op dit moment ligt er een groot stuk asfalt op de Johan Wagenaarkade aan het plangebied. Met de realisatie van het project maakt asfalt plaats voor groen en wordt het park langs het Amsterdam Rijnkanaal / Rondje Stadseiland verder de buurt ingetrokken tot de nieuwbouw. Een vernieuwde, minder versteende inrichting zal van meerwaarde zijn om zo het gebruik te vergroten. De nieuwe duurzame woningen en het aanpassen van de openbare ruimte zorgt voor een betere uitstraling van het gebied en voor gezondere woningen.

De woningen krijgen beneden in het gebouw de ruimte om de fiets neer te zetten. Deze plek is logisch gelegen. Daarnaast hoeven bewoners maar één deur door om de fiets te plaatsen. Hierdoor wordt het gemakkelijk gemaakt om de fiets te pakken. Vanuit een gezondheidsperspectief is de herontwikkeling van deze woningen aan de Johan Wagenaarkade een goede ontwikkeling waar zowel de huidige bewoners van omliggende woningen als de nieuwe bewoners profijt van hebben.

5.11 Kabels en leidingen

De aanwezige kabels en leidingen in het plangebied zijn inzichtelijk gemaakt via een Klic-melding. Wanneer het inrichtingsplan opgesteld gaat worden zullen deze gegevens in ogenschouw genomen moeten worden. Als blijkt dat er binnen het projectgebied kabels en leidingen in het geding zijn en deze verwijderd dan wel verplaatst moeten worden, dan moet dit gebeuren in overleg met de nutsbedrijven. De toestemming van een eventuele verlegging moet de initiatiefnemer zelf aanvragen en de daarmee samenhangende kosten zijn voor rekening van de aanvrager.

5.12 Afvalinzameling

Voor de inzameling van afval moeten de bewoners gebruik maken van de ondergrondse containers voor restafval. De plek van de container is al bepaald en zal worden ingepast in het inrichtingsplan.

De bovengenoemde thema’s zijn onderzocht ten behoeve van een op te stellen bestemmingsplan. De onderzoeken zullen nader worden beoordeeld zodra de bestemmingsplanprocedure is opgestart. Uit de aangeleverde onderzoeken kan worden afgeleid dat er geen wettelijke belemmeringen zijn te verwachten voor het plan.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

De locatie waarop de wijziging plaatsvindt, is gedeeltelijk eigendom van de gemeente en gedeeltelijk in eigendom (erfpacht) van de initiatiefnemer. De gebouwen zijn in eigendom van de initiatiefnemer. De kosten voor het project worden geheel gedragen door de initiatiefnemer. De extra gronden die initiatiefnemer nodig heeft om het bouwplan te realiseren zullen in erfpacht uitgegeven worden onder de gebruikelijke voorwaarden (Grondprijzenbrief en AV 1989). De gronden die initiatiefnemer na realisatie niet meer nodig heeft en toegevoegd worden aan het openbaar gebied zal initiatiefnemer terugleveren aan de gemeente. In de anterieure overeenkomst zullen de afspraken rond deze grondtransacties worden vastgelegd.
Met de initiatiefnemer is een intentieovereenkomst gesloten waarin een voorschot op de plankosten overeen is gekomen. Verdere afspraken (planschade, overige plankosten) worden eveneens via de anterieure overeenkomst gemaakt.
Als er sprake is van een waardestijging van grond bij herontwikkeling op erfpachtgrond dan brengt de gemeente (als eigenaar) in principe een economische meerwaardeafdracht in rekening bij de initiatiefnemer. In het stadsakkoord zijn nieuwe afspraken gemaakt met de corporaties over de afdracht van economische meerwaarde bij verdichting van sociale woningbouw. Als er sprake is van sociale verdichting en van een negatieve businesscase dan wordt de meerwaardeafdracht binnen het project ingezet. In dit plan is er sprake van een negatieve businesscase en van sociale verdichting. De economische meerwaarde afdracht zal daarom in het plan worden aangewend.

Kostenverhaal

De initiatiefnemer neemt het beheer, de exploitatie en het onderhoud van de te realiseren appartementen. Hiermee is de initiatiefnemer (financieel) verantwoordelijk en wordt er een situatie gecreëerd waarin de gemeente geen enkel financieel risico loopt en de economische uitvoerbaarheid van het project gewaarborgd is. De ambtelijke kosten voor de toetsing van het bouwplan worden door middel van leges gedekt. Indien er toch kosten zijn die op grond van artikel 6.13 Wro (Wet op de ruimtelijke ordening) dienen te worden verhaald, dan zal uitsluitend worden meegewerkt nadat er een kostenverhaal-overeenkomst is gesloten.
Om de ruimtelijke kwaliteit van de ontwikkeling te borgen, zijn er investeringen in het openbaar gebied noodzakelijk. Het gaat om de herinrichting van het park rondom de bouwblokken, aanpassingen van straten en rijrichtingen, realisatie van parkeerplaatsen in openbaar gebied en de knip ter hoogte van de Dafne Schippersbrug. Deze herinrichtingskosten zijn voor rekening van Mitros. In de anterieure overeenkomst worden hier afspraken over gemaakt.

Planschade

Naast de kosten voor het maken van het bestemmingsplan moet een inschatting worden gemaakt van het risico van planschade. Planschade-claims zijn op voorhand niet uit te sluiten. De initiatiefnemer heeft een planschaderisico-inventarisatie laten uitvoeren. Met Mitros zal een anterieure overeenkomst worden gesloten, met een paragraaf planschade zoals bedoeld in artikel 6.4a van de Wro. Hierin zal worden opgenomen dat eventuele planschadekosten voor rekening komen van de ontwikkelende partij.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Voor de reguliere huurders heeft Mitros een draagvlakmeting gehouden. Tijdens deze draagvlakmeting heeft 70% van de reguliere huurders voor het sloop-nieuwbouwplan gestemd. Hiermee is het draagvlak behaald (minimaal 60%) en hebben de reguliere huurders een urgentie status bij woningnet ontvangen. Inmiddels zijn alle reguliere huurders verhuisd.

6.3 Technische uitvoerbaarheid

Op basis van de reeds uitgevoerde onderzoeken en markuitvraag voor de realisatie blijkt dat er geen technische obstakels zijn voor de uitvoerbaarheid van het plan. Wel wordt nog onderzocht hoe het bouwverkeer en bouwplaatsinrichting optimaal vorm wordt gegeven. Eventuele afzettingen en omleidingen zullen vooraf getoetst worden in het Kernteam Tijdelijke Bereikbaarheid Utrecht. Tijdens de bouw dient de bouwoverlast voor omwonenden zoveel mogelijk beperkt te worden.

Hoofdstuk 7 Verantwoording proces

7.1 Het gevolgde samenwerkingsproces

De bouwenvelop is in samenspraak met initiatiefnemer Mitros opgesteld. Ook de gevormde klankbordgroep heeft input geleverd aan de bouwenvelop; zie ook paragraaf 7.2 over het gevolgde participatieproces. De gemeente heeft een kaderstellende rol aangenomen en zal in het vervolg optreden als toetser. Op dit moment is het voor Mitros mogelijk om binnen de kaders van deze bouwenvelop een haalbare ontwikkeling te maken. In de volgende fase zal Mitros daarom een aanvraag voor een nieuw bestemmingsplan gecoördineerd indienen samen met de omgevingsvergunning.

7.2 Het gevolgde participatieproces

Op basis van het nieuwbouwinitiatief en het vastgestelde startdocument door het college van B&W, is er een informatieavond in mei 2018 georganiseerd waar alle bewoners van de Halve Maan Zuid voor zijn uitgenodigd. De buurt is geïnformeerd over de voorgenomen plannen en uitgenodigd om in een klankbordgroep input te leveren voor de uitwerking van de nieuwbouwplannen naar een Voorlopig Ontwerp.

Een groep van circa 25 omwonenden hebben zich opgegeven voor de klankbordgroep. In najaar 2018 hebben drie klankbordgroep bijeenkomsten plaatsgevonden. De klankbordgroepen stonden in het teken van de volgende thema's:

- Opbouw gebouwen
- Verkeer en parkeren
- Aansluiting gebouw op binnenterrein en park

Belangrijke input dat uit de diverse bijeenkomsten is opgehaald is:

- Men was kritisch over de hoogte. Vanuit omwonende heeft men liever niet een zesde bouwlaag van het middelste gebouw;
- Men ervaart nu veel overlast van sluipverkeer en te hard rijden op de Johan Wagenaarkade. Om de Joseph Haydnlaan te mijden, neemt men de Johan Wagenaarkade. Er zijn zorgen dat dit sluipverkeer in de nieuwe situatie via het binnengebied de wijk wil verlaten.
- Veiligheid van het binnengebied. Borgen dat niet iedereen die er niet hoeft te zijn naar het binnengebied gaat. Hou het binnengebied zo groen en geborgd als mogelijk
- Voordeuren komen aan het binnengebied. Om verkeer uit het park aan de waterkant weg te houden.
- Voorkom dat het park aan het Amsterdam-Rijnkanaal een hangplek voor jongeren wordt. Hier wordt nu overlast van ervaren.

Bovenstaande punten zijn zo goed mogelijk verwerkt in het ontwerp.

Van alle avonden is een verslag gemaakt. De verslagen en presentaties van de avonden zijn terug te vinden op de internetpagina van het project. Zie: https://www.mitros.nl/over-ons/nieuwbouwprojecten/nieuwbouwprojecten/johan-wagenaarkade/

De buurt is beloofd dat de klankbordgroep geïnformeerd wordt, voordat de bouwenvelop ter inzage gaat. Hierin wordt het definitieve Voorlopig Ontwerp toegelicht. Vanwege de huidige coronamaatregelen was een fysieke informatieavond niet mogelijk zijn om te organiseren. Omwonenden zijn door middel van een informatiefolder op de hoogte gebracht worden. Ook is alle relevante informatie op de website van Mitros en de gemeente te vinden. Daarnaast zijn er rondetafelgesprekken georganiseerd waar men terecht kon als men nog vragen heeft na het lezen van alle informatie.

En er is een algemeen email-adres (halvemaan@mitros.nl) waar men met vragen terecht kan. Voor vragen aan de gemeente of een reactie op de bouwenvelop kan men mailen naar: JohanWagenaarkade1-10@utrecht.nl

In het voorjaar van 2019 is voor de buurt een bijeenkomst georganiseerd over de verkeerscirculatie. De verkeerscirculatie moet wijzigen in verband met het verwijderen van een deel van de Johan Wagenaarkade. Zie voor de gewijzigde verkeerscirculatie paragraaf 4.4 van deze bouwenvelop.

7.3 Ter visie legging

De concept bouwenvelop heeft van 3 juli tot 18 juli 2020 ter visie gelegen. Belanghebbenden hebben in die periode de mogelijkheid gehad om een reactie te geven. Er zijn 98 reacties ingediend waarbij met name zorgen over verkeersveiligheid werden naar voren gebracht. In de smalle straatjes spelen veel kinderen, fietsers rijden in twee richtingen en de uitritten naar de Lessinglaan worden onveilig ervaren. Verder vond men de aanpassingen onvoldoende gemotiveerd met cijfers en werd de noodzaak van de knip ter discussie gesteld.

Mede naar aanleiding van deze reacties is het voorstel voor de verkeerscirculatie aangepast. Hiermee is tegemoet gekomen aan een deel van de bezwaren; ook is het nieuwe voorstel nader gemotiveerd, met verwachte voertuigbewegingen onderbouwd en zijn ontsluitingen nader beoordeeld.

Het aangepaste plan voor de verkeerscirculatie heeft van 17 oktober tot 5 november 2020 ter visie gelegen. Hierop zijn 96 reacties ingediend waaruit naar voren kwam dat de aanpassing van de verkeerssituatie nu beter gemotiveerd en onderbouwd is. Desondanks zijn 73 reacties nog steeds tegen, waarvan 50 ook vragen om een heroverweging. Men is niet tegen de ontwikkeling, maar is het niet eens over het feit dat de impact van het bouwplan op de verkeerssituatie wordt afgewend op de bestaande bewoners.

De reacties zijn beoordeeld en geven geen nieuwe aanleiding om het verkeersplan en de bouwenvelop wederom te wijzigen. De ingrepen sluiten aan bij staand beleid en zijn voldoende onderbouwd met cijfers. Dit levert voldoende compensatie op voor het verlies van de weg voor het bouwplan langs waardoor een zeer wenselijk bouwplan gerealiseerd kan worden. Alle reacties zijn voorzien van een antwoord in de tweekolommenstukken en zijn opgenomen als bijlage bij de bouwenvelop. Er wordt ook inhoudelijk ingegaan op suggesties en het verzoek om een aangepast bouwplan. De tweekolommenstukken maken integraal onderdeel uit van de bouwenvelop en de belangenafweging die gemaakt is bij de besluitvorming hierover.

Hoofdstuk 8 Vervolgtraject

8.1 Planproces

Het vaststellen van deze bouwenvelop zal de definitiefase van het Utrechts Planproces (UPP2) afsluiten. De volgende fase is de ontwerpfase waarin het bouwplan opgewerkt wordt van een voorlopig ontwerp (VO) naar een definitief ontwerp (DO). Ook het inrichtingsplan zal worden opgesteld en in verschillende ontwerpfasen ter toetsing worden voorgelegd aan de Commissie Beheer Inrichting en Gebruik (BInG). Naar verwachting zal Mitros begin 2021 de aanvraag voor een wijziging van het bestemmingsplan indienen.

8.2 Participatieproces

Voor het bestemmingsplantraject en de aanvraag Omgevingsvergunning gelden de wettelijke mogelijkheden tot inspraak. De gemeente houdt de omgeving op de hoogte via de gebruikelijk kanalen van het wijkbureau (digitale nieuwsbrief en wijksite).

Mitros heeft contact met de klankbordgroep en hun huurders en zal tijdens sloop en bouw de omwonenden betrekken.

8.3 Planologisch juridisch proces

Een nieuw bestemmingsplan is noodzakelijk om tot realisatie van het plan te kunnen komen. De huidige bouwhoogten en de bouwvlakken waarbinnen gebouwd dient te worden zijn niet passend voor deze ontwikkeling. Een bestemmingsplanprocedure borgt ook dat een zorgvuldig planproces wordt voltooid met besluitvorming door de gemeenteraad. De onderzoeken die in het kader van de bouwenvelop zijn uitgevoerd voldoen ook aan de eisen die worden gesteld voor de bestemmingsplanprocedure. Ook de anterieure overeenkomst tussen de gemeente en Mitros zal ondertekend moeten zijn voordat het nieuwe bestemmingsplan in procedure gebracht kan worden.

8.4 Planning:

Na vaststelling van de Bouwenvelop zal er een start worden gemaakt met de bestemmingsplanprocedure. Het bouwplan zal worden uitgewerkt tot een definitief ontwerp. Besluitvorming over de bestemmingsplanprocedure zal naar verwachting medio 2021 plaatsvinden. Mitros zal een (mogelijk gecoördineerde) aanvraag voor een omgevingsvergunning indienen voor het bouwplan. Gecoördineerd betekent dat de aanvraag voor de omgevingsvergunning (waaronder de vergunning voor bouwen) parallel aan de bestemmingsplanprocedure loopt.
Als het bestemmingsplan is vastgesteld kunnen de bouwwerkzaamheden aanvangen.

Bijlage A

Parkeerbalans Johan Wagenaarkade

Rechtens verkregen niveau; mag in mindering gebracht worden op nieuwe parkeereis

Functie	aantal	doelgroep	max p-norm	aantal
wonen 80-130 m2 bvo	20	bewoners	1,1	-22
wonen 80-130 m2 bvo	20	bezoekers	0,3	-6
Opheffen 8 openbare pp	8		1	8
Saldo reductie:				-20

Berekening parkeereis - nieuw programma

Functie	aantal	doelgroep	minimale p-norm	P-eis minimaal
wonen 80 - 130 m2 bv	22	bewoners	0,9	19,8
	22	bezoekers	0,3	6,6
wonen 55 - 80 m2 bvo	32	bewoners	0,85	27,2
	32	bezoekers	0,25	8
Totaal				61,6

Dubbelgebruik; bepalen hoogste parkeerdruk*

100%	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
19,8	9,9	9,9	17,82	15,84	19,8	11,88	15,84	13,86
6,6	0,66	1,32	5,28	4,62	0	3,96	6,6	4,62
27,2	13,6	13,6	24,48	21,76	27,2	16,32	21,76	19,04
8	0,8	1,6	6,4	5,6	0	4,8	8	5,6
61,6	24,96	26,42	**53,98**	47,82	47	36,96	52,2	43,12

* hoogste parkeerdruk is op werkdagen in de avond: 53,98 parkeerplaatsen

Parkeereis nieuw

Type	Aantal
Wonen bewoners	42,3
Wonen bezoekers	11,68
Reductie rechtens verkregen niveau	-20
Reductie sociale huur 25%	-13,495
Reductie bewoners	-10,575
Reductie bezoekers	-2.92
Totaal	**20**



Gemeente Utrecht

Bezoekadres: Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht
Postadres: Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Telefoon: 030 - 286 00 00